



öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Strategie zum Parkraummanagement

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	15.03.2023	-
Bezirksvertretung 2	21.03.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 3	21.03.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 4	22.03.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 1	24.03.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 5	28.03.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 7	28.03.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 10	28.03.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 6	29.03.2023	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	26.04.2023	Vorberatung
Bezirksvertretung 8	04.05.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 9	05.05.2023	Anhörung
Haupt- und Finanzausschuss	08.05.2023	Vorberatung
Rat	17.05.2023	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf nimmt die Strategie zum Parkraummanagement zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung.

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf beauftragt die Verwaltung des Weiteren, auf Basis dieser Strategie zum Parkraummanagement die technischen und organisatorischen Voraussetzungen für die Erhebung von Anwohnerparkgebühren zu schaffen und die Gebührensatzung dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Inhaltsverzeichnis der folgenden Sachdarstellung:

1.	Grundlegende strategische Rahmenbedingungen	4
1.1.	Bedeutung des Parkraummanagements für die Schaffung einer neuen Mobilitätskultur	4
1.2.	Zielsetzung der Strategie zum Parkraummanagement	5
1.3.	Parken ist erforderlich – aber zunehmend wieder im privaten Raum	6
1.4.	Kostengerechtigkeit beim Parken.....	7
1.5.	Erhebung zum Bestand des öffentlichen Parkraums.....	8
2.	Vorgehen in der Erarbeitung	9
2.1.	Prozessstruktur.....	9
2.2.	Verknüpfung zum Mobilitätsplan D.....	9
3.	Gesamtstädtische Ansätze.....	9
3.1.	Weiterentwicklung der Stellplatzsatzung	9
3.2.	Anpassung der bestehenden Parkgebührenordnung	10
3.3.	Erstmalige Aufstellung einer Gebührenordnung für Bewohnerparkausweise	10
4.	Instrumente auf Quartiersebene.....	12
4.1.	Strategie zur Parkraumbewirtschaftung	13
4.2.	Strategie zur Öffnung privaten Parkraums	13
4.3.	Strategie zum Umgang mit Quartiersgaragen	14
4.4.	Strategie zur Parkraumüberwachung	15
4.5.	Neuaufteilung des öffentlichen Raums	15
4.6.	Strategie zum Umgang mit Liefer- und Ladezonen	17
4.7.	Strategie zur Digitalisierung im öffentlichen Straßenraum	17
4.8.	Information und Partizipation.....	17
4.9.	Evaluationsinstrumente.....	18
5.	Beispielquartiere Bilk und Flingern-Nord	18
6.	Weiteres Vorgehen	18
7.	Etablierung und Ausbau eines Parkraummanagements	19

Sachdarstellung:

1. Grundlegende strategische Rahmenbedingungen

1.1. Bedeutung des Parkraummanagements für die Schaffung einer neuen Mobilitätskultur

Dem Umgang mit dem ruhenden Verkehr kommt im Zuge der Etablierung einer neuen Mobilitätskultur eine Schlüsselrolle zu. Auf der einen Seite wird für Düsseldorf ein weiterer Anstieg der Bevölkerungszahl prognostiziert, der zusätzlich mit einem steigenden Pkw-Besitz pro 1000 Einwohner einhergeht. Verstärkt wird die räumliche Problematik dadurch, dass sich die Fahrzeuggrößen weiter erhöhen und damit auch das einzelne Fahrzeug mehr Platz benötigt.

Dies führt insbesondere in den innerstädtischen Quartieren zu einem seit Jahrzehnten wachsenden Parkdruck, der aufgrund des damit verbundenen Parksuchverkehrs die Autofahrerinnen und -fahrer sowie das Wohnumfeld und die CO₂-Bilanz der Stadt Düsseldorf belastet. Auf der anderen Seite sind die Stärkung des Umweltverbundes mit Platz für eine schnelle, störungsfreie Abwicklung des ÖPNV, sichere und komfortable Radverkehrsanlagen und Gehwege mit Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten für eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung und die Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 essentiell. Dabei gilt für alle Verkehrsträger als Grundsatz die Priorisierung des fließenden Verkehrs vor dem ruhenden Verkehr im Straßenraum.

Während alle anderen CO₂-relevanten Sektoren bereits erhebliche Beiträge zur Verringerung der Emissionen geleistet haben, sind diese im Verkehrssektor in den vergangenen Jahrzehnten in Deutschland weitgehend unverändert geblieben. Über das Parkraummanagement ist es möglich, substantielle Beiträge für die Verringerung von Emissionen zu leisten.

Nutzungsanforderungen an den knappen öffentlichen Raum, der insbesondere in den verdichteten Quartieren und der Innenstadt nicht vergrößert werden kann, sind vielfältig. Sie reichen z. B. von verkehrlichen Ansprüchen wie Rettungswege für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und für Krankentransporte über Liefer- und Ladebereiche, insbesondere für Wirtschaftsverkehre bis zu außerkehrlichen Nutzungen wie Grünflächen oder Flächen für die Außengastronomie. Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat bereits in der Vergangenheit wichtige Erfolge diesbezüglich erzielt, beispielsweise mit dem Bau des Rheinufertunnels und der Umnutzung des Rheinuferes und des Burgplatzes zu einem Ort mit sehr hoher Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende.

Die klimaresiliente und lebenswerte Stadt von Morgen bedingt eine andere Art der Stadtentwicklung, eine andere Art der Gestaltung des öffentlichen Raums und damit auch eine angepasste Abwicklung des ruhenden Verkehrs. Angesichts der bereits stattfindenden und weiter anhaltenden Klimaveränderungen, der Zunahme stabiler Hochdruckwetterlagen im Sommer mit anhaltenden Hitzeperioden und auch nächtlich hohen Temperaturen, lang andauernder Dürre sowie von Extremwetterereignissen ist eine Umgestaltung des öffentlichen Raums erforderlich, die neben der Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse einen aufgelockerten öffentlichen Raum mit geringerem Versiegelungsgrad und verstärkten Möglichkeiten des Aufenthalts bereithält. Damit ist insbesondere den Wärmeinseleffekten in den hoch verdichteten Stadtteilen entgegenzuwirken. Ein so gestalteter öffentlicher Raum trägt darüber hinaus den Erfordernissen des demographischen Wandels Rechnung. Er unterstützt das Leitbild von Düsseldorf als Stadt der kurzen Wege, indem er gerade für die vulnerablen Bevölkerungsgruppen eine gute Erreichbarkeit verschiedener Angebote, insbesondere der Daseinsvorsorge gewährleistet. Eine solche Stadt ist ferner

inklusive, ermöglicht und unterstützt eine soziale Teilhabe als Prävention gegen Einsamkeit und sichert eine lebenswerte Wohnumgebung für alle Teile der Bevölkerung, auch für Familien mit jungen Kindern.

1.2. Zielsetzung der Strategie zum Parkraummanagement

Die Strategie zum Parkraummanagement führt erstmalig das Parkraumangebot im öffentlichen und privaten Raum zusammen und betrachtet dieses in seiner Gesamtheit und seinen Wechselwirkungen.

Sie soll eine gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmenden ermöglichen und dabei den im § 14 des Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) geregelten Vorrang des fließenden Verkehrs vor dem ruhenden Verkehr für alle Verkehrsträger gewährleisten.

Für die platzsparende, sichere und zügige Abwicklung des fließenden Verkehrs ist es essentiell, Flächen für den ruhenden Verkehr im Privaten auszubauen.

