



öffentlich  nicht öffentlich

## Beschlussvorlage

### Betrifft:

Anpassung der Parkgebührenordnung für zeitlich begrenzte Parkvorgänge

### Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

### Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

### Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 10	22.11.2022	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	23.11.2022	-
Bezirksvertretung 5	29.11.2022	Anhörung
Bezirksvertretung 4	07.12.2022	Anhörung
Bezirksvertretung 9	09.12.2022	Anhörung
Bezirksvertretung 2	13.12.2022	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	11.01.2023	Vorberatung
Bezirksvertretung 3	17.01.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 8	19.01.2023	Anhörung
Haupt- und Finanzausschuss	23.01.2023	Vorberatung
Bezirksvertretung 7	24.01.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 6	25.01.2023	Anhörung
Bezirksvertretung 1	27.01.2023	Anhörung
Rat	02.02.2023	Entscheidung

## **Beschlussdarstellung:**

Der Rat beschließt das Konzept zur Änderung der geltenden Parkgebührenordnung gemäß beigefügter Anlage.

Die Tarifzonen I und II sollen erweitert, die Tarifzone III verkleinert werden. Die Tarifzone I wird auf den Innenstadtring, die Tarifzone II auf die heutige Gebietsgrenze der Umweltzone erweitert. Die Tarifzone III gilt weiterhin für das restliche Stadtgebiet.

Die Parkgebühren an Parkscheinautomaten sollen in Zone I von 1,45 Euro je halbe Stunde auf 0,90 Euro je zwölf Minuten, das entspricht 2,25 Euro je halbe Stunde, in Zone II von 1,05 Euro je halbe Stunde auf 0,60 Euro je zwölf Minuten, das entspricht 1,50 Euro je halbe Stunde, und in der Zone III von 0,75 Euro je halbe Stunde auf 0,40 Euro je zwölf Minuten, das entspricht 1,00 Euro je halbe Stunde, erhöht werden.

Die Bewirtschaftungszeiten werden in der Tarifzone Ia auf werktags 09:00-22:00 Uhr erweitert, bleiben in den Tarifzonen Ib und II werktags bei den Zeiten von 09:00 bis 20:00 Uhr unverändert und werden in der Tarifzone III auf werktags von 09:00 bis 18:00 Uhr reduziert.

## **Sachdarstellung:**

### Grundsätzliche Überlegungen:

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, was zusätzlich mit einem steigenden Pkw-Besitz pro 1000 Einwohner einhergeht. Verstärkt wird die räumliche Problematik dadurch, dass die Fahrzeuggrößen sich weiter erhöhen und damit auch das einzelne Fahrzeug mehr Platz benötigt.

Die Stärkung des Umweltverbundes mit Platz für eine schnelle, störungsfreie Abwicklung des ÖPNV, sichere und komfortable Radverkehrsanlagen sowie Gehwege mit Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten sind für eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung und die Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 essentiell. 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 außerverkehrlichen Nutzungen wie Grünflächen oder Flächen für die Außengastronomie. Die Stadt Düsseldorf hat bereits in der Vergangenheit wichtige Erfolge diesbezüglich erzielt, beispielsweise mit dem Bau des Rheinufertunnels und der Umnutzung des Rheinufers und des Burgplatzes zu einem Ort mit sehr hoher Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende.

### Verhältnis von öffentlichem und privatem Parkraum:

Der Landeshauptstadt Düsseldorf ist es wichtig, dass zur Abwicklung des ruhenden Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden Parkraum im erforderlichen Umfang zur Verfügung steht. Daneben soll zukünftig ein ausgewogenes Verhältnis der vorgenannten Ansprüche an den öffentlichen Raum gewährleistet werden. Hierzu ist es erforderlich, dass derzeit überproportional 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. Darüber hinaus sind zusätzliche Angebote erforderlich, wo bislang keine ausreichenden Flächen für den ruhenden Verkehr im privaten Raum vorhanden sind. Verlagerungen sollen dabei möglichst in Maßnahmen im Umfeld eingebettet werden.

Dies knüpft an die vorhandenen bauordnungsrechtlichen Vorgaben an, die im § 48 BauO NRW in Verbindung mit 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.

In der Innenstadt gibt es 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 an Samstagen und in der Vorweihnachtszeit.

