

öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	07.02.2023
66	StR Arnulf Rybicki	

verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Andreas Meißner	22613	-
Andreas Kieseier	22944	

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Eving	01.03.2023	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-West	01.03.2023	Empfehlung
Bezirksvertretung Brackel	02.03.2023	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	02.03.2023	Empfehlung
Bezirksvertretung Hörde	07.03.2023	Empfehlung
Bezirksvertretung Hombruch	07.03.2023	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	07.03.2023	Empfehlung
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	08.03.2023	Empfehlung
Bezirksvertretung Huckarde	08.03.2023	Empfehlung
Bezirksvertretung Mengede	08.03.2023	Empfehlung
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	14.03.2023	Empfehlung
Bezirksvertretung Aplerbeck	14.03.2023	Empfehlung
Bezirksvertretung Lütgendortmund	14.03.2023	Empfehlung
Bezirksvertretung Scharnhorst	14.03.2023	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	16.03.2023	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	23.03.2023	Empfehlung
Rat der Stadt	23.03.2023	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Parkgebührenkonzept und Anpassung der Parkgebührenordnung

Beschlussvorschlag

1. Der Rat beschließt das vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt entwickelte Parkgebührenkonzept mit den dadurch entstehenden finanziellen Auswirkungen.
2. Der Rat der Stadt Dortmund beschließt die beigefügte neue Parkgebührenordnung auf Grundlage des Parkgebührenkonzepts und die Einführung zum 01.07.2023.
3. Der Rat beschließt, dass in Abhängigkeit der räumlichen Erfordernisse
 - a. die Zeiten für die Parkgebührenerhebung und Höchstparkdauer im Einzelfall durch die Straßenverkehrsbehörde festgelegt werden können.
 - b. die Ausweisung weiterer Zonen in den angegebenen Raumkategorien durch die Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt vorgenommen werden kann.
4. Der Rat beschließt die wiederkehrende Evaluation und Anpassung der Parkgebühren jeweils in einem Abstand von drei Jahren aufgrund der hohen Bedeutung des Parkraummanagements für die Verkehrswende.

Personelle Auswirkungen

Die Maßnahme wird mit dem vorhandenen Personal ausgeführt. Das Budget ist vorhanden.

Finanzielle Auswirkungen

Es werden Mehraufwendungen in Höhe von 42.840,00 Euro (Auftrag 6602221D0000, Sachkonto 522 300) für die Programmierung und Konfiguration der bestehenden Parkscheinautomaten erwartet, die im Rahmen der Bewirtschaftung kompensiert werden können. Diese führen zu keiner Belastung der Ergebnisrechnung. Es werden ebenfalls Mehrerträge erwartet, die voraussichtlich zu einer Verbesserung der Ergebnisrechnung führen werden.

Auftrag	Sachkonto	Bezeichnung	2023	2024
6602221D0000	522300	Unterhaltung Infrastrukturvermögen	21.420	21.420

FB 66 kann zum aktuellen Zeitpunkt keine belastbaren Mehrerträge aufgrund der Anpassung der Parkgebührenordnung prognostizieren.

Es ist davon auszugehen, dass bedingt durch die Erhöhung der Parkgebühren und die Ausweitung der Parkzeiten eine sukzessive Erhöhung der Erträge zu erwarten ist, allerdings müssen hier verschiedenste Einflussfaktoren betrachtet werden:

- Verändertes Parkverhalten durch Corona

In 2020 kam es pandemiebedingt zu einem deutlichen Rückgang der Parkgebühreneinnahmen; auch in 2021 konnte keine deutliche Erholung verzeichnet werden:

%-Vergleich zum Vorjahr

2019	3.847.528,17 €	
2020	3.335.572,72 €	86,69%
2021	2.766.117,15 €	82,93%

- Steuerungsfunktion des Parkgebührenkonzepts mit dem Ziel der Verdrängung

Die Erhöhung der Parkgebühren soll das Parken gerade im Citybereich unattraktiver machen. Inwieweit die beabsichtigten veränderten bewirtschafteten Zeiträume zudem zu einer Verdrängung des zukünftigen Nutzungsverhaltens von öffentlichen Stellflächen führt, ist derzeit ebenfalls nicht einschätzbar.