Das Angebot an vorhandenen Flächen im Stadtgebiet ist je nach räumlicher Lage unterschiedlich ausgeprägt. In bisherigen Mangelbereichen, die sich insbesondere im gründerzeitlichen Gürtelring befinden, sollen daher neue Abstellflächen mit höheren Qualitäten bereit- oder neu hergestellt werden. Am Stadtrand und in der Region sollen zusätzliche P+R-Anlagen geschaffen bzw. vorhandene Anlagen ausgebaut werden, um die Pendlerverkehre frühzeitig abzufangen und die innenstädtischen Gebiete vom Parkdruck zu entlasten. Dazu bedarf es gut erreichbarer Standorte mit unmittelbarer Anbindung an ein leistungsfähiges Angebot des öffentlichen Verkehrs.

Für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen bessere Bewegungsqualitäten durch qualitativ hochwertige Wegeverbindungen geschaffen werden. Für den Radverkehr sind darüber hinaus, abhängig von der Siedlungsstruktur, zusätzliche Angebote für den ruhenden Verkehr erforderlich. Im Fokus steht die gerechte Verteilung des öffentlichen Raumes: Im besten Fall sollen alle Verkehrsteilnehmende selbst entscheiden können, einen PKW zu nutzen, aber auch, keinen PKW zu besitzen.

Im gründerzeitlichen Gürtelring wird angestrebt, künftig je nach räumlichen Gegebenheiten mehr Flächen des ruhenden Verkehrs für Fahrräder zur Verfügung zu stellen. Hierzu gehören bisherige Parkplätze sowie Flächen im Seitenraum, die durch den ruhenden Radverkehr genutzt werden. In anderen Stadtteilen reichen geringere Anteile aus, die anhand der örtlichen Auslastungen vorhandener Fahrradbügel und der Anzahl an Wildparkern zu ermitteln sind. Der Vielfalt an Fahrrädern und dem Trend zu höherwertigen Fahrrädern ist mit entsprechenden Angeboten an Abstellanlagen, insbesondere für Lastenräder und hochwertige Fahrräder, Rechnung zu tragen.

Einige bisherige Parkplätze sollen daher zukünftig für MobilitätsStationen genutzt werden, um inter- und multimodale Wegeketten zu stärken und flächensparende Mobilitätsformen wie CarSharing und weitere Sharing-Angebote leicht zugänglich zur Verfügung zu stellen. Studien des Bundesverbands CarSharing zeigen, dass ein stationsbasiertes CarSharing-Fahrzeug zwischen acht und bis zu 20 private Pkw ersetzt und 80 % der Haushalte von CarSharing-Nutzern autofrei sind. Darüber hinaus wird das Mobilitätsverhalten durch CarSharing verändert, es kommt zur Umverteilung der zurückgelegten Wege, der ÖPNV und Radverkehr werden vermehrt genutzt. Diese Angebote sind insbesondere vor dem Hintergrund steigender Preise

für die Anschaffung und Haltung eines eigenen Pkw ein Standortvorteil für die Düsseldorfer Bewohner und Bewohnerinnen wie auch Besucher und Besucherinnen.

Eine verbesserte Ordnung im ruhenden Verkehr, beispielsweise mit zusätzlichen Liefer- und Ladezonen sowie Hol- und Bringzonen, stellt den erforderlichen Raum für die dringend, insbesondere von der Wirtschaft, benötigten Kurzparkbedarfe zur Verfügung. Beispielweise sollen die Ansprüche der Citylogistik und des Handwerks an die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Stellplätzen gesichert werden. Gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit vor allem im Schülerverkehr verbessert. Menschen mit Behinderung wird durch einen bedarfsgerechten Ausbau des Angebotes an Behindertenparkplätzen, insbesondere an regelmäßigen Zielorten, eine verbesserte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht.

Zur Schaffung lebenswerter öffentlicher Räume ist – insbesondere in dicht bebauten Quartieren mit einem geringen Angebot an privaten Grün-, Erholungs- und Begegnungsflächen – eine Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen erforderlich. Das gilt auch für die Innenstadt und die Stadtteilzentren, die besonders häufig von Menschen frequentiert werden und damit Möglichkeiten der Begegnung bieten. Unterstützt wird dies durch die Schaffung neuer Baumstandorte, die auch hinsichtlich der Klimaanpassung und Minderung der Folgen des Klimawandels ein wichtiger Bestandteil moderner öffentlicher Räume sind.

1.3. Parken ist erforderlich – aber zunehmend wieder im privaten Raum

Es ist von zentraler Bedeutung, dass zur Abwicklung des ruhenden Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden Parkraum im erforderlichen Umfang zur Verfügung steht.

Um ein ausgewogenes Verhältnis der vorgenannten Ansprüche an den öffentlichen Raum zu ermöglichen, ist es erforderlich, dass derzeit stark vertretene Nutzungen wie das Parken von privaten Pkw aus dem öffentlichen Raum verlagert und Parkvorgänge zukünftig deutlich stärker als bisher im privaten Raum abgewickelt werden. Die Erschließung bereits vorhandener Potentiale im privaten Raum hat dabei höchste Priorität, um eine zeitnahe Verlagerung zu ermöglichen.

Darüber hinaus sind zusätzliche Angebote erforderlich, wo bislang keine ausreichenden Flächen für den ruhenden Verkehr im privaten Raum vorhanden sind.

Dies knüpft an die vorhandenen bauordnungsrechtlichen Vorgaben an, die in § 48 BauO NRW sowie in der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Düsseldorf vorsehen, dass die notwendigen Stellplätze und Garagen grundsätzlich auf dem Baugrundstück oder einem anderen Grundstück im privaten Raum herzustellen sind. Hierbei ist erkannt worden, dass die derzeitigen Vorgaben für die Herrichtung notwendiger Stellplätze überprüft werden müssen. Die Verwaltung wird weiterhin das Parken im privaten Raum in der Stellplatzsatzung durch Anpassung der Satzung bedarfsgerecht sichern.

In der Innenstadt gibt es im Bereich der zukünftigen Parkgebührenzone Ia bereits heute eine Vielzahl von Parkhäusern, die sowohl für Kurzzeitparker als auch für Dauerparker Angebote im privaten Raum zur Verfügung stellen. Die Auslastung der Parkhäuser ist im Tages- und Wochenverlauf stark schwankend. Sehr hohe Auslastungszahlen gibt es vor allem in der Vorweihnachtszeit. Damit steht in der Innenstadt grundsätzlich ein sehr großes Angebot an Parkplätzen zur Verfügung, um eine Verlagerung aus dem öffentlichen in den privaten Raum anzugehen. In welchem Maße eine solche Verlagerung außerhalb der Innenstadt möglich ist, ist in der Erarbeitung der angestrebten Quartierskonzepte noch eingehender zu untersuchen.

In den gründerzeitlichen Quartieren gibt es bereits Quartiersgaragen und Anwohnerkontingente in Garagenanlagen, die mit Stellplatzablösemitteln gefördert wurden. Sie sind in der Regel sehr gut bis voll ausgelastet. In Einzelfällen gibt es auch Wartelisten. Freiwerdende Stellplätze können in der Regel sehr schnell nachbesetzt werden. In diesen Quartieren besteht weiterer Bedarf an Abstellmöglichkeiten im privaten Raum. Möglichkeiten zum Bau weiterer Quartiersgaragen und zur Schaffung weiterer Anwohnerkontingente in Garagenanlagen sind daher mit hoher Priorität zu verfolgen und mit dem Einsatz von Stellplatzablösemitteln zu unterstützen.

