

Federführung:  
61 Stadtplanungsamt

Dezernat:  
Dez. III

## Zielbeschluss zur gesamtstädtischen Parkraumstrategie

---

### Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität und Verkehr	19.01.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Hardtberg	01.02.2022	Anhörung
Bezirksvertretung Bad Godesberg	02.02.2022	Anhörung
Bezirksvertretung Beuel	02.02.2022	Anhörung
Hauptausschuss	03.02.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Bonn	08.02.2022	Anhörung
Rat	10.02.2022	Entscheidung

### Beschlussvorschlag

1. Der Rat der Stadt Bonn stimmt der gesamtstädtischen Parkraumstrategie mit folgenden Eckpunkten zu:
  - a. In allen Quartieren im gesamten Stadtgebiet, in denen ein hoher Parkdruck vorliegt und dies rechtlich möglich ist, wird schrittweise eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt.
  - b. Parksuchverkehre werden so weit wie möglich reduziert. Dazu sollen digitale Angebote unter Berücksichtigung der technischen Möglichkeiten sowie wirtschaftlicher Aspekte eingesetzt werden (z.B. Parkleitsysteme).
  - c. Der Parkdruck für Anwohner\*innen wird durch eine Priorisierung vor auswärtigen Parkenden reduziert (Bewohnerparkgebiete).
  - d. Gehwegbreiten werden, dort wo es baulich möglich ist, grundsätzlich regelkonform (mind. 1,50m) wiederhergestellt. In besonders stark frequentierten Bereichen wird ein Mindestmaß von 1,80m angesetzt.
  - e. Flächen, die zukünftig nicht mehr als Parkraum zu Verfügung stehen, sollen revitalisiert werden, indem sie zu Flächen für alternative Mobilitätsangebote, Begrünung sowie kulturelle oder gastronomische Zwecke umgewandelt werden.
  - f. Um die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern und eine Beschleunigung des ÖPNV zu erreichen, erfolgt eine Priorisierung gegenüber parkendem Individualverkehr.
  - g. Parkvorgänge werden sukzessive vom öffentlichen Straßenraum in private Garagen verlagert (u.a. auch Quartiersgaragen).
  - h. Die zukünftigen Parkgebühren für Bewohnerparkausweise sollen soziale Gesichtspunkte berücksichtigen, entsprechend der gesetzlichen Rahmenbedingungen.

- i. Für Pflegedienste, Handwerker\*innen und Lieferverkehre werden Ausnahmegenehmigungen zu angemessenen Konditionen angeboten. Auch die Belange von Besucher\*innen sollen angemessen berücksichtigt werden. Behindertenparkplätze werden in ausreichender Anzahl zur Verfügung gestellt.
  - j. Die Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung sowie das bereits bestehende System des Handyparkens werden kontinuierlich weiterentwickelt. Aufgrund gesetzlicher Vorgaben wird die Zahlung mit Bargeld an Parkscheinautomaten weiterhin ermöglicht.
2. Der Rat der Stadt Bonn beschließt die Umsetzung der Parkraumstrategie durch folgende erste Schritte:
- a. Die Umsetzung der erforderlichen Untersuchungen in Teilgebieten erfolgt priorisiert gemäß Anlage 1
  - b. Im Rahmen der Untersuchungen sowie der weiterführenden Bearbeitung erfolgt:
    - i. Eine verkehrsrechtliche Überprüfung bestehender Parkregelungen hinsichtlich ihrer Zulässigkeit durch, mit dem Ziel u.a. regelkonforme Gehwegbreiten (mind. 1,50m) wieder zur Verfügung zu stellen.
    - ii. Vorschläge zur Regelung des Parkens inklusive Ausweisung von Bewohnerparkgebieten.
    - iii. Vorschläge zur Ausweisung von Fahrrad- und Sharing-Stellflächen.
    - iv. Vorschläge zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr und zur Beschleunigung des ÖPNV.
    - v. Vorschläge zu einer weiterführenden Digitalisierung der Angebote (sofern rechtlich bzw. technisch möglich).
  - c. Nach Fertigstellung der Untersuchungen werden die Ergebnisse für jedes Teilgebiet:
    - i. im Rahmen einer Bürger\*inneninformation detailliert dargestellt und diskutiert und anschließend
    - ii. den Gremien für einen Umsetzungsbeschluss vorgelegt. Dabei sind die wesentlichen Handlungsschritte detailliert darzustellen und für die Umsetzung zusätzlich erforderliche Stellen zum Beschluss vorzulegen.
    - iii. Sämtliche Einzelmaßnahmen sollen grundsätzlich in zeitlichem Zusammenhang mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung erfolgen
  - d. Sobald die rechtlichen Grundlagen seitens des Landes NRW geschaffen wurden, wird die Verwaltung eine Änderung der Gebühren für Bewohnerparken vorlegen
  - e. Die Gebührenordnung der Stadt Bonn für die Parkgebühren im Stadtgebiet wird unter Berücksichtigung der Preisgestaltung in den öffentlich zugänglichen Parkgaragen angepasst.
  - f. Die Verwaltung prüft in Abstimmung mit der SWB GmbH bei allen oberirdischen, nicht gewidmeten und idealerweise beschränkbaren Parkplätzen (zukünftig ggf. auch Hochgaragen), ob sich diese für eine

Bewirtschaftung durch die SWB bzw. deren Konzernunternehmen wirtschaftlich darstellen lassen, ohne die Gebührenhoheit der Stadt aufzugeben. Ergibt diese Prüfung im jeweiligen Einzelfall eine positive Wirtschaftlichkeitsberechnung, die einvernehmlich zwischen Verwaltung und SWB abgestimmt ist, wird die Verwaltung vorbehaltlich einer vergaberechtlichen Prüfung, mit den SWB eine entsprechende Vereinbarung (Pacht- oder Betriebsführungsvertrag) zur Nutzung dieser Fläche zum Beschluss vorlegen.