Bei Angebotsausweitungen im privaten Raum sind der öffentliche und private Parkraum stets zusammen zu denken. Eine Angebotsausweitung im privaten Raum macht somit Platz für wichtige Nutzungen im öffentlichen Raum, die möglichst zeitgleich umgesetzt werden sollten, da die Nutzungsbereitschaft für ggfs. kostenpflichtige alternative Parkangebote größer ist, wenn die damit verbundene Zielsetzung sichtbar wird.

Eine angemessene Parkraumbewirtschaftung kann dazu beitragen, 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. Um dies zu erreichen, sind die räumliche Abgrenzung der Parkgebührenzonen, die Höhe der Gebühren ggf. kombiniert mit einer Höchstparkdauerbegrenzung sowie die Bewirtschaftungszeiten relevant.

#### Die Parkgebührenzonen:

In Düsseldorf gilt bislang das sogenannte Mischprinzip. Dabei gibt es in einem bestimmten Gebiet eine Parkregelung, die in allen Straßenabschnitten gilt. Die Parkstände stehen mindestens zwei Nutzergruppen gleichzeitig zur Verfügung. Dieses Prinzip ist insbesondere in Bereichen mit einer hohen Nutzungsdichte, wie in der Innenstadt oder in Kerngebieten, sinnvoll. Da eine Quotierung nicht erforderlich ist, können größere Bereiche mit dieser Regelung ausgestattet werden.

Die bisherige Parkgebührenordnung sieht drei Gebührenzonen vor. Zone I beinhaltet den Kernbereich der Innenstadt. Zone II beinhaltet den Großteil der gründerzeitlichen Gebiete der Stadtbezirke 1 bis 4 sowie das Gebiet im Hafen. Die Zone III umfasst das restliche Stadtgebiet.

In Düsseldorf sind die zentralen Bereiche relativ klar abzugrenzen. Einer kleinräumigen Festlegung von Gebührenzonen steht daher kein entsprechend hoher Nutzen gegenüber. 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 des Parkraummanagementkonzeptes sowie einer einfachen und klar verständlichen Regelung für Besuchende, Kundschaft, Beschäftigte und die Verwaltung eine Anpassung der Parkgebührenzonen.

Die Parkgebührenzonen sollen sich zukünftig an bereits vorhandenen Strukturen orientieren. Für die geplante erweiterte Tarifzone I bietet sich die Innenstadt in dem Bereich an, in dem auch öffentlich zugängliche Parkbauten als Alternativangebote zur Verfügung stehen. Für die Tarifzone II eignet sich die Abgrenzung der Umweltzone. Innerhalb dieser Zone soll eine bessere Luftqualität gewährleistet werden. Es ist daher erstrebenswert, dass in diesen Bereich weniger Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor einfahren. Eine solche Festlegung erleichtert zudem die Abstimmung im Hinblick auf andere verkehrsplanerische Konzepte. Die Gebührenzone III umfasst weiterhin den, zukünftig kleineren, Rest des Stadtgebietes.

#### Die Höhe der Parkgebühren:

Die neue Parkgebührenordnung soll unter anderem einen Beitrag dazu leisten, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen oder die öffentlich zugänglichen Parkbauten zu nutzen. Für Letzteres ist es erforderlich, dass die Gebührenhöhe die systembedingten Nachteile von Parkbauten, wie die größere Entfernung zum Ziel, den Zeitaufwand für das Befahren von Rampen, die Komforteinschränkungen für die Überwindung der Geschosse u. ä., ausgleichen. Der Gebührensatz im öffentlichen Raum muss also höher liegen als in Parkbauten. Für eine verkehrslenkende Wirkung ist dabei eine Differenz von mindestens einem Euro pro Stunde erforderlich. Die Preisspanne der öffentlichen Parkhäuser befindet sich in den allermeisten Fällen zwischen 2,50 Euro pro Stunde und 3,50 Euro pro Stunde.

Die Parkgebührenordnung für das Gebiet der Landeshauptstadt Düsseldorf wurde zuletzt im Jahr 2015 angepasst. Die aktuelle Anpassung der Gebühren setzt für die Tarifzone I einen Wert von 4,50 Euro pro Stunde an, für die Tarifzonen II und III werden in Orientierung an die bisherigen Werte auf 3,00 bzw. 2,00 Euro pro Stunde angepasst.

Mit Anhebung der Parkgebühren auf 4,50 Euro pro Stunde in der Tarifzone I wird das Preisniveau einer vergleichbaren Großstadt wie Stuttgart erreicht, und liegt leicht über den Beträgen, die in Köln und Frankfurt aktuell erhoben werden (4,00 Euro/h).