Da die Schaffung neuer Kapazitäten nicht kurzfristig möglich ist, wird für diese Quartiere zunächst eine effizientere Auslastung des vorhandenen Parkraums angestrebt. Die Landeshauptstadt Düsseldorf geht mit gutem Beispiel voran und ermittelt derzeit städtische Liegenschaften, die dauerhaft oder temporär für die Anwohnerschaft freigegeben werden können. Darüber hinaus werden bereits Eigentümer privater Flächen, Parkplätze und/oder Tiefgaragen, beispielsweise von Supermärkten und Bürogebäuden, angesprochen, diese der Anwohnerschaft zur Verfügung zu stellen.

Für die Bereitstellung solcher Flächen gibt es bereits heute einsatzbereite digitale Lösungen privater Anbieter. Diese installieren die erforderliche Technik für die Regulierung der Zufahrt und übernehmen den Betrieb der Flächen von der Bereitstellung bis zur Durchführung erforderlicher Abschleppvorgänge bei falsch parkenden Fahrzeugen. Die effektivere Auslastung des vorhandenen Parkraums bietet daher auch für die Eigentümer marktwirtschaftliche Anreize, die je nach Vertragsmodell mindestens kostenneutral agieren oder zusätzliche Einkünfte erzielen können.

1.4. Kostengerechtigkeit beim Parken

Um eine erhöhte Kostengerechtigkeit zwischen dem Parken im privaten Raum und dem Parken im öffentlichen Raum herzustellen und den knappen öffentlichen Raum stärker in Wert zu setzen, wird die bestehende Parkgebührenordnung für zeitlich begrenzte Parkvorgänge angepasst. Außerdem soll erstmalig von der neuen Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, eine eigene Gebührensatzung für das Bewohnerparken einzuführen.

Hinsichtlich der ökonomischen Rahmenbedingungen bestehen erhebliche Wechselwirkungen zwischen dem öffentlichen und privaten Parkraum. In weiten Teilen des Stadtgebietes ist das Parken kostenlos, ansonsten – insbesondere für die Anwohnerschaft – für einen sehr geringen Betrag möglich. Dies ist einer der wesentlichen Faktoren, dass marktgerechte Preise für private Stellplatzangebote kaum erzielt werden können. Trotz der Zweckbestimmung von Garagen und Stellplätzen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen, werden Stellplätze auch für nicht genehmigte Nutzungen verwendet, so dass sie für den eigentlichen Zweck nicht mehr zur Verfügung stehen.

Aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit ist in der Regel davon auszugehen, dass zusätzliche Stellplätze nur in Tiefgaragen realisiert werden können. Für die Herstellung eines solchen Stellplatzes sind Kosten zwischen 25.000 und 70.000 Euro anzusetzen. Schon bei einem moderaten Ansatz von 36.000 Euro dauert es bei einer monatlichen Miete von 100 Euro 30 Jahre, bis die reinen Investitionskosten amortisiert sind. Kosten für den Unterhalt, die Instandhaltung, die Finanzierung und eine Renditeerwartung verschlechtern diese Bilanz zusätzlich.

Die große Kostendifferenz zwischen dem Parken im öffentlichen und privaten Raum sorgt dafür, dass Investitionen im privaten Raum unterbleiben oder durch die

Stellplatzablöse subventioniert werden müssen, weil sie finanziell nicht attraktiv sind und die nötigen Einnahmen nicht generiert werden können.

Durch die neue Gebührenordnung für das Bewohnerparken sind perspektivisch zusätzliche Einnahmen zu erwarten. Die Mittel sollen dabei insbesondere für Quartiersgaragen und die Unterstützung von Investoren bei der Schaffung zusätzlicher Stellplätze für die Anwohnerschaft verwendet werden. Da der Bau von Quartiersgaragen und damit die Schaffung zusätzlicher Quartiersstellplätze in der Regel mehrere Jahre Vorlauf erfordern und bei der Umsetzung der Quartiersgaragen zunächst vorrangig Planungsmittel anfallen, genügen für einen Übergangszeitraum die Mittel aus der Stellplatzablöse hierfür.

Darüber hinaus werden quartiersbezogene Mobilitätsangebote wie MobilitätStationen mit CarSharing und anderen Sharing-Angeboten, Ladezonen, Fahrradabstellanlagen oder ähnliches durch die zusätzlichen Gebühren gefördert. Hierdurch werden attraktive Alternativen zum eigenen Pkw geschaffen und weiterentwickelt, was zu einer mittelfristigen Entlastung des öffentlichen Raums vom ruhenden Verkehr führen wird.

Mit der geänderten Parkgebührenordnung für zeitlich begrenzte Parkvorgänge und der erstmaligen Einführung einer Gebührenordnung für das Bewohnerparken werden auch die Parkzonen in Düsseldorf neu strukturiert. Um nicht nur die reinen städtischen Nutzungsstrukturen zu betrachten, sollten die heute konzeptionell und verkehrlich relevanten Bereiche stärker berücksichtigt werden. Damit kann ein Beitrag geleistet werden, die besonders stark belasteten Bereiche im Innenstadtring und die sensiblen Bereiche in der Umweltzone vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Gleichzeitig erfolgt unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile im Sinne der Zielstellungen der Strategie zum Parkraummanagement sowie einer einfachen und klar verständlichen Regelung für Besuchende, Kundschaft, Beschäftigte und die Verwaltung eine Anpassung der Parkgebührenzonen. (Siehe auch Kapitel 3.2)

1.5. Erhebung zum Bestand des öffentlichen Parkraums

Trotz der vielfältigen Diskussionen rund um das Thema Parken ist bislang nicht bekannt, wie viele Parkplätze in Düsseldorf überhaupt vorhanden sind. Dies betrifft insbesondere den öffentlichen Raum. Ein konkreter Überblick über die Anzahl der Parkplätze ist Voraussetzung, um das Ausmaß der Umnutzung des öffentlichen Raums einzuordnen und ins Verhältnis zu anderen stattfindenden Entwicklungen, wie der Veränderung des Pkw-Bestandes in Düsseldorf oder der zunehmenden Größe der Fahrzeuge, zu setzen.

Andere Kommunen verfügen bereits für Teilbereiche über solche Daten. Anhand solcher Daten ließe sich auch ablesen, in welchem Maße Kompensationsangebote im privaten Raum benötigt werden, um die Umnutzung des öffentlichen Raums ohne Verringerung des gesamten Angebotes an Parkraum zu ermöglichen.

Diese Wissenslücke wird zunächst für die Stadtbezirke 1 bis 4 mit ihrer besonders hohen Nutzungskonkurrenz aus laufenden Mitteln durch eine Luftbildauswertung geschlossen. Hierdurch lässt sich relativ schnell ein Erkenntnisgewinn erzielen, auch wenn die Methode mit Ungenauigkeiten behaftet ist. Nach Auswertung der Ergebnisse wird entschieden, ob perspektivisch mit digitalen Methoden eine gesamtstädtische Datenaufnahme erfolgen soll, die sich durch eine höhere Genauigkeit auszeichnet und legales und illegales Parken präzise unterscheidet.

2. Vorgehen in der Erarbeitung

2.1. Prozessstruktur

In die Erarbeitung der Strategie zum Parkraummanagement wurden relevante Verwaltungseinheiten, Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Interessengruppen, politische Vertreterinnen und Vertretern sowie Stakeholder aus Wirtschaftsverbänden, Mobilitätsvereinen und gruppenspezifischen Interessenvertretungen eingebunden.