- g. Für die Erstellung und Umsetzung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie werden bei vollumfänglicher Umsetzung umfangreiche zusätzliche personelle Kapazitäten erforderlich. In einem ersten Schritt wird der Einrichtung von einer Stelle A 11 LBesG NRW/ E10 TVöD für verkehrsrechtliche Anordnungen in der Verkehrslenkung (33-44) zugestimmt. Alle weiteren zur Umsetzung erforderlichen Stellen werden nachlaufend entsprechend des sukzessive entstehenden Bedarfes mit den Umsetzungsbeschlüssen für die Teilgebiete zum Beschluss vorgelegt (sh. Ziff. 2c.ii.)
- h. Die stellenplanmäßigen Voraussetzungen für die mit Ziffer 2g zu beschließende Stelle in der Verkehrslenkung werden nachlaufend in der Stellenplanfortschreibung 2023/2024 geschaffen.
- i. Die Personalkosten für die mit Ziffer 2g zu beschließende Stelle in der Verkehrslenkung in Höhe von 82.904,64 € p.a. werden für das Jahr 2022 gesamtstädtisch bereitgestellt.
- j. 1x jährlich erfolgt eine Mitteilung zum aktuellen Stand der Umsetzung an den zuständigen Fachausschuss.

### **Planungsanlass**

Aufgrund der weiterhin steigenden Zulassungszahlen für private Kfz und immer größer werdenden Fahrzeugen nimmt die Verkehrsbelastung in innerstädtischen Bereichen stetig zu. Der ruhende Kfz-Verkehr nimmt dabei, u.a. auch durch größere Fahrzeuge, einen immer größeren Raum ein, sodass mittlerweile weite Teile des öffentlichen Straßenraums als Parkflächen genutzt werden. Dies umfasst Flächen, die zur Stärkung alternativer Mobilitätsangebote oder zur Vitalisierung der innerstädtischen Quartiere dienen könnten. Zahlreiche Anfragen und Anträge, welche von der Verwaltung bearbeitet werden, spiegeln diesen Missstand wider. Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, strebt die Verwaltung die Umsetzung einer gesamtstädtischen Parkraumstrategie an. Diese Strategie zielt auf eine großflächige Bewirtschaftung in Verbindung mit einer verstärkten Ausweisung von Bewohnerparkzonen und eine Verlagerung von Parkvorgängen in bereits vorhandene Tief- bzw. Parkgaragen (sowie mögliche zu entwickelnde Quartiersgaragen) ab. Sie baut auf dem bereits umgesetzten Parkraumkonzept auf dem Venusberg sowie den in Planung befindlichen Konzepten (Nordstadt, Südstadt / Weststadt und Hochkreuz / Plittersdorf) auf. Darüber hinaus soll im Rahmen der Umsetzung eine verkehrsrechtliche Überprüfung der vorhandenen Stellplätze erfolgen, bei der bisher markierte oder ausgewiesene Kfz-Stellplätze unter Berücksichtigung aktueller Richtlinien auf ihre Zulässigkeit überprüft werden. Insbesondere die Schaffung ausreichender Gehwegbreiten von mind. 1,50m ist dabei angestrebt. In diesem Zusammenhang soll zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung auch die Anzahl der innerstädtischen Kfz-Stellplätze

reduziert werden, wenn z.B. ausreichende Gehwegbreiten nicht gewährleistet werden können.

Aufgrund kostenfreier Stellplätze, der seit 1993 nicht mehr angepassten Gebührenobergrenze für Bewohnerparkausweise, der bisher zu gering bemessenen Strafen für Falschparken, der geringen Kontrollichte aufgrund fehlendem Personals und der stetig steigenden Zulassungszahlen für private PKW, ist es in den letzten Jahren zu einem ungesteuerten Wachstum des Parkdrucks innerhalb der Städte gekommen. Im Durchschnitt steht ein privates Fahrzeug jedoch rund 23 Stunden pro Tag. Dadurch werden im öffentlichen Straßenraum Flächen kostenfrei beansprucht, die dem gestiegenen Bedarf an alternativen Mobilitätsangeboten, Fahrradwegen, Aufenthalts- oder Grünflächen entzogen werden. Dabei ist zu beachten, dass Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum vereinfacht ca. 1,00€ / Tag für Herstellung, Betrieb und Unterhaltung kosten (Quelle: Prof. Vallee, FH Münster 2012, Planersocietät).

### **Zielsetzungen**

Durch die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung sollen eine Vielzahl von verkehrsplanerischen und verkehrspolitischen Zielen erreicht werden. Dazu gehören u.a.:

- Reservierung von Parkraum im öffentlichen Straßen für Anwohnerinnen und Anwohner gegenüber Auswärtigen
- Reduzierung des Parkdrucks in innerstädtischen Quartieren
- Reduktion innerstädtischer Verkehre, insbesondere von Parksuchverkehren
- Umwidmung von Flächen für alternative Verkehrsträger und Mobilitätsangebote (Fahrradwege, breitere Gehwege, Mobilstationen, Car-Sharing, etc.)
- Revitalisierung von innerstädtischen Quartieren durch eine höhere Aufenthaltsqualität und Umwandlung von Parkplätzen zur innerstädtische Begrünung sowie anderen Nutzungsmöglichkeiten (z.B. Gastronomie)
- Ausbau digitaler Angebote, z.B. hinsichtlich bargeldlosen Zahlvorgängen oder Parkleitsystemen