- Nicht planbare Einflüsse/Faktoren

Temporäre Baustelleneinrichtung auf Stellflächen oder der Wegfall von Stellflächen aufgrund von bleibenden baulichen Veränderungen (z.B. Umbau Radwall; Carsharingflächen; E-Ladeflächen) führen ebenfalls zu einem Ertragsrückgang.

Bloße Betrachtungen bezogen auf die Anzahl an aufgestellten Parkscheinautomaten ergeben jedoch keine hilfreichen Rückschlüsse, da insbesondere die Anzahl der jeweils bewirtschafteten Stellflächen einzubeziehen sind. Zudem sind die unterschiedlichen Tarifzonen mit den angedachten Anpassungen durch die Parkgebührenordnung im Einzelnen zu berücksichtigen.

Klimarelevanz

Mit dem Parkgebührenkonzept und der Anhebung der Parkgebühren soll die Nachfrage nach Stellplätzen gelenkt und die Verkehrsbelastung reduziert werden. Damit verbunden ist die Reduzierung des Parkplatzsuchverkehr sowie des motorisierten Individualverkehr insgesamt. Damit wird die verstärkte Nutzung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) gefördert und der CO₂-Ausstoß im Sinne der städtischen Klimaziele reduziert.

Thomas Westphal
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Stadtdirektor / Stadtkämmerer

Arnulf Rybicki
Stadtrat

Ludger Wilde
Stadtrat

Begründung

1. Parkgebührenkonzept

1.1 Entwicklung des Änderungsbedarfes, Auftrag an die Verwaltung

Der Rat der Stadt Dortmund hat mit Beschluss vom 22.03.2018 die Verwaltung u.a. beauftragt, zum Masterplan Mobilität 2030 ein Teilkonzept „Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum“ zu erarbeiten (Drucksache Nr. 09755-17). Darüber hinaus hat der Rat im Rahmen der Haushaltsbegleitbeschlüsse für den Haushalt 2020/21 und des Haushaltsbegleitbeschlusses 2022 einen Antrag zur Parkgebührenanhebung an den Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün überwiesen. Dieser hat dann in seiner Sitzung am 03.03.2020 die Verwaltung u.a. *„aufgefordert im Rahmen der Aufstellung der weiteren Teilkonzepte für den Masterplan Mobilität folgende Punkte zu berücksichtigen (Drucksache Nr.: 15415-19-E29):*

- *Die Erarbeitung eines ganzheitlichen Parkraumkonzepts für den Citybereich und angrenzende Bereiche, bei dem alle Verkehre im Zusammenhang betrachtet werden, um Verdrängungseffekte zu vermeiden.*
- *In diesem Zusammenhang die Erhöhung der Parkpreise für den Citybereich zu prüfen.*
- *Weitere geeignete Flächen für Park & Ride zu schaffen und eine Beschränkung oder andere geeignete Maßnahmen zur Zugangsprüfung zu installieren.*
- *Das ÖPNV-Angebot auszubauen.*“

Die ersten beiden Spiegelstriche sind Gegenstand dieser Vorlage und sind im Teilkonzept „Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum“ sowie in der darin enthaltenen Parkraumstrategie für Dortmund behandelt worden.

Dieses Teilkonzept wurde im 2. Quartal 2022 in die politischen Gremien gegeben und ist am 10.11.2022 vom Rat beschlossen worden. Das hier im Weiteren vorgestellte, neue Parkgebührenkonzept ist aus der Parkraumstrategie abgeleitet.

Parkraummanagement ist ein wesentliches Element einer Verkehrswende. Unter Parkraummanagement ist die „zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung mittels baulicher, organisatorischer und verkehrsrechtlicher Maßnahmen“ zu verstehen. Die Parkraumbewirtschaftung z.B. mittels Parkscheinautomaten und mittels Handy-Parken ist somit nur ein Teil von Parkraummanagement.