2.2. Verknüpfung zum Mobilitätsplan D

Die Erarbeitung der Strategie zum Parkraummanagement erfolgte in enger Abstimmung zur Erarbeitung weiterer (Teil-)Konzepte der strategischen Mobilitätsplanung. Mit dem Mobilitätsplan D erfolgt ein regelmäßiger Austausch und Abgleich. Es hat sich gezeigt, dass viele Themen, Ideen und Diskussionen, die im Rahmen des Mobilitätsplan D entwickelt und durchgeführt werden, unmittelbaren Bezug zum ruhenden Verkehr haben und dieser immer wieder als Schlüsselthema für den Erfolg des Mobilitätsplans sowohl von den bearbeitenden Fachplanungsbüros wie auch der beteiligten Fachöffentlichkeit und Öffentlichkeit angesprochen wurde. Angesichts der hohen Nutzungskonkurrenzen und des eingeschränkten Flächenpotentials wurden die Flächen des ruhenden Verkehrs als wichtige Potentiale für die Umsetzung von Maßnahmen identifiziert.

Die stadtweite Umsetzung der Strategie zum Parkraummanagement und eine entsprechende Priorisierung der Quartiere hinsichtlich der gestaffelten Umsetzung erfolgt sukzessive nach Bedarfslage unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien, unter anderem der vorhandenen Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum, der Verfügbarkeit von Parkraumangeboten im privaten Raum und der Bedürfnisse der Verkehrsträger des Umweltverbundes, insbesondere entlang deren zukünftiger Zielnetze. Der Mobilitätsplan D erarbeitet darüber hinaus strategische Vorgaben für den Fuß- und Radverkehr. Diese wurden in die Strategie zum Parkraummanagement integriert z. B. hinsichtlich der Frage, wieviel Platz für die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden gewonnen werden muss. Die Vorgaben für Liefer- und Ladezonen werden in Abstimmung und im Kontext mit dem aktuell in der Bearbeitung befindlichen Güterverkehrskonzept formuliert. Außerdem wurde ein Abgleich der Ergebnisse mit dem Handlungskonzept Elektromobilität vorgenommen.

Aufgrund dieser Verknüpfungen werden nicht alle Themen, die für das Parkraummanagement einen Beitrag leisten, hier noch einmal vertieft behandelt und mit eigenen strategischen Ansätzen versehen. Vielmehr werden sie im Mobilitätsplan D aufgegriffen und die jeweiligen Ergebnisse wechselseitig miteinander abgestimmt.

3. Gesamtstädtische Ansätze

3.1. Weiterentwicklung der Stellplatzsatzung

Neben der bereits genannten Weiterentwicklung der städtischen Parkgebührenordnung (OVA/084/2022) und der Einführung einer neuen Gebührenordnung für das Bewohnerparken muss die Stellplatzsatzung im Sinne des Parkraummanagements weiterentwickelt werden. Diese wird einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Verlagerung in den privaten Raum zu fördern. Dafür sollen bedarfsgerecht Stellplätze für Pkw und Fahrräder entstehen und keine Verlagerung in den öffentlichen Raum stattfinden, die zur Erhöhung des Parkdrucks führen würde. Der Stellplatzschlüssel ist in dieser Hinsicht anzupassen.

Eine zeitgemäße Anpassung der Stellplatzablösebeiträge ist insbesondere vor dem Hintergrund der Herstellungskosten eines Tiefgaragenstellplatzes zu sehen. Dies könnte zu einer Querfinanzierung zusätzlicher Stellplatzkontingente im Sinne einer Quartiersgarage im Rahmen von Neubauprojekten genutzt werden.

3.2. Anpassung der bestehenden Parkgebührenordnung

Die Gestaltung der Parkgebühren im Rahmen von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen trägt direkt dazu bei, die Parkraumverfügbarkeit für die Bewohnenden in einem stadtverträglichen Maß zu verbessern, die Zugänglichkeit mit Pkw für die Kundschaft und Lieferanten zu erleichtern und den Zielverkehr durch Berufs- und Ausbildungspendler auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Die Anpassung der Parkgebührenordnung wurde bereits mit der Vorlage OVA/084/2022 sowie dem Änderungsantrag RAT/045/2023 beschlossen. Die geänderte Beschlussvorlage soll am 09.03.2023 dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt werden (RAT/067/2023).

3.3. Erstmalige Aufstellung einer Gebührenordnung für Bewohnerparkausweise

Die Einführung einer Gebührenordnung für das Bewohnerparken ist ein wesentlicher Bestandteil für die Umsetzung einer neuen Mobilitätskultur. Sie sorgt insbesondere für eine höhere Kostengerechtigkeit in der Nutzung des öffentlichen und privaten Parkraums und unterstützt die Verlagerung aus dem öffentlichen in den privaten Raum.

Allerdings ist sich die Verwaltung der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Situation bewusst, die mit wirtschaftlichen Härten für weite Teile der Bevölkerung einhergeht. Bei der Bezifferung der Gebührenhöhe des Bewohnerparkens und der konkreten Ausgestaltung wird daher sowohl der angestrebten Lenkungsfunction als auch der schwierigen Situation vieler privater Haushalte Rechnung getragen werden.

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr gibt für den Aufwand der Ausstellung von Bewohnerparkausweisen einen deutschlandweit einheitlichen Gebührenrahmen von 10,20 Euro bis 30,70 Euro pro Jahr je Bewohnerparkausweis vor. Die Gebühr ist seit 1993 unverändert. In Düsseldorf liegt die Gebühr derzeit für ein Jahr bei 25 Euro bei Online-Beantragung und bei 30 Euro bei persönlicher Vorsprache. Ein Ausweis, der für zwei Jahre gültig ist, kostet jeweils 25 Euro zusätzlich.

Der Bundesrat hat am 5. Juni 2020 dem vom Deutschen Bundestag am 14. Mai 2020 verabschiedeten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften zugestimmt. Die Länder können nun eigene, von der bundesrechtlichen Regelung abweichende Verordnungen erlassen, die die Gebühren für die Sonderparkberechtigung für Bewohnende festlegen oder die Ermächtigung auf die Kommunen übertragen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat mit der „Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung“ vom 8. Februar 2022 seine Kommunen entsprechend ermächtigt. Damit kann die Landeshauptstadt Düsseldorf nun selbst über die Vergabekriterien und die Gebührenhöhe der Bewohnerparkausweise entscheiden.

Das geänderte Straßenverkehrsgesetz (§ 6a, Abs. 5a) zeigt einige Möglichkeiten auf, wie die Festsetzung einer Gebührenhöhe begründet werden kann. So können in den Gebührenordnungen auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden. In den Gebührenordnungen kann auch ein

Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung seitens des Landes für die Kommunen macht keine darüberhinausgehenden Vorgaben.

Mit der bisherigen, jahrzehntelang bundeseinheitlich geregelten Gebührenhöhe, die nur den Verwaltungsaufwand abdecken durfte, wurde der öffentliche Raum nahezu zum Nulltarif zur Verfügung gestellt. Dies passt vor dem Hintergrund des Erfordernisses einer neuen Mobilitätskultur, der hohen Kosten für die Herstellung eines privaten Stellplatzes, des knappen öffentlichen Raums insbesondere in den hochverdichteten Quartieren und des wachsenden Nutzungsdrucks durch andere Verkehrsträger und außerverkehrliche Nutzungen nicht mehr zur gesamtstädtischen Strategie der Verkehrsentwicklung, insbesondere nicht hinsichtlich des Parkraummanagements.

Da die Übertragung der Gebührenhoheit auf die Länder und die Weitergabe auf die Kommunen noch nicht lange rechtswirksam sind, gibt es deutschlandweit bislang nur eingeschränkte Vergleichsmöglichkeiten. Eine Vorreiterrolle hat dabei Baden-Württemberg eingenommen, wo eine entsprechende Delegationsverordnung bereits im Juli 2021 erlassen wurde. Inzwischen gibt es jedoch auch einige Kommunen in Nordrhein-Westfalen, die eigene Gebührenordnungen beschlossen haben.