Die Bezahlschritte sollen im Rahmen dieser Erhöhung von einem Halbstunden-Intervall auf eine 12-Minuten-Taktung umgestellt werden, um Überzahlungen beim Kunden sowie erhöhte Leerungskosten in Folge von 5-Cent-Beträgen bei der Unterhaltung zu reduzieren.

#### Die Bewirtschaftungszeiten:

Eine ausgewiesene Höchstparkdauer soll es zukünftig nur noch in dem Teilbereich der Tarifzone I geben, in dem ein ausreichendes Parkraumangebot in öffentlich zugänglichen Parkhäusern besteht. Das Gebiet entspricht der alten Tarifzone I. Dort soll eine Höchstparkdauer von zwei Stunden die Verlagerung in den privaten Raum unterstützen. In allen anderen Bereichen ist zu erwarten, dass der verkehrslenkende Effekt und die erhöhte Umschlaghäufigkeit allein über die Gebührenhöhe erreicht werden kann. Personen, die im Einzelfall längere Zeit im öffentlichen Raum parken müssen, haben zukünftig die Freiheit, dies auch zu tun.

Die Ausdehnung der Bewirtschaftungszeiten in der neuen erweiterten Tarifzone I an Werktagen greift den allgemein sehr hohen Parkdruck in den späten Abend- und Nachtzeiten auf, der vor allem durch die Gastronomie und Veranstaltungen erzeugt wird, und kann zu einer Verlagerung von Kurzzeitparkbedürfnissen in den öffentlich nutzbaren privaten Parkraum führen. Die heute existierende Sonderregelung der Bewirtschaftung im Medienhafen bis 23:00 Uhr kann zugunsten einer einheitlichen Regelung entfallen. Die Reduzierung der Bewirtschaftungszeiten in der Tarifzone III

reagiert auf den allgemein geringeren Kurzzeitparkbedarf auf Basis von Internethandel und geändertem Freizeitverhalten. In allen Zonen sind im Einzelfall abweichende Regelungen möglich.

<b>Zone</b>	<b>Name</b>	<b>Gebühr</b>	<b>Höchst-parkdauer</b>	<b>Bewirtschaftungszeit</b>
Ia	Innenstadt	0,90€/12 Min	2 Stunden	Montag bis Samstag von 09 bis 22 Uhr
Ib	Innenstadtring	0,90€/12 Min	Keine	Montag bis Samstag von 09 bis 20 Uhr
II	Umweltzone	0,60€/12 Min	Keine	Montag bis Samstag von 09 bis 20 Uhr
III	Erweitertes Stadtgebiet	0,40€/12 Min	keine	Montag bis Samstag von 09 bis 18 Uhr

#### Weiteres Vorgehen:

Die Bewirtschaftungszeiten der im Mischprinzip mit Parkscheinautomaten geordneten Bewohnerparkgebiete werden nach Zustimmung der Bezirksvertretungen ebenso angepasst. Eine grundsätzliche Einführung einer Parkscheinpflicht wäre auch aus fachlicher Sicht zu befürworten, um eine zumindest teilweise Gegenfinanzierung der Überwachungstätigkeit zu erreichen und die verkehrslenkenden Effekte zu unterstützen. Eine Befreiung von Parkgebühren für mit einem E-Kennzeichen ausgestattete, elektrisch betriebene Fahrzeuge wird befristet fortgeführt bis zum 31.12.2025. Durch die Aufnahme der Befreiung von den Parkgebühren in die Gebührensatzung wird das bisherige Antragsverfahren abgelöst. Dies stellt für die Nutzerinnen und Nutzern dieser Fahrzeuge eine Verfahrenserleichterung dar, da sie keine Anträge mehr stellen müssen und auch ohne Handyparken in den Genuss der Gebührenbefreiung gelangen. Zu den Fahrzeugen, die ein E-Kennzeichen erhalten, können auch hybride Fahrzeuge gehören.

#### **Anlagen:**

- Anlage 1 - Synopse Gebührenordnung für Parkscheinautomaten und gebührenpflichtige Parkplätze bei Großveranstaltungen
- Anlage 2 - Übersicht Tarifzonenregelungen ab 2023
- Anlage 3 - Übersicht Tarifzonenregelungen seit 2015