



Parkraumstrategie

Teilkonzept Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr

Masterplan Mobilität Dortmund 2030



IMPRESSUM

Herausgeberin:
Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Redaktion:
Planersocietät und Stadt Dortmund unter beratender Mitarbeit des
projektbegleitenden Arbeitskreises zum Masterplan Mobilität 2030

Kommunikationskonzept, Layout und Satz:
Planersocietät

März 2022

Titelbild: Sebastian Hopp

Inhalt