Im Bundesgebiet gibt es aktuell unterschiedliche Gebührenhöhen, denen verschiedene Ansätze zu Grunde liegen: Freiburg hat eine sehr starke Gebührenerhöhung beschlossen, die zudem nach verschiedenen Fahrzeuglängen unterscheidet, und für lange Fahrzeuge eine Gebühr von 480 Euro vorgesehen. In Tübingen wird nach dem Fahrzeuggewicht differenziert, bei der schwere Fahrzeuge eine höhere Gebühr zahlen. Dort wie in Heidelberg gibt es außerdem Rabatte für einkommensschwache Menschen. Hamburg hat dem gegenüber einem sehr zurückhaltenden Weg gewählt und die Jahresgebühr zunächst auf 50, in einem zweiten Schritt auf 65 Euro erhöht.

Mit Neuss hat eine Düsseldorfer Nachbarstadt bereits eine eigene Gebührenordnung beschlossen und in Kraft gesetzt. Dort wird seit dem 01.07.2022 ein Betrag von 120 Euro/Jahr angesetzt. Für Inhabende des Neuss-Passes wird die Gebühr um 25 % reduziert. Außerdem hat Neuss bereits zwei weitere Erhöhungsschritte zum 01.07.2024 und 01.07.2026 beschlossen, zu denen die Gebühr jeweils um 120 Euro/Jahr erhöht werden soll.

Mit Bonn hat auch eine in gewisser Hinsicht vergleichbare Großstadt in Nordrhein-Westfalen eine eigene Gebührenordnung beschlossen. Ab dem 01.03.2023 werden dort 180 Euro/Jahr, ab dem 01.03.2024 360 Euro/Jahr fällig. Auch in Bonn ist die Gebührenanpassung eingebunden in eine gesamtstädtische Parkraumstrategie.

Trotz der noch jungen Regelungen gibt es für das Freiburger Gebührenmodell bereits ein erstes Gerichtsurteil, das trotz der leicht abweichenden Baden-Württemberger Ermächtigung der Kommunen erste grundlegende Hinweise gibt. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat mit Urteil vom 13.07.2022 (2 S 808/22) die Freiburger Gebührenordnung für rechtmäßig erklärt und eine Klage dagegen abgewiesen.

Darin wurde zunächst der Zweck bekräftigt, den besonderen Vorteil der Bewohner auszugleichen, den öffentlichen Parkraum unter Befreiung der Pflicht zur Zahlung allgemeiner Parkgebühren und der Einhaltung von Parkzeitbegrenzungen zu nutzen. Es wurde ferner der Lenkungszweck bekräftigt, den Kfz-Verkehr im innerstädtischen Bereich zu reduzieren, dadurch eine Reduktion von Treibhausgasen zu bewirken und damit einen Beitrag zum staatlichen, grundgesetzlich geschützten Klimaschutzziel zu leisten.

Für die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der Gebührenhöhe wurde ein Vergleich mit den jährlichen Kosten für einen Stellplatz in einem Parkhaus vorgenommen, dessen Kosten zwischen dem 2- und 10-fachen der Bewohnerparkgebühr liegen. Auf Grundlage des Sozialstaatsprinzips und des allgemeinen Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes wurde außerdem ein Gestaltungsspielraum der Kommune hinsichtlich Ermäßigungen für bestimmte Personenkreise bejaht, die der Abmilderung der wirtschaftlichen Belastung dienen.

Geplant ist, die Gebühren zum 01.10.2023 auf 240 Euro/Jahr bis zu 360 Euro/Jahr zu erhöhen. Der obere Wert gilt zukünftig für Fahrzeuge in den zukünftigen Parkgebührenzonen Ia und Ib. Für Fahrzeuge in den Parkgebührenzonen II und III werden geringere Beträge fällig.

Eine räumliche Zonierung innerhalb des Stadtgebietes bildet den unterschiedlichen Wert des öffentlichen Raumes sowie die unterschiedliche Nutzungskonkurrenz um den öffentlichen Raum ab. Auch wenn die allgemeine Parkgebührenordnung und die Gebührenordnung für das Bewohnerparken unterschiedliche Zielgruppen haben, bietet es sich dennoch aus Gründen der Anwendbarkeit und Verständlichkeit an, für beide die gleiche räumliche Unterteilung zu wählen.

	Parkgebühr
Zone I	360 Euro
Zone II	300 Euro
Zone III	240 Euro

Tabelle 2: Gebühren für den Bewohnerparkausweis

Auf die Gebühren erhalten Inhabende des Düsselpasses sowie Personen mit Anspruch auf Wohngeld einen Rabatt von 75 %. Damit soll eine erhöhte Ausgewogenheit zugunsten der Haushalte mit geringen ökonomischen Möglichkeiten hergestellt werden, die auf einen privaten Pkw angewiesen sind. Ein solches Modell wird auch in zahlreichen anderen Kommunen, die bereits eine solche Gebührenordnung eingeführt haben, praktiziert und wurde vom VGH Baden-Württemberg bestätigt.

Die Online-Beantragung soll weiterhin möglich sein. Die bisherige Vergünstigung von 5 Euro für eine Online-Beantragung bleibt bestehen, um weiterhin einen Anreiz zur Nutzung dieses Verfahrens zu setzen. Dadurch sollen zusätzliche Arbeitsaufwände für die Bürgerbüros vermieden werden.

Das geplante Datum des Inkrafttretens der Gebührensatzung (01.10.2023), die separat zur Beschlussfassung vorgelegt wird, steht allerdings unter dem Vorbehalt der technisch fristgerechten Umsetzbarkeit der online Beantragung.

4. Instrumente auf Quartiersebene

Während die vorgenannten Satzungen und Gebührenordnungen als gesamtstädtische Vorgaben wirken, sind andere Instrumente des Parkraummanagements sehr viel stärker kleinräumig zu betrachten und je nach Quartierstypologie unterschiedlich anzuwenden. Sie setzen insbesondere eine fachgerechte Aufnahme des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage voraus, um auf kleinräumiger, aktueller Datenbasis die Erfordernisse und Möglichkeiten abschätzen zu können.

Aufgrund der vielfältigen Wechselwirkungen der einzelnen Instrumente und dem Anspruch, das Parken im öffentlichen und privaten Raum zusammen zu denken und zu behandeln, ist es erstrebenswert, die Instrumente auf Quartiersebene in ganzheitlichen Quartierskonzepten anzuwenden. Bei abgestimmten Maßnahmen ist

die größte Wirkung der Instrumente zu erwarten. Nichtsdestotrotz lassen sich die Maßnahmen auch einzeln und in kleinerem räumlichen Maßstab anwenden. Insbesondere wenn sich Optionen im privaten Raum ergeben, müssen diese zeitnah genutzt werden.

4.1. Strategie zur Parkraumbewirtschaftung

Die Verwaltung strebt, zunächst im Rahmen des bereits beschlossenen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes (OVA/049/2020), eine Ausweitung des Bewohnerparkens und der Parkraumbewirtschaftung an, sofern die rechtlichen Voraussetzungen dafür im Einzelfall vorliegen. Teilweise ist auch eine Anpassung der bereits vorhandenen Gebiete erforderlich, da diese beispielsweise zu klein sind, um verkehrslenkende Effekte zu erzielen.