„Mit dem Management des ruhenden Verkehrs haben die Kommunen ein wirkungsvolles Instrument in der Hand, um nicht nur Einfluss auf den ruhenden Verkehr zu nehmen, sie können auch dazu beitragen Verkehrsabläufe insgesamt zu ordnen und zielgerichtet zu lenken. Eine zielgerichtete Parkraummanagementstrategie kann die Verkehrsverhältnisse nachhaltig verbessern: Sie soll die Nachfrage nach Stellplätzen lenken und die Verkehrsbelastung in der Stadt Dortmund reduzieren. Sie macht öffentlichen Raum verfügbar, unterstützt den lokalen Handel und reduziert Parkplatzsuchverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr insgesamt. Sie sorgt für bessere Luft, erhöht die Sicherheit und ermöglicht es, öffentlichen Raum wiederzugewinnen. Gleichzeitig fördert sie im Zusammenwirken mit Angebots- und Optimierungsmaßnahmen die Nutzung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr), verbessert die Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr und unterstützt die Stadtplanung in dem Ziel, Dortmund lebenswerter und attraktiver zu machen“ (Quelle: Planersocietät 2022 i.A. der Stadt Dortmund: Masterplan Mobilität 2030, Parkraumstrategie.

Ein weiterer Anlass zur Überarbeitung der Parkgebührenordnung ist die Situation in der City sowie in Hörde am PHOENIX See. Die vorhandene Parkraumbewirtschaftung führt nicht zu der gewünschten Steuerung des Parkdrucks in die vorhandenen Parkhäuser und Tiefgaragen. Die Gebühr von nur 0,50 € pro Stunde (am PHOENIX See) kann hier keine ausreichende Steuerungsfunktion entfalten.

Für das Umfeld vom PHOENIX See wurde mit dem Beschluss zur Vorlage „Parkraumkonzept PHOENIX-See“ (Drucksache Nr.: 18751-20) die Art der Parkraumnutzung und der Zeitbereich für die Parkgebühren überarbeitet.

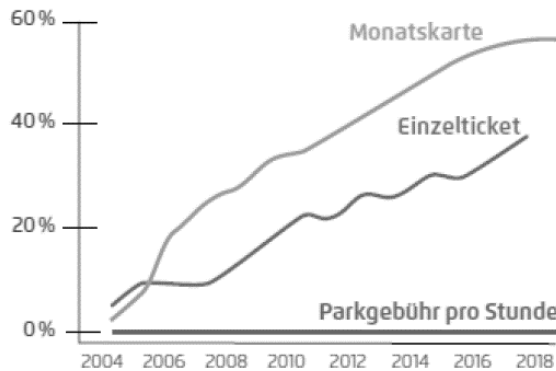
Die Gebührenhöhe kann nur durch eine Änderung der Parkgebührenordnung angepasst werden.

1.2 Ausgangssituation der Gebühren

Die Parkgebührenordnung ist zuletzt im Jahre 2005 geändert worden. Die Höhe der Gebühr stammt aber noch aus dem Jahr 1992: damals 3 DM pro Stunde, seit Euro-Umstellung 1,50 € pro Stunde.

In den Beratungen zum Teilkonzept „Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum“ ist sowohl aus den Beteiligten im begleitenden Arbeitskreis Masterplan Mobilität 2030 als auch aus dem politischen Raum (Bezirksbürgermeister*innen) die Forderung nach einer Anpassung der Parkgebühren gekommen. Gründe sind u.a., da die Gebühren seit 30 Jahren nicht mehr angehoben wurden und sich somit die Preise für ein Ticket im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖV) im Verhältnis zu den Parkgebühren immer stärker auseinander entwickelt haben (s. Abb. 1).

Eine Steuerungswirkung zugunsten der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, des Radverkehrs oder zumindest in Parkhäuser und Tiefgaragen statt in den Straßenraum zum Parken ist so nicht erzielbar. Dies führt zu einer von der Stadt Dortmund nicht gewollten Bevorteilung der Pkw-Nutzung und Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenraums für Pkw-Parken



Die Abb. 1 zeigt die Entwicklung der Kosten für ÖV-Tickets und Parkgebühren pro Stunde für München in den letzten 15 Jahren. In Dortmund stellt sich das genauso dar.

Abb. 1: Preisentwicklung ÖPNV-Tickets und Parkgebühren (Quelle: Agora Verkehrswende, 2018)

Beispielsweise kostet das Parken in der City im Parkhaus der Thier-Galerie für 4 Stunden 6,00 €.

Das 24-Stunden-Ticket für Bus und Bahn für 2 Personen in Dortmund kostet aber bereits 11,40 €.

Der Fahrpreis für 2 Erwachsene und 2 Kinder liegt mit 19,00 € sogar mehr als dreimal so hoch wie die Parkgebühr.

Auch sind inzwischen die Parkgebühren in den Parkhäusern teurer als im Straßenraum in der City.

Allein in den Parkhäusern der DOPARK kostet eine Stunde 1,70 €, der Preis wurde zuletzt angehoben mit Beschluss vom 13.12.2018 (vgl. Drucksache Nr. 11667-18). Auch ist hier eine moderate Anhebung auf 2 € für die erste Stunde vorgesehen (vgl. Drucksache Nr. 26321-22).

Im Straßenraum in der City kostet derzeit eine Stunde nur 1,50 €.

Dies führt zu einer Fehlsteuerung und zu erhöhtem Parksuchverkehr, welcher z. B. deutlich in City-Straßen wie Hansastraße oder Kampstraße zu beobachten ist.

Die Parkgebühren können somit ihre gewünschte Steuerungswirkung hin zum ÖPNV oder Radverkehr nicht entfalten.

Auch hat das Gutachterbüro im Rahmen des Masterplans Mobilität 2030 aufgezeigt, dass die Parkgebühren für Parken im Straßenraum in Dortmund im Vergleich zu anderen Großstädten sehr niedrig sind (vgl. Tab. 1).

Ø-Gebühr Parkbauten pro h (Citylage)	Gebühr Straßenparken pro h (Citylage)
	4,60 € Stuttgart
2,95 € Stuttgart	4,00 € Köln
2,48 € Düsseldorf	3,00 € Leipzig
2,16 € Leipzig	3,00 € Bremen
2,12 € Köln	2,90 € Düsseldorf
2,06 € Hannover	2,60 € Hannover
1,87 € Bremen	2,30 € Essen
1,73 € Dortmund	1,50 € Dortmund
1,50 € Essen	0,50 €* Duisburg
1,16 € Duisburg	

Tab. 1: Parkgebühren in ausgewählten Großstädten im Vergleich. * = 1,00 € für die zweite Stunde und 1,50 € für jede weitere Stunde (Quelle: Stadt Dortmund 2022, eigene Erhebung)

Die Stadt Essen hat im Jahr 2019 die Gebühr auf 2,30 € pro Stunde in den zentralen Lagen angehoben. In Bochum erfolgte 2022 eine Anhebung auf 2,10 € pro Stunde. In Düsseldorf werden mit 2,90 € und in Köln mit 4,00 € pro Stunde noch höhere Parkgebühren genommen.

Eine Anhebung der Parkgebühren in Dortmund kann daher

- die auseinandergehende Preisentwicklung zwischen ÖV-Tickets und Parkgebühr etwas schließen,
- eine stärkere Steuerung zu Gunsten des ÖPNV und des Radverkehrs leisten,
- eine stärkere Umverteilung in die Parkhäuser, Tiefgaragen und auf P+R-Plätze bewirken,
- einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende in Dortmund leisten.

1.3 Parkgebührenzonen

Derzeit bestehen in der Gebührenordnung nur zwei Stufen:

City und Wallring: 1,50 €/h

Übriges Stadtgebiet 0,50 €/h.

Eine Anpassung der Gebühren muss die o.g. Ziele im Blick haben, muss aber auch die evtl. entstehenden Auswirkungen auf den Einzelhandel in der City und die Konkurrenz zu anderen Oberzentren berücksichtigen. Eine Anhebung soll somit nicht eine vollständige Angleichung der Parkgebühren an die ÖV-Ticket-Preise erreichen.

Aus diesem Grund erfolgte auch gemäß des Haushaltsbegleitbeschlusses zum Haushalt 2022 im Vorfeld eine Abstimmung mit dem Vorsitzenden des Cityrings Dortmund. Gerade bei den ÖV-Tarifen ist mittelfristig eine Preisreduzierung erforderlich, um die auseinander gehende Preisentwicklung zusätzlich zu verändern. Die Parkgebührenanpassung ist eine wesentliche Maßnahme, aber nicht allein entscheidend für die Verkehrswende.

In der Parkraumstrategie des Teilkonzeptes Ruhender Verkehr und Öffentlicher Raum werden sechs verschiedene Raumkategorien unterschieden. Aufgrund ihrer unterschiedlichen Attraktivität und Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln des ÖPNV ist eine Abstufung der Gebühren vorzunehmen.

Durch die Kategorisierung der städtischen Räume und die Definition der zugehörigen Parkgebühren wird mit dieser Ratsvorlage keine Anordnung von Parkscheinautomaten in den genannten Gebietskategorien beschlossen, sondern lediglich der Gebührenrahmen festgesteckt. Das heißt, wenn zukünftig in den genannten Bereichen eine Parkscheinpflcht nach einem dementsprechenden politischen Beschluss eingeführt werden sollte, werden die genannten Gebühren gelten.

Gleichzeitig sollten die Gebühren in den Parkbauten nicht wesentlich angehoben werden, ohne die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum wiederum anzupassen, um eine Differenz aufrecht zu erhalten, die eine Lenkungswirkung in die Parkhäuser und Tiefgaragen erzielt.

Zone	Raumkategorie	Parkgebühren seit 1992 (bzw. seit 2005 in €)	Parkgebühren -Anpassung laut Beschluss- vorschlag	Veränderung zu 1992 absolut & in Prozent
1	City und Wallring Zeiten: Mo-So von 7-22 Uhr Dauer: max. 1h Parkhöchstdauer	1,50 € / h	2,50 € / h	+ 67 % + 1,00 €
2	Innenstadtnahe Gebiete (z.B. innerhalb der geplanten 21 Bewohnerparkzonen im Innenstadtrand sowie entlang der innerstädtischen Geschäftsstraßen (z.B. Saarlandstraße, Kaiserstraße)). Zeiten und Dauer abhängig von örtlichen Begebenheiten	0,50 € / h	1,50 € / h	+ 200 % + 1,00 €
3	Stadtbezirkszentren in den Außenstadtbezirken. Zeiten und Dauer abhängig von örtlichen Begebenheiten	0,50 € / h	1,00 € / h	+ 100 % + 0,50 €
4	Gebiete mit hohem Zielverkehr, sofern nicht in Stufe 2 enthalten(z.B. PHOENIX See). Zeiten und Dauer abhängig von örtl. Begebenheiten	0,50 € / h	1,50 € / h	+ 200 % + 1,00 €
5	Gewerbe-/Sondergebiete mit hohem Parkdruck (z.B. Stadtkrone-Ost, Technologiepark). Zeiten und Dauer abhängig von örtl. Begebenheiten	0,50 € / h	1,00 € / h	neu
6	Neubau- und Bestandswohngebiete bzw. alle übrigen Gebiete sofern nicht in Stufe 1-5 enthalten. Zeiten und Dauer abhängig von örtlichen Begebenheiten	0,50 € / h	0,50 € / h	0 % +0 €

Die Mindestgebühr beträgt 0,50 € in der Zone 1 und in allen anderen 0,20 €.

Die Raumkategorien 1-6 liegen als Plananhang zur Parkgebührensatzung anbei.

Für die City und den Wallring (Zone 1) wird ein Tarif gewählt, der leicht über der Parkgebühr in Essen (2,30 €/h) und Bochum (2,10 €/h) liegt, aber niedriger als in Düsseldorf (2,90 €/h) ist.

In den innenstadtnahen Gebieten (Zone 2) sowie den Gebieten mit hohem Zielverkehr (Zone 4) wird die Gebühr auf den noch aktuellen Wert für City und Wallring von 1,50 € angehoben. Der Anstieg ist zwar mit einer Verdreifachung (bzw. +200 %) deutlich, in absoluten Zahlen mit einem Plus von 1,00 € pro Stunde von 0,50 € auf 1,50 € pro Stunde jedoch gering. Die Ursache für den hohen prozentualen Anstieg liegt in der sehr niedrigen aktuellen Parkgebühr.

Von den Stadtbezirkszentren (Zone 3) herrscht bisher nur in Hörde eine vollständige Bewirtschaftung. In den anderen Stadtbezirkszentren (z. B. Hombruch, Brackel) gibt es nur eine geringe Anzahl an bewirtschafteten Stellplätzen.

Hier wird eine maßvolle Erhöhung auf nur 1,00 € pro Stunde gewählt. In Hörde würde dies bspw. eine Stärkung des Zentrums bedeuten, da die Stellplätze z.B. am Stiftsplatz dann günstiger sind als am PHOENIX See.

Der Wert von 1,00 € pro Stunde wird auch bei einer Einführung von Bewirtschaftungsmaßnahmen in Gewerbe- bzw. Sondergebieten gelten. Hier ist nicht die Höhe sondern die entgeltliche Bewirtschaftung an sich entscheidend, um eine Steuerung zu erzielen. Derzeit gibt es in Dortmund kein Gewerbe- oder Sondergebiet mit einer Parkraumbewirtschaftung mittels Parkscheinautomaten.

Aufgrund der hohen Bedeutung des Parkraummanagements für die Verkehrswende empfiehlt es sich, die Höhe der Parkgebühren regelmäßig zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Da mit der Änderung der Parkgebühren auch immer ein Aufwand im Zuge der Umstellung der Parkscheinautomaten verbunden ist und die Gebühren verständlich und nachvollziehbar bleiben sollen, sollte die erste Anpassung erst drei Jahre nach Einrichtung erfolgen. Bei der Überprüfung sollten die Kriterien *Entwicklung der Kosten für ÖPNV-Tickets* und *Entwicklung der Inflation* berücksichtigt werden.

1.4 Ergänzende Maßnahme: Festlegung des Zeitraums und der Höchstdauer für die Parkgebührenpflicht (zu Beschlussvorschlag Ziffer 3)

Zeiträume für die Parkgebührenpflicht

Im Zuge der ersten erforderlichen Umstellung der Systeme auf die neuen Parkgebühren sind auch teilweise die Zeiträume für die Parkgebührenpflicht anzupassen. Die räumlichen Begebenheiten sind in den einzelnen Zonen sehr unterschiedlich und daher ist eine einheitliche Regelung nicht möglich.

Bereits heute gibt es unterschiedliche Zeiträume für die Parkgebührenpflicht und jede*r Verkehrsteilnehmer*in muss sich bspw. am Parkscheinautomaten über die Zeiten der Bedienpflicht informieren, was als geübte Praxis bezeichnet werden kann.

Die Straßenverkehrsbehörde sollte weiterhin im Rahmen ihrer geltenden Zuständigkeit die Möglichkeit haben, auf Basis des Parkdrucks, der räumlichen Gegebenheiten und den Zielen in der Umgebung die Zeiträume für die Parkgebührenpflicht anzuordnen.

Für die City und den Wallring empfiehlt es sich bereits jetzt unmittelbar mit der Umstellung der Parkscheinautomaten auf die neuen Parkgebühren auch die Zeiträume anzupassen. Es ist hier der Zeitraum Mo-So. von 7-22 Uhr geplant. Dies drängt sich aufgrund der Öffnungszeiten der Geschäfte und dem zunehmenden Freizeitangebot in der City (Theater, Konzerthaus, Kinos, Clubs, Gastronomie etc.) an. Es ist zudem verhältnismäßig.

Höchstdauer für die Parkgebührenpflicht

Die Parkhöchstdauer sollte ebenfalls weiterhin individuell nach den räumlichen Anforderungen geregelt werden. In der City und am Wallring hat sich die Parkhöchstdauer von einer Stunde bewährt, um einen möglichst hohen Umschlag der Stellplätze zu erreichen. Für längere Parkvorgänge können wie bisher die umfangreichen Parkangebote in den Parkhäusern und Tiefgaragen genutzt werden.

Außerhalb der City ist die zugelassene Parkhöchstdauer im Regelfall länger als eine Stunde und wird abhängig von den örtlichen Gegebenheiten im Rahmen der Anordnung festgelegt.

Für die Zukunft ist somit weiterhin eine individuelle Überprüfung und Entscheidung der zuzulassenden Parkhöchstdauer erforderlich.

2. Parkgebührenordnung

Die Parkgebührenordnung auf Basis des vorgestellten Parkgebührenkonzepts befindet sich inkl. Plananlage der Zonen 1-6 im Anhang (Anlage 3).

Zuständigkeit/Beratungsfolge

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 S.1 GO NRW i. V. m. §§ 4 und 24 Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 (in der Fassung der Satzung zur Änderung der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 14.10.2020).

Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 (in der Fassung der Satzung zur Änderung der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 14.10.2020).

Das vorgeschlagene Beschlussverfahren weicht aufgrund der Konstellation der Sitzungstermine teilweise von der in § 4 der "Geschäftsordnung für den Rat der Stadt, seinen Ausschüsse, Kommissionen und die Bezirksvertretungen" vorgesehenen Beratungsfolge („Bezirksvertretung vor Ausschuss“) ab.