### **Parkraumbewirtschaftungssysteme**

Die Nutzung von öffentlichen Parkplätzen wird grundsätzlich durch vier verschiedenen Optionen geregelt. Dabei ist generell zwischen frei zugänglichen und bewirtschafteten bzw. zeitlich beschränkten Parkplätzen zu unterscheiden. Zurzeit ist die überwiegende Anzahl von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum frei zugänglich, wodurch sich insbesondere in innerstädtischen Bereichen, bzw. in Quartieren mit einer überdurchschnittlichen PKW-Besitzrate, ein erheblicher Parkdruck ergibt. Um dem entgegenzuwirken, stehen verschiedene Bewirtschaftungsformen zur Verfügung. Neben der bereits zuvor genannten Bewirtschaftung durch eine Ausweisung von Bewohnerparkzonen sind zudem das Aufstellen von Parkscheinautomaten oder die Beschilderung einer Parkscheibenregelung als gängige Bewirtschaftungssysteme zu nennen. Sowohl bei einer Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten als auch bei Parkscheibenregelungen sind zeitliche Beschränkungen in unterschiedlichen Intervallen möglich.

Zu beachten ist, dass in Verbindung mit einer Bewohnerparkregelung grundsätzlich eine weiterführende Bewirtschaftung der verbleibenden, frei zugänglichen Parkflächen zielführend ist. Andernfalls würde die gewünschte Lenkungswirkung, ähnlich wie bei einer zu geringen Bepreisung, verringert. Ergänzend kann zu den ausschließlich den Bewohnerinnen und Bewohnern vorgehaltenen Flächen auch eine Mitbenutzung der frei zugänglichen bewirtschafteten Parkflächen durch Anwohnende mit entsprechendem Parkausweis erfolgen.

Grundsätzlich gilt jedoch, dass die Wirkung einer Parkraumbewirtschaftung nur in Verbindung mit engmaschigen Kontrollen gesichert werden kann. Hierzu sind möglichst tägliche Kontrollen und eine Anhebung der Verwarngelder zwingend erforderlich. Eine Anhebung der Verwar- und Bußgelder, u.a. auch für Falschparken, ist am 09.11.2021 in Kraft getreten. Eine Aufstockung der Kontrollkapazitäten ist im Rahmen der gesamtstädtischen Parkraumstrategie zwingend vorzusehen (vgl. Personalbedarf).

Um durch die Parkraumbewirtschaftung eine steuernde Wirkung erzielen zu können, muss die Gebühr für eine Bewohnerparkberechtigung, welche bisher auf eine maximale Höhe von 30,70€ pro Jahr (GebOST Nr. 265) gedeckelt war, angehoben werden. Die hierzu erforderliche Gesetzesänderung wurde vom Bundesrat am 01.10.2020 gebilligt. Eine Rechtsverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen, welche die Entscheidungshoheit an die Kommunen übertragen soll, steht noch aus. Diese wird im 1. Halbjahr 2022 erwartet.

Im Rahmen der gesamtstädtischen Parkraumstrategie wurden Gebiete definiert, in denen aus fachlicher Sicht aufgrund eines bereits bestehenden Parkdrucks die rechtlichen Voraussetzungen für die Einführung von Bewohnerparkzonen vorliegen.

Durch die Ausweisung von Bewohnerparkzonen soll der zur Verfügung stehende Parkraum - insbesondere in dicht besiedelten Ortsteilen - z.B. von auswärtigen Dauerparkern freigehalten werden. Hinzu kommt, dass durch die klarere Regelung der Parksuchverkehr in den Abendzeiten reduziert wird und Lärm- und Abgasbelastung entsprechend abnehmen. Dazu ist die bisherige Gebühr von 30,70€ p.a. anzuheben und an vergleichbare Städte in Deutschland bzw. Europa anzupassen. Die bestehende bzw. geplante Gebührenhöhe in Städten mit vergleichbarer Größe variiert dabei zwischen 90,00 € und 600,00 €. In der Abwägung der Kostengestaltung für die Stadt Bonn werden dabei zukünftig soziale Gesichtspunkte berücksichtigt. Eine detaillierte Kostengestaltung wird den politischen Gremien im Rahmen einer gesonderten Vorlage zur Beschlussfassung vorgelegt.

Mit den erzielten Einnahmen sollen einerseits die Personalkosten für die Kontrolle der neuen Parkregelungen gedeckt werden und andererseits, soweit nach Deckung der im Kontext der gesamtstädtischen Parkraumstrategie anfallenden Personalkosten noch Mittel verfügbar sind, eine Refinanzierung der Erweiterung alternativer Mobilitätsangebote erfolgen. Auch eine Umwandlung bisheriger Kfz-Stellplätze, z.B. in Mobilitätsstationen oder Fahrradabstellplätze, ist geplant. Darüber hinaus sollen aktuell geltende Parkregelungen im Stadtgebiet einer verkehrsrechtlichen Prüfung unterzogen und ein daraus resultierender Anpassungsbedarf abgeleitet werden. Grundsätzliches Mittel dabei ist die Reduktion der dem ruhenden Kfz-Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen.

Die exakte Ausgestaltung in den Teilgebieten wird im Rahmen der jeweiligen

Umsetzung definiert. In diesem Zusammenhang kann zwischen einer gesamthaften Parkraumbewirtschaftung über Parkscheinautomaten inkl. einer Freigabe für Bewohnerinnen und Bewohnern (Bsp. BN-Venusberg) und einer Ausweisung von reinen Bewohnerparkzonen unterschieden werden (Bsp. Wien oder Nürnberg). Die Städte Köln und Freiburg wenden unter Berücksichtigung der Gegebenheiten in den jeweiligen Stadtteilen beide Regelungen an. Dies wäre aus fachlicher Sicht auch in Bonn anzustreben.