Bei den letzten Ausweisungen von neuen Bewohnerparkgebieten und der Einführung einer Parkgebührenpflicht nach vorheriger Regelung mit Parkscheibe hat sich gezeigt, dass die Verbesserung der Situation für die Bewohnenden zulasten anderer Ortsansässiger geht. Dies betrifft insbesondere örtliche Gewerbetreibende, die zur Erledigung ihres Gewerbes auf die Nutzung von Fahrzeugen angewiesen sind, aber nicht über genügend eigenen Parkraum verfügen. Bei der straßenverkehrsrechtlichen Abwägung zum Bewohnerparken werden deren Ansprüche und Bedürfnisse zukünftig stärker berücksichtigt und bereits vor Umsetzung von Bewohnerparkgebieten beispielsweise durch eine aktive Information und Beteiligung unterstützt.

In bereits bestehenden Bewohnerparkgebieten wird die Stadt zukünftig -im Rahmen des landesrechtlich Zulässigen- erweiterte Angebote zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Gewerbetreibende zur Verfügung stellen. Damit soll jenen Gewerbetreibenden geholfen werden, die für die Ausübung ihrer Tätigkeit auf eine betriebsnahe Be- und Entladung ihrer Fahrzeuge angewiesen sind und hierfür keine passenden Kapazitäten auf dem eigenen Grundstück vorfinden oder diese herrichten können und auch nicht auf Flächen im Umfeld in angemessener Entfernung ausweichen können. Ein entsprechendes Konzept befindet sich aktuell in der Erarbeitung. Für Handwerker gibt es bereits den Handwerkerparkausweis, dieser berechtigt zum Abstellen von Werkstattfahrzeugen im eingeschränkten Haltverbot, zum gebührenfreien Parken an Parkscheinautomaten, in Bewohnerparkgebieten sowie in Bereichen mit Parkscheibenregelung, allerdings nicht in der Nähe des Betriebsitzes.

4.2. Strategie zur Öffnung privaten Parkraums

Neben der Ausweitung des Bewohnerparkens im öffentlichen Raum sollen den Bewohnerinnen und Bewohnern vermehrt Angebote im privaten Raum zugänglich gemacht werden. Dort gibt es eine Vielzahl von zweckgebundenen Parkieranlagen, die ein hohes Flächenpotential für eine effizientere Nutzung bieten, indem sie von der Anwohnerschaft mitgenutzt werden können. Dazu gehören private Stellflächen, Parkplätze und/oder Tiefgaragen, beispielsweise von Supermärkten und Bürogebäuden. Zur Ermittlung des Potentials werden Lärmemissionen betrachtet und Baugenehmigungen geprüft. Die Verwaltung hat hier bereits die Initiative übernommen, private Flächeneigentümer angesprochen und begonnen, gemeinsame Lösungen zu erarbeiten.

Erste Pilotprojekte existieren beispielsweise von LIDL an der Aachener Straße, von Aldi an der Oberbilker Allee und von EDEKA an der Suitbertusstraße. Dort werden neben den üblichen Kurzzeitparkplätzen auch nächtliche Parkmöglichkeiten für Anlieger angeboten. Eine Ausweitung solcher Angebote hängt von der jeweiligen

örtlichen Situation und dem Geschäftsmodell des Betreibers ab. Bei einer Kurzzeitznutzung muss zudem gewährleistet werden, dass die Flächen für den eigentlichen Zweck zur Verfügung stehen. Es gibt privatwirtschaftliche Anbieter, die digitale und technische Lösungen hierfür anbieten.

Geplant ist, umgehend mit größeren Supermarktbetreibern das gemeinsame Ziel zu erreichen, der Anwohnerschaft zusätzliche Stellplätze insbesondere außerhalb bzw. in den Randbereichen der Geschäftszeiten zur Verfügung zu stellen.

Die Ausweitung dieser privatwirtschaftlichen Angebote bietet für die Anbieter nicht nur eine zusätzliche Einnahmequelle, vielmehr wird hierdurch eine Kundenbindung ermöglicht, da die Erledigung von Einkäufen sowohl beim Starten wie auch Beenden des Parkvorganges im Umfeld des Parkangebotes naheliegend ist. Die Akquise solcher Flächen bzw. Unterstützung der Anbieter bei der Umsetzung entsprechender Angebote soll im Rahmen des zu etablierenden und auszubauenden operativen Parkraummanagements, d.h. einem „ausführenden“ Management, das neben dem planenden Management steht (vgl. auch unten Punkt 7.), geleistet werden. Bei all diesen Flächenangeboten sind stets die Bereitschaft und die Mitwirkung privater Flächeneigentümer erforderlich.

Anders verhält es sich bei Flächen auf Liegenschaften, die sich im Eigentum der Landeshauptstadt Düsseldorf befinden. Hier bestehen unmittelbare Handlungsmöglichkeiten, um zusätzlichen Parkraum zu schaffen. Der Fokus liegt zunächst auf Flächen in den vorhandenen Bewohnerparkgebieten sowie auf städtischen Verwaltungsgebäuden. Um den Aufwand möglichst gering zu halten und so schneller agieren zu können, werden zunächst die vorhandenen oberirdischen Parkplätze ermittelt. In einem nächsten Schritt werden die Möglichkeiten in den Tiefgaragen eruiert, bei denen allerdings zusätzliche Vorkehrungen erforderlich sind, um z. B. das Betreten der angeschlossenen Gebäude durch die Nutzenden zu verhindern. Für bereits existierende Parkplätze an z.B. Verwaltungsgebäuden Sportanlagen, Friedhöfen wird jeweils im Einzelfall geprüft, ob eine Mehrfachnutzung möglich ist oder ob ggf. sogar Überkapazitäten vorliegen, die dauerhaft an die Anwohnerschaft vermietet werden können.

4.3. Strategie zum Umgang mit Quartiersgaragen

Insbesondere dort, wo keine Möglichkeiten zur Mehrfachnutzung vorhandenen Parkraums bestehen, kann durch Quartiersgaragen zusätzlicher Parkraum im privaten Raum geschaffen und für die Nutzung von Anwohnerinnen und Anwohnern vermietet werden.

In Düsseldorf gibt es bereits gut 70 Objekte mit über 5.000 Stellplätzen, in denen der Bau aller oder eines Teils der Plätze durch Mittel aus der Stellplatzabläse gefördert wurde. Die Stellplätze werden der Anwohnerschaft in einem bestimmten Umkreis (häufig bis 500 m Luftlinie) zu vergünstigten Konditionen zur Verfügung gestellt. So können die Anwohnenden feste Stellplätze zu günstigen Preisen anmieten, die meist deutlich unter dem lokalen Marktpreis liegen. Dies ist im Vergleich zu anderen Kommunen ein umfangreiches Angebot, das vornehmlich vor 2010 geschaffen wurde.

Quartiersgaragen sollen zukünftig als wesentliches Element dienen, um den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr zu entlasten; neue Anlagen können allerdings aufgrund der Planungserfordernisse frühestens mittelfristig umgesetzt werden. In Neubauquartieren ist der private ruhende Verkehr in Quartiersgaragen abzuwickeln. Wie auch bei den Angeboten des Öffentlichen Nahverkehrs ist bei der Verortung der Parkangebote darauf zu achten, dass diese einen Erreichbarkeitsradius von etwa 300 bis 500 m einhalten.

Bevorzugt sollen dabei zusätzliche Kapazitäten für in Bau oder Planung befindliche Parkierungsanlagen generiert werden. Das operative Parkraummanagement (siehe Ziffer 7.) soll durch eine frühzeitige und wiederkehrende Ansprache von Investorinnen und Investoren dazu beitragen, dass erforderliche zusätzliche Stellplätze für die Anwohnerschaft geschaffen werden. Zur Förderung soll auf die zusätzlichen Einnahmen aus den Bewohnerparkgebühren sowie auf Mittel aus der Stellplatzabläse zurückgegriffen werden. Die zusätzlichen Einnahmen aus den Bewohnerparkgebühren sollen dabei analog zur Stellplatzabläse separat eingenommen werden.

Ziel ist, in den Stadtbezirken 1 bis 4 bis 2024 mit einer konkreten Projektierung jeweils einer Quartiersgarage zu beginnen. In den weiteren Stadtbezirken sind möglichst zwei weitere Projekte zu starten.

Mit der am 01.07.2022 in Kraft getretenen Neufassung der Richtlinien zur „Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)“ gibt es erstmalig ein dauerhaftes Programm zur Förderung von Quartiersgaragen in Nordrhein-Westfalen. Allerdings sind die Fördersummen gemäß FöRi-MM mit 4.000 Euro für normale Pkw-Stellplätze vergleichsweise gering und machen bei Tiefgaragen nur einen Bruchteil der Kosten aus.

Voraussetzung ist insbesondere das Vorhandensein einer Parkraumbewirtschaftung in der Umgebung der Quartiersgarage. Andernfalls besteht die Gefahr, dass das Parken auch bei hohem Parkdruck weiterhin kostenfrei im öffentlichen Raum stattfindet und die Quartiersgarage nicht oder nicht hinreichend genutzt wird, um die Investitionskosten zu rechtfertigen und zu amortisieren.

Im Sinne eines zukunftsfähigen Mobilitätsmixes und Kompatibilität mit den Förderrichtlinien sind Quartiersgaragen nicht als reine Parkbauten für Pkw zu projektieren, sondern um weitere Mobilitätsangebote wie CarSharing, Fahrradabstellanlagen oder (Lasten-)Leihfahrräder zu ergänzen.

4.4. Strategie zur Parkraumüberwachung

Die Anpassungen hinsichtlich der Parkraumüberwachung sollen in erster Linie die verkehrsplanerischen Ziele des Parkraummanagements unterstützen. Dabei wird auf den vorhandenen Priorisierungen aufgebaut. Hierzu zählen behindernde oder gefährdende Parkverstöße, welche vorrangig zu ahnden sind. In bewirtschafteten Gebieten soll die regelmäßige Überwachungstätigkeit die gewünschte hohe Umschlaghäufigkeit fördern und ermöglichen. Eine Schärfung der vorhandenen Priorisierung erfolgt fortlaufend, vor allem auf Grundlage der Erkenntnisse aus den Beispielquartieren. Darüber hinaus sind perspektivisch im Rahmen technischer und rechtlicher Weiterentwicklungen neue Überwachungsinstrumente wie der Einsatz von Scan-Fahrzeugen und Sensorik zu prüfen.

4.5. Neuaufteilung des öffentlichen Raums

Um den wachsenden Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum gerecht zu werden, ist eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums erforderlich. Dabei ist grundsätzlich für alle Verkehrsträger die Priorität auf den fließenden Verkehr vor dem ruhenden Verkehr zu legen.

Die umzunutzenden Pkw-Stellplätze sollen bestmöglich im privaten Raum kompensiert werden. Auf der anderen Seite besteht das Ziel einer gerechten Verteilung des öffentlichen Raumes.

Im Bereich der engeren Innenstadt steht ein großes Angebot an öffentlich zugänglichen Parkhäusern zur Verfügung. Andere Städte nutzen solche Potentiale bereits, um eine starke Umnutzung des öffentlichen Raums voranzutreiben und den ruhenden Verkehr so weit wie möglich innerhalb der Parkhäuser und Tiefgaragen abzuwickeln. Im öffentlichen Raum verbleiben auch zukünftig Möglichkeiten für besondere Kurzparkbedarfe wie Ladezonen, Schwerbehindertenparkplätze, CarSharing oder Taxistände bestehen.

Eine solche Strategie ist grundsätzlich auch auf Düsseldorf übertragbar und führt zur gewünschten Aufwertung des öffentlichen Raums. Bereits heute bieten viele Parkhäuser in der Düsseldorfer Innenstadt Teile ihrer freien Kapazitäten als Dauerparkplätze an. Es wird daher von grundsätzlich vorhandenen Pkw-Stellplatz-Kapazitäten in privaten Parkbauten als auch von der Bereitschaft von Parkhausbetreibern zur dauerhaften Vermietung ausgegangen.

Weitere Parkraumkapazitäten sollen durch die Errichtung zusätzlicher P+R-Anlagen am Stadtrand und in der Region geschaffen werden. Diese sollen Einpendler nach Düsseldorf zum frühzeitigen Umstieg auf den ÖPNV motivieren und dadurch den Verkehr und Stellplatzbedarf im Innenstadtbereich reduzieren. Dazu bedarf es gut erreichbarer Standorte mit unmittelbarer Anbindung an ein leistungsfähiges Angebot des öffentlichen Verkehrs.

Soweit eine adäquate Kompensation von Pkw-Stellplätzen bei Maßnahmen mit einem erheblichen Stellplatzentfall nicht möglich ist, erfolgt vor Umsetzung der entsprechenden Maßnahme eine transparente Aufbereitung und Darstellung der abwägungsrelevanten Fakten und der verschiedenen Belange, die dann dem jeweils zuständigen Gremium im Rahmen der Beschlussfassung vorgelegt werden.

Abwägungsrelevante Fakten können beispielsweise sein:

- die Verbesserung der Verkehrssicherheit (insbesondere Schülerverkehr, Senioren, Behinderte),
- Sicherstellung einer funktionalen Gehwegbreite,
- Schaffung korrekt dimensionierter oder bisher fehlender Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und Haupttrouten des Radverkehrs
- Bereitstellung von MobilitätStationen
- Einrichtung von stationären Sharing-Angeboten
- Bereitstellung von Radabstellanlagen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch z.B. Bäume, Stadtmobiliar, Außengastronomie.

Neben dem kleinräumigen Management des Parkplatzangebots im Spannungsfeld des öffentlichen Raums soll zukünftig auch die Summe des gesamten Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum vertiefter betrachtet werden. Dazu wird zuerst in den vier innenstädtischen Stadtbezirken das gesamte Angebot an Stellplätzen im öffentlichen Raum erhoben und die jährliche Veränderung dieses Angebots bilanziert. Ergänzend dazu soll der Neubau an Stellplätzen im privaten Sektor oder in öffentlichen Quartiersgaragen erhoben werden. Nach Einführung dieser Bilanzierung in der Kernstadt ist zu überprüfen, ob andere Stadtbezirke oder Stadtteile in die Bilanzierung mit einbezogen werden sollten.

4.6. Strategie zum Umgang mit Liefer- und Ladezonen

Zukünftig werden Bereiche mit einem hohen Geschäftsbesatz proaktiv seitens der Verwaltung hinsichtlich ihrer Bedarfe untersucht und der vorhandene Bestand bei Bedarf an Ladezonen angepasst werden. Wichtig bei der Einrichtung der Ladezonen ist insbesondere eine komplette Abdeckung der betroffenen Straßenzüge, die fußläufige Entfernungen von maximal 75 m ermöglichen und keine Überquerung der Fahrbahn erfordern. Auch Bewegungsflächen für das Ein- und Ausladen sowie Abstellen von Waren sind planerisch zu berücksichtigen. Außerhalb der Lieferzeiten wird Parken ermöglicht.

Eine Erarbeitung des konkreten Designs sowie die Einrichtung erster, neuer Ladezonen und deren Evaluierung finden im Rahmen des Güterverkehrskonzeptes statt. Basierend auf den Erfahrungen laufender Pilotprojekte in Stuttgart und Hamburg ist auch ein digitales Ladezonenmanagement zukünftig denkbar. Dieses zielt unter anderem darauf ab, widerrechtliches Parken z. B. mit innovativen Techniken der Verkehrsüberwachung zu verhindern.

Darüber hinaus soll auch in Wohngebieten mit hohem Parkdruck das Angebot an Liefer- und Ladezonen für Lieferdienste sowie für Privatpersonen (z. B. zum Ein- und Ausstieg von bewegungseingeschränkten Personen, Ausladen von Einkäufen etc.) für kurzzeitige Ladevorgänge (maximal 15 Minuten) erhöht werden. So soll Haltevorgängen in zweiter Reihe begegnet werden. Hierzu werden weiterhin Vorschläge der Bevölkerung zur Prüfung entgegengenommen.

4.7. Strategie zur Digitalisierung im öffentlichen Straßenraum

Aufbauend auf den Erkenntnissen des Zukunftsviertels Unterbilk/Friedrichstadt der Stadtwerke Düsseldorf AG ist eine Ausweitung der Sensorik im Straßenraum vor allem dort denkbar und sinnvoll, wo ein hoher Parkdruck herrscht und eine hohe Umschlaghäufigkeit im ruhenden Verkehr anzunehmen ist. Dies umfasst vor allem die gründerzeitlichen Quartiere, in denen nicht flächendeckend Parkbauten vorhanden sind, sowie Hauptgeschäftsstraßen. Eine Sensorik kann dort zu einer Reduzierung der Parksuchverkehre führen. Ziel sind App-basierte Angebote, die eine Minimierung des Parksuchverkehrs durch transparente Informationen und Buchungsmöglichkeiten bewirken. Eine Evaluation des bisherigen Projektes seitens der Stadtwerke ist in Erarbeitung und fließt in die weiteren Überlegungen zur Ausweitung dieses Instrumentes mit ein.

4.8. Information und Partizipation

Eine umfassende und frühzeitige Beteiligung sowohl der Düsseldorfer Bevölkerung, der gewerblichen Anlieger sowie weiterer Betroffener ist für den Erfolg der Parkraummanagementmaßnahmen existenziell. Bei der Erstellung der Quartierskonzepte sind mit den verschiedenen Formaten neben der Bürgerschaft, den gewerblichen Anbietern auch die Bezirksvertretung und Stakeholder vor Ort sowie lokale Initiativen und Verbände sowie das breite Spektrum der Medien zu beteiligen.

Dabei soll ein Kommunikationsmix zum Einsatz kommen, der sowohl aus informierenden als auch aus beteiligenden Formaten besteht. Regelmäßige Information über die Homepage der Stadt Düsseldorf sowie über Pressemitteilungen, Bürgerveranstaltungen zur Bestandsanalyse und zum Maßnahmenentwurf sowie Flyer vor der Maßnahmenumsetzung bilden dabei den grundsätzlichen Handlungs-

rahmen. Ergänzend oder ersatzweise können auch weitere Formate wie Vor-Ort-Begehungen und digitale Beteiligungsformate eingesetzt werden.

4.9. Evaluationsinstrumente

Zur Abschätzung der Wirksamkeit der eingeführten Maßnahmen und zur stetigen Weiterentwicklung des Parkraummanagements ist eine Evaluation der umgesetzten Maßnahmen erforderlich. Dies betrifft insbesondere die Parkraumbewirtschaftung, da von dieser die größten Effekte zu erwarten sind. In Quartieren, in denen eine Parkraumbewirtschaftung neu eingeführt wird, lassen sich Vorher-Nachher-Effekte besonders gut dokumentieren und analysieren. Eine Evaluation von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen sollte nach etwa einem Jahr erfolgen.

5. Beispielquartiere Bilk und Flingern-Nord

Im Zuge der Vorlage OVA/111/2021 wurde durch den OVA beschlossen, die quartiersbezogenen Instrumente des Parkraummanagements in zwei Beispielquartieren in Bilk und Flingern-Nord anzuwenden. Da beim Quartier in Bilk die Förderung des Radverkehrs durch die Anlage von Radfahrstreifen entlang der Merowingerstraße als hochrangiges Ziel formuliert wurde, wurde in der Zwischenzeit eine Ausweitung des Gebietes vorgenommen. Das Gebiet umfasst nun die gesamte Merowingerstraße (s. Anhang) und hat klare, quartiersbezogene Außengrenzen.

Maßnahmenvorschläge für beide Quartiere auf Basis der Erhebungen des Parkraumangebotes und der Parkraumnachfrage werden aktuell erarbeitet.

Zur Betonung des Zusammenhangs der Maßnahmen, und zur gemeinsamen Kommunikation in der Öffentlichkeit werden die Elemente der Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit für die Anwendung des Parkraummanagements und die Planung der Radverkehrsanlage gemeinsam seitens der Verwaltung geplant und durchgeführt. Konkrete Planungen, z. B. zur Anlage der Radverkehrsanlage finden parallel zur Beschlussfassung der Strategie zum Parkraummanagement statt. Die Ergebnisse der Beteiligungsprozesse fließen ebenso wie die Ergebnisse der politischen Beratungen in die weiteren Prozesse und insbesondere in die zu konkretisierenden Quartierskonzepte ein.

6. Weiteres Vorgehen

Die Strategie zum Parkraummanagement erreicht mit den hier vorgestellten Überlegungen keinen abschließenden Status. Die Landeshauptstadt Düsseldorf betritt hiermit auch im kommunalen Vergleich Neuland. Weder gibt es Kommunen, die systematisch ihre eigenen Liegenschaften untersuchen und der Anwohnerschaft zur Verfügung stellen wollen, noch planen Kommunen eine intensive Kommunikation und Zusammenarbeit mit privaten Flächeninhabern.

Im Bereich des Parkens sind darüber hinaus in den kommenden Jahren vor allem technische und rechtliche Veränderungen denkbar, die eine strategische Anpassung erfordern könnten. Außerdem werden in den Quartierskonzepten sowie im operativen Parkraummanagement Erkenntnisse gesammelt, die direkt wieder in eine Überarbeitung der Strategie zum Parkraummanagement zurückfließen werden.

Die Verwaltung wird dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss zukünftig mindestens einmal im Jahr über die Erfahrungen mit dem strategischen und operativen

Parkraummanagement berichten und ggfs. vorgesehene Anpassungen an den strategischen Überlegungen zur Beschlussfassung vorlegen.

Ab 2023 sollen zunächst zwei Quartiere jährlich mit der Unterstützung externer Ingenieurbüros bearbeitet werden. Eine Priorisierung der Stadtteile erfolgt im Rahmen des Mobilitätsplan D unter Beteiligung der Bezirksvertretungen und des OVA. Für die Erstellung der Quartierskonzepte werden voraussichtlich 200.000 Euro jährlich benötigt. Dieser Betrag soll in 2023 aus Stellplatzablösebeträgen gem. §51, Abs. 5 Landesbauordnung NRW finanziert werden. In den Folgejahren ab 2024 werden die Mittel zur Hälfte aus den zusätzlichen Einnahmen durch das Bewohnerparken und zur Hälfte aus den Stellplatzablösebeträgen bereitgestellt

7. Etablierung und Ausbau eines Parkraummanagements

Zusätzlich zu dem bestehenden strategischen Parkraummanagement („planendes Management“) wird ein operatives Parkraummanagement „ausführendes Management“) im Amt für Verkehrsmanagement etabliert und ausgebaut, das insbesondere die Aufgaben der Instrumente auf Quartiersebene übernimmt.

Anlagen:

Anlage 1 - Beispielquartier Bilk