Bei der Ausweisung von Bewohnerparkzonen könnten bis zu 50% der zur Verfügung stehenden Parkplätze am Tag und 75% in der Nacht (vgl. rechtliche Grundlagen) für Anwohnende reserviert werden. Auf den verbleibenden Stellplätzen erfolgt eine Bewirtschaftung mittels Parkscheinautomaten oder einer Parkscheibenregelung, sodass Besucherinnen und Besuchern weiterhin, wenngleich deutlich reduziert, Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Diese Regelung stellt eine striktere Beschränkung dar, sodass dadurch insbesondere in zentralen Ortsteilen eine Lenkungswirkung in bestehende Parkgaragen erreicht oder Verkehre von außerhalb verstärkt auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden sollen. Darüber hinaus ist eine Ausgliederung größerer Parkplätze an die SWB, vorbehaltlich einer vergaberechtlichen Prüfung, im Rahmen eines Betreiber- oder Konzessionsmodells vorgesehen, sofern sich eine positive Wirtschaftlichkeitsberechnung ergibt.

### **Rechtliche Grundlagen**

Parken auf öffentlichen Straßen wird vom straßenrechtlichen Gemeingebrauch erfasst und ist dadurch überall erlaubt, wo es nicht aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften oder Anordnungen verboten ist. Die Anordnung von Parkverboten ist grundsätzlich rechtfertigungsbedürftig und darf nur aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs resultieren. Beschränkungen, z.B. der Widmung einer öffentlichen Straße, die ausschließlich auf die Einschränkung des (dauerhaften) Parkens abzielen sind unzulässig. Jedoch ergeben sich durch die Entwicklung von kommunalen Verkehrskonzepten Möglichkeiten, zeitliche Beschränkungen bei Parkvorgängen einzurichten.

Darüber hinaus erlaubt die Straßenverkehrsordnung unter diversen Voraussetzungen die Einrichtung von Bevorrechtigungen, z.B. durch die Einführung von Bewohnerparkzonen innerhalb städtischer Quartiere. Die Zulässigkeit solcher Gebiete setzt voraus, dass es sich um ein einheitliches Gebiet handelt, welches nicht durch überörtliche Durchgangsstraßen getrennt wird. Außerdem darf eine räumliche Ausdehnung von 1.000m nicht überschritten werden und ein Mangel an privaten Stellplätzen muss innerhalb des Quartiers vorliegen. Zuletzt muss im öffentlichen Straßenraum ein allgemeiner Parkdruck nachgewiesen werden, der im Rahmen einer Untersuchung festgestellt wird.

Entsprechende Sonderparkzonen können entweder durch ein Vorhalten von Flächen für die jeweiligen Bewohner oder alternativ durch eine Freistellung von Bewirtschaftungsmaßnahmen erfolgen. Ein vollständiger Ausschluss von anderen Nutzern ist jedoch nicht möglich, da ein Mindestanteil von Parkflächen für die Allgemeinheit bereitzustellen ist. Diese Vorgaben werden in § 45 der Verwaltungsvorschrift genauer definiert:



*Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO, zu Absatz 1 bis 1e, X*

- *Bereiche mit Bewohnerparkbevorrechtigung dürfen eine Ausdehnung mit 1.000m nicht überschreiten. Darüber hinaus gehend ist eine Aufteilung in mehrere Gebiete erforderlich (Bereiche mit verschiedenen Nummern oder Buchstaben sind möglich)*
- *In der Zeit von 9:00 Uhr bis 18:00 Uhr dürfen nicht mehr als 50%, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75% der zur Verfügung stehenden Parkflächen im öffentlichen Straßenraum für Bewohner reserviert werden.*

Um eine schnellere Umsetzung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie zu erreichen sowie möglichst großflächige Gebiete zeitgleich umsetzen zu können, wurden die Untersuchungsgebiete, unter Berücksichtigung der Möglichkeit zur Aufteilung in mehrere Teilbereiche durch eine anderslautende Benennung (vgl. §45 VwV), großflächig gewählt.

### **Ermittlung der Untersuchungsgebiete**

Voraussetzung für die Einführung einer Bewohnerparkregelung ist, dass keine ausreichenden privaten Stellplätze zur Verfügung stehen sowie darüber hinaus ein Parkdruck im öffentlichen Straßenraum nachgewiesen werden muss (vgl. rechtliche Grundlagen). Jedoch ist ein Nachweis über die Anzahl der privaten Stellplätze nur mit großen Aufwand möglich, da keine statistische Übersicht der genehmigten privaten Stellplätze vorliegt. Darüber hinaus existiert keine klare Definition des Begriffs „ausreichend“, da neben der Anzahl von Stellplätzen, auch die Anzahl der Wohneinheiten, der Bewohner sowie die PKW-Besitzrate berücksichtigt werden müssen. Daher wird der Nachweis eines bestehenden Parkdrucks als entscheidender Faktor für die Einführung von Bewohnerparkzonen angesetzt.

Da Bewohnerparkregelungen aufgrund ihrer rechtlichen Voraussetzungen in allgemeinen Wohngebieten, bzw. Gebieten mit überwiegender Wohnnutzung kurzfristig nur begrenzt positive Auswirkungen auf den vorliegenden Parkdruck haben, wurden bei der Identifizierung der Untersuchungsgebiete weitere verkehrliche Voraussetzungen definiert.

Zum einen ist dies die Nähe zu den jeweiligen Stadtbezirkszentren, wo aufgrund einer Vielzahl von Zielen von einem erhöhten Anteil an auswärtigen Parkplatznutzenden (sog. Fremdparkenden) ausgegangen werden kann, die bevorzugt bisher nicht bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum anfahren. Andererseits wurden Gebiete berücksichtigt, die sich im unmittelbaren Umfeld von größeren ÖPNV-Haltepunkten, insbesondere mit einem Anschluss an den Regionalverkehr, befinden (u.a. Vilich und Ramersdorf). In diesen Bereichen ist von einem erhöhten Aufkommen von Pendlerverkehren auszugehen, welche aufgrund von bewirtschafteten Park & Ride-Parkplätzen oder zu geringen Kapazitäten auf diesen Anlagen in den angrenzenden Wohngebieten Stellplätze belegen.

Des Weiteren wurden Stadtteile berücksichtigt, die sich vorrangig als Mischgebiet (Wohnen – Gewerbe) darstellen und somit einen natürlichen Konflikt zwischen Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Beschäftigten aufweisen (z.B. Innenstadtlagen). Dabei werden kostenfreie Stellplätze im direkten Umfeld der eigenen Arbeitsstätte häufig den oftmals kostenpflichtigen Stellplätzen im Unternehmen vorgezogen. Zur Plausibilisierung der Abgrenzung

der ausgewählten Untersuchungsgebiete wurde seitens der Verwaltung ein Abgleich mit Anträgen der Politik bzw. Bürgerschaft vorgenommen. Darüber hinaus wurden Erfahrungswerte, z.B. durch die Feststellung einer erhöhten Anzahl von Verkehrsverstößen als Basis herangezogen.

So konnten neben den vier bereits umgesetzten bzw. in Planung befindlichen Teilgebieten (Venusberg, Nordstadt, Südstadt/Weststadt und Hochkreuz/Plittersdorf) weitere Untersuchungsgebiete (vgl. Anlage 1) abgeleitet werden. Damit langfristig stadtweit eine Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen in Form von Bewohnerparken erfolgen könnte, bedarf es vertiefender Gesetzesänderungen, da bisher das Vorliegen eines Parkdrucks eine zwingende Voraussetzung darstellt (vgl. § 45 Abs. 1b S.1 Nr. 2a StVO), der speziell in den äußeren Stadtteilen zurzeit nur kleinräumig besteht.

Die äußere Abgrenzung der Untersuchungsgebiete zu den bisher nicht berücksichtigten Stadtteilen orientiert sich grundsätzlich an der maximal zulässigen Ausdehnung von Bewohnerparkgebieten. Da diese eine Ausdehnung von 1.000m nicht überschreiten dürfen (vgl. § 45 StVO), wurden die Grenzen überwiegend in einer Entfernung von ca. 500m um ÖPNV-Haltestellen, größerer Arbeitgeber oder den Stadtteilzentren gesetzt. Ebenfalls finden Übergänge von bebauten in unbebaute Gebiete Berücksichtigung. Aufgrund der zum aktuellen Zeitpunkt nur schwer abschätzbaren Auswirkungen hinsichtlich von Verlagerungseffekten, ist jedoch im Rahmen der Umsetzung eine Anpassung der Gebietsgrenzen nicht vollends auszuschließen.

Im Rahmen eines gesonderten Umsetzungsbeschlusses für die jeweiligen Untersuchungsgebiete werden ggf. erforderliche Anpassungen den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

### **Personalbedarf**

Um die Umsetzung der städtischen Parkraumstrategie zukünftig konsequenter umsetzen sowie die Einhaltung der einzuführenden Parkregelungen effektiv kontrollieren zu können, ist eine Personalaufstockung in den beteiligten Stellen der Verwaltung zwingend erforderlich. Aufgrund der im Vorfeld einer Parkraumbewirtschaftung mittels Bewohnerparkausweisen erforderlichen Parkraumerhebung sind zudem mehrere externe Büros zu beauftragen, da diese in der Regel kapazitätsbedingt nicht mehrere Erhebungen parallel durchführen können.

Die verwaltungsintern erforderlichen Bedarfe wurden im Rahmen einer Aufstellung der anfallenden Aufgaben identifiziert und die jeweiligen Zuständigkeiten definiert

Im Bereich der Beauftragung und Planung (Amt 61-3, Verkehrsplanung) können nach Besetzung aller zurzeit offenen Stellen (inkl. der in der Stellenplanfortschreibung 2021/2022 bereits beschlossenen Stellen - sh. DS 201928-51 AA), drei Untersuchungsgebiete zeitgleich bearbeitet werden. Sofern weitere Untersuchungen zeitgleich erarbeitet werden sollen, wären ggf. entstehende zusätzliche Personalbedarfe zu überprüfen und entsprechende Stellen einzurichten. Die Umsetzung der Konzepte in den Teilgebieten erfolgt somit sukzessive.

Im Bereich der Straßenverkehrsbehörde (Amt 33-44, Verkehrslenkung) wird der Arbeitsaufwand durch die Organisation und Durchführung von



Informationsveranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger auf Basis der zu erstellenden Markierungs- und Beschilderungspläne, das Erstellen von Anordnungen und insbesondere den verkehrsrechtlichen Überprüfungen der Zulässigkeit von öffentlichen Stellplätzen erheblich steigen. Um eine zielgerichtete und prioritäre Bearbeitung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie gewährleisten zu können wird daher in einem ersten Schritt eine zusätzliche Stelle für verkehrsrechtliche Anordnungen (A 11 LBesG NRW/ E 10 TVöD) erforderlich.

Ergänzend zum vorgenannten zur Planung erforderlichen Personalbedarf, werden durch die Umsetzung weiterer Bewirtschaftungsbereiche insbesondere im Bereich des Verkehrsaußendienstes (Amt 33-2) und der Verkehrslenkung (33-44) sukzessive Personalaufstockungen erforderlich.

Insbesondere im Verkehrsaußendienst sind zum Beispiel analog zum bereits umgesetzten Parkraumkonzept auf dem Venusberg zusätzliche Stellen zu schaffen. Nur in Verbindung mit engmaschigen Kontrollen zur Ahndung von Parkverstößen können die Ziele der Parkraumstrategie effizient erreicht werden. Auf Basis des im Oktober 2021 angepassten Bußgeldkatalogs ist im Zusammenhang mit einem entsprechenden Kontrollaufwand eine Verringerung bzw. Vermeidung von Parkverstößen zu erwarten. Als Richtwert für den zusätzlichen Personalbedarf kann auf Basis der Untersuchung vom Venusberg und aktuellen wissenschaftlichen Kennzahlen ein Richtwert von 1 Kraft des Verkehrsaußendienstes / 350 Kfz-Stellplätze benannt werden. Dadurch kann eine engmaschige und insbesondere auch im Bereich von Kurzhalteparkplätzen mehrfache Kontrolle erfolgen. Präzisierte Angaben zu den neu zu schaffenden Stellen im Bereich des Verkehrsaußendienstes werden nachlaufend zum hier vorgelegten Gesamtkonzept mit den detailliert ermittelten Werten im Rahmen der Umsetzungsbeschlüsse vorgelegt. Im Rahmen der Umsetzungsbeschlüsse erfolgt dann auch die Einrichtung der Stellen, sukzessive entsprechend des jeweiligen Bedarfes.

Auch in der Verkehrslenkung (33-44) wird mit Umsetzung der Bewirtschaftung eine zusätzliche Stelle (A 7 LBesG NRW/ E7 TVöD) erforderlich, da mit der Ausweitung der bewirtschafteten Parkflächen auch die Anzahl an Anträgen für Ausnahmegenehmigungen steigen wird. Die Einrichtung dieser Stelle erfolgt zu gegebener Zeit im Rahmen eines Umsetzungsbeschlusses zu den Teilgebieten.

Für die Leerung und Instandhaltung der Parkscheinautomaten ergibt sich mit der bevorstehenden Ausweitung durch die gesamtstädtische Parkraumstrategie innerhalb des Tiefbauamtes personeller Mehrbedarf. Zurzeit werden die 138 Parkscheinautomaten durch 2 Mitarbeitende geleert und gewartet. Ab einer Automatenzahl oberhalb von 150 Stück erhöht sich der Personalbedarf um zwei weitere Stellen (zzgl. Fahrzeug). Dieser Bedarf ergibt sich daraus, dass die Automaten täglich geleert und der Inhalt anschließend zu einer zentralen Sammelstelle gebracht werden muss. Im Rahmen der Leerung gilt grundsätzlich das 4-Augen-Prinzip. Im Anschluss werden notwendige Instandhaltungen durchgeführt. Diese sind zur Aufrechterhaltung der Betriebsqualität zwingend erforderlich. Aktuell ist noch nicht abschließend einschätzbar, wie viele Parkscheinautomaten im Rahmen der gesamtstädtischen Parkraumstrategie eingerichtet werden. Diese Anzahl beeinflusst den letztendlichen Personalbedarf bei Amt 66. Im Rahmen der Stellenplanfortschreibung für das Jahr 2022 (vgl. DS 201928-51 AA) wurden zwei dafür vorgesehene Stellen eingerichtet. Die beiden Stellen werden dann

besetzt, wenn der zusätzliche Bedarf besteht. Sofern sich bei der Umsetzung der Teilgebiete eine größere Anzahl an Parkscheinautomaten ergeben sollte und das derzeit geplante Personal nicht ausreichend sein sollte, kann das Einrichten weiterer Stellen erforderlich werden. In diesem Fall würde ein Beschluss der Stellen ebenfalls im Rahmen der Beschlüsse zu den Teilkonzepten erfolgen.

Um die Aufwendungen für Parkscheinautomaten und zusätzliches Personal auf ein Mindestmaß zu beschränken, wird ein umfassender Ausbau sowie eine begleitende Kommunikation von digitalen Angeboten angestrebt. Dazu zählen u.a. das bereits bestehende System des Handyparkens oder ein Ausbau von digitalen Parkleitsystem zur Steuerung von Parksuchverkehren. Ebenso sollen die bestehenden Parkregelungen digital besser aufbereitet und zugänglich gemacht werden. Aufgrund gesetzlicher Vorgaben ist jedoch an Parkscheinautomaten weiterhin die Bezahlung mit Münzgeld zu ermöglichen.

Die Refinanzierung der benannten Personalbedarfe soll teilweise über die Erhöhung der Parkgebühren und der Gebühren für Bewohnerparkausweise erfolgen. In welcher Höhe eine tatsächliche Refinanzierung möglich ist, lässt sich zum derzeitigen Zeitpunkt nicht seriös beziffern.

### **Fazit**

Um innerstädtische Verkehre zu reduzieren, attraktive und lebendige urbane Räume zu schaffen und gleichzeitig den bestehenden Parkdruck zu verringern, ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung bevorzugt durch die großflächige Ausweisung von Bewohnerparkzonen mit einer ergänzenden Aufstellung von Parkscheinautomaten als Steuerungsmodell anzustreben. Aufgrund der bestehenden gesetzlichen Grundlagen ist eine Umsetzung jedoch an Vorgaben gebunden, die eine sukzessive Umsetzung unumgänglich machen. Damit die geplante Parkraumbewirtschaftung ihre Wirkung entfalten kann und zu einer effizienten Reduktion von Parksuchverkehren sowie Emissionen führt, sind Anpassungen der Gebühren sowie eine Aufstockung des Personals, insbesondere für die Kontrolle, zwingend erforderlich.

Die Gebühren für eine Bewohnerparkberechtigung sollten jedoch aus fachlicher Sicht im gesamten Stadtgebiet einheitlich sein. Bei zusammenhängenden Gebieten würde dies ansonsten zu einer Ungleichbehandlung der Bürgerinnen und Bürger und insbesondere an den Gebietsgrenzen zu Konflikten führen. Eine darüber hinaus gehende Kopplung und Erhöhung der Gebühren an zusätzliche Kennwerte, z.B. die Größe von Fahrzeugen, bedarf einer rechtlichen Überprüfung. Aus fachlicher Sicht ist zudem eine stufenweise Anhebung von derzeit 30,70€ auf einen Wert in der Größenordnung von 1,00€ pro Tag anzustreben (um Parkstände im öffentlichen Straßenraum zumindest kostendeckend zu betreiben). Durch eine sukzessive Gebührenerhöhung sollen zu Beginn der Umsetzung größere Verlagerungseffekte an den Gebietsgrenzen (bewirtschaftet / unbewirtschaftet) vermieden werden. Eine detaillierte Ausarbeitung erfolgt nachlaufend in einer gesonderten Vorlage.

Nach Umsetzung jedes weiteren Teilgebiets wird die Situation in den umliegenden Stadtteilen, insbesondere in denen, die noch keiner Parkraumbewirtschaftung zugeführt sind, intensiv beobachtet, um bei möglichen Verlagerungseffekten eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung durchführen zu können. Die vorgeschlagene Priorisierung stellt daher vorrangig

eine fachliche Einschätzung der Bestandssituation dar, die auf Basis der weiteren Entwicklungen angepasst werden kann (sh. Anlage 2).

Die Gebührenhöhe im öffentlichen Straßenraum sollte grundsätzlich über der Preisgestaltung in öffentlichen Tief- bzw. Parkgaragen oder auf größeren Parkplätzen liegen, um eine verkehrslenkende Wirkung zu erzielen. Eine Staffelung der Parkgebühren in Abhängigkeit zur Lage im Stadtgebiet und zur Kapazität alternativer Angebote ist zielführend.

Des Weiteren müssen alternative Angebote zum motorisierten Individualverkehr gestärkt und ausgebaut werden, um die gewünschten Effekte zur Reduzierung des MIV zu erreichen. Dazu zählt u.a. der Ausbau von Radwegen und Sharing-Angeboten sowie eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes. Daher soll aus den Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung, soweit nach Deckung der im Kontext der gesamstädtischen Parkraumstrategie anfallenden Personalkosten noch Mittel verfügbar sind, eine Querfinanzierung solcher Angebotsverbesserungen erfolgen. Hinsichtlich des ÖPNV erfolgt dies, nach entsprechender vergaberechtlicher Prüfung, durch eine Vereinbarung zwischen Stadt und SWB, die Bewirtschaftungsmaßnahmen im Rahmen eines Pacht- oder Betreibermodells an größeren, möglichst beschränkbaren Parkplätzen vorsieht (z.B. P&R Ramersdorf, P&R Vilich oder Rigal'sche Wiese).

#### Finanzielle Auswirkungen:

Produktgruppe	Produktgruppenbezeichnung	Produkt	Produktbezeichnung

#### Investive Kosten der Maßnahme

	Betrag	Finanzstelle / FiPos	Veranschlagt in	Noch bereit-zustellen	Deckung
Auszahlungen					
Einzahlungen					
Investiver Finanzsaldo					

#### Konsumtive Kosten der Maßnahme jährlich einschließlich Folgekosten

	Betrag	Finanzstelle / FiPos	Veranschlagt in	Noch bereit-zustellen	Deckung
Auszahlungen / Aufwendungen	82.904,64 €	133000204 / 70.1000		82.904,64 €	Gesamthaushalt
Einzahlungen / Erträge					
Haushaltsbelastung jährlich					

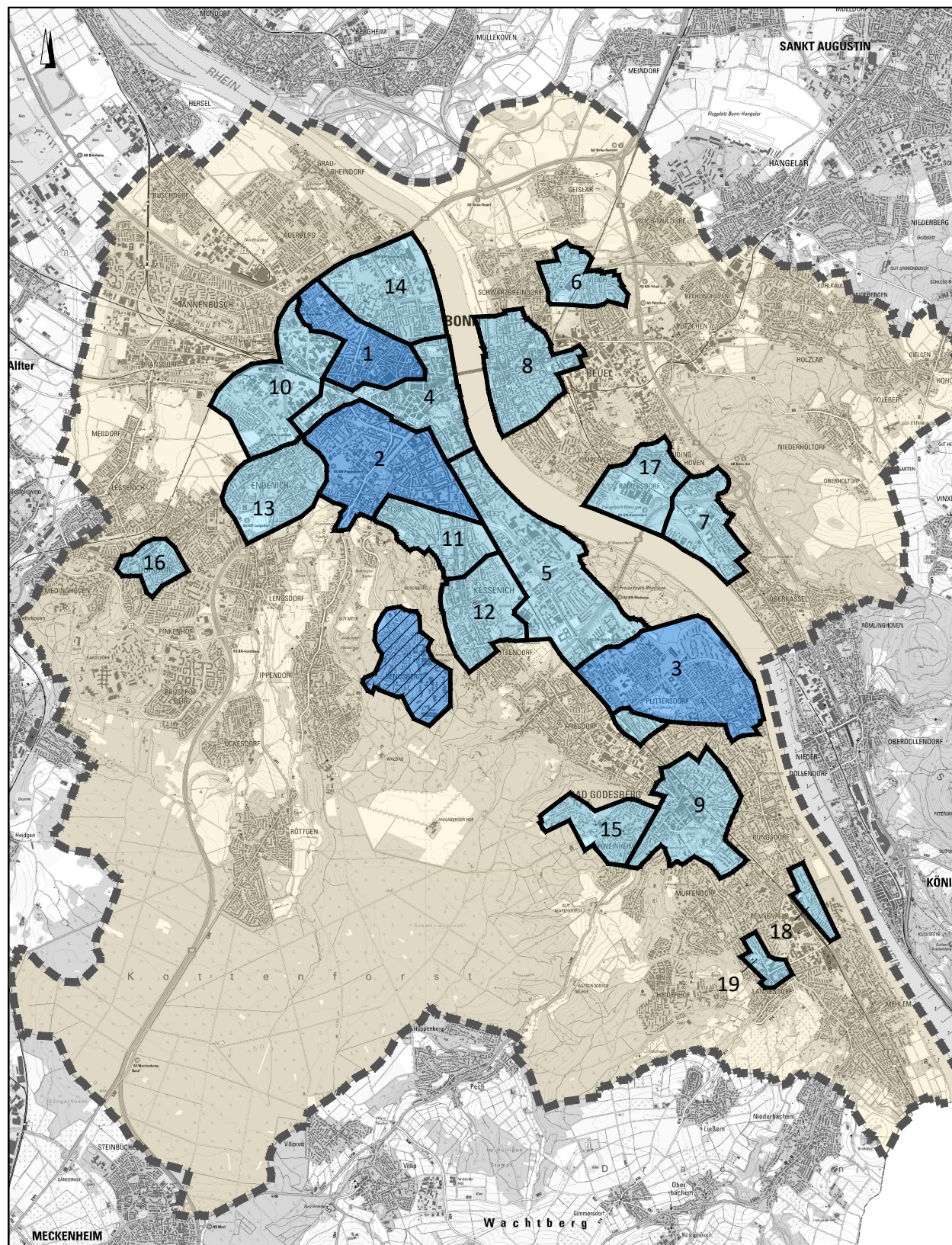
#### Anlage/n

1 Anlage 1 - Lageplan (öffentlich)

Seite 12

2 Anlage 2 - Priorisierungsvorschlag der Verwaltung (öffentlich)





- Legende**
- gepl. gesamtstädtisches Bewohnerparken / Bewirtschaftung
  - beauftragte bzw. umgesetzte Parkraumkonzepte
  - derzeit keine Veranlassung für Parkraumbewirtschaftung

Datenherkunft:  
Geobasisdaten: © Amt für Stadtmanagement und Geoinformation Bundesstadt Bonn  
Parkraum: © Stadtplanungsamt - Stadtmanagement Bundesstadt Bonn, August 2019

<b>STADT CITY VILLE BONN</b>		<b>BUNDESSTADT BONN STADTPLANUNGSAMT</b>	
Projekt-Nr.:		61-3 Stadtverkehr	
Projekt-Nr.:		Parkraumbewirtschaftung Bundesstadt Bonn	
Maßstab:	1 : 15.000	Datum:	15.09.2019
Autor:	W. Weber / G. Grottel	Geprüft:	K. Krammer
Datum:	15.09.2019	Freigegeben:	15.09.2019

## Gesamtstädtische Parkraumstrategie

### Umsetzungsgebiete und Priorisierung

#### Abgeschlossen:

Venusberg	abgeschlossen
-----------	---------------

#### In Planung (Umsetzung 2022 angestrebt):

Gebiet	Zeitlicher Horizont
Nordstadt (1)	In Planung (2022)
Südstadt / Weststadt (2)	In Planung (2022)
Hochkreuz / Plittersdorf (3)	In Planung (2022)

#### Priorität 1 (vordringliche Gebiete):

Gebiet	Zeitlicher Horizont
Bonn-Zentrum (4)	2023 - 2024
Rahmenplangebiet ehem. Bundesviertel (5)	2023 - 2024
Vilich / Neu-Vilich (6)	2023 - 2024
Ramersdorf Süd (7)	2023 - 2024
Beuel-Zentrum (8)	2023 - 2024
Bad Godesberg-Zentrum (9)	2023 - 2024

#### Priorität 2:

Gebiet	Zeitlicher Horizont
Weststadt Nord / Endenich Nord (10)	2025 - 2028
Kessenich (11)	2025 - 2028
Dottendorf (12)	2025 - 2028
Endenich (13)	2025 - 2028
Castell (14)	2025 - 2028
Schweinheim (15)	2025 - 2028
Duisdorf (16)	2025 - 2028
Ramersdorf Nord (17)	2025 - 2028

#### Priorität 3 (solitäre Maßnahmen):

Rüngsdorf (18)	Langfristig
Lannesdorf (19)	Langfristig

*Die den Gebietsbezeichnungen zugeordneten Zahlen dienen der Zuordnung im Lageplan (Anlage 1).*

*Die Umsetzung gemäß des aufgeführten zeitlichen Horizontes steht in Abhängigkeit zur Schaffung der in der Vorlage benannten personellen Kapazitäten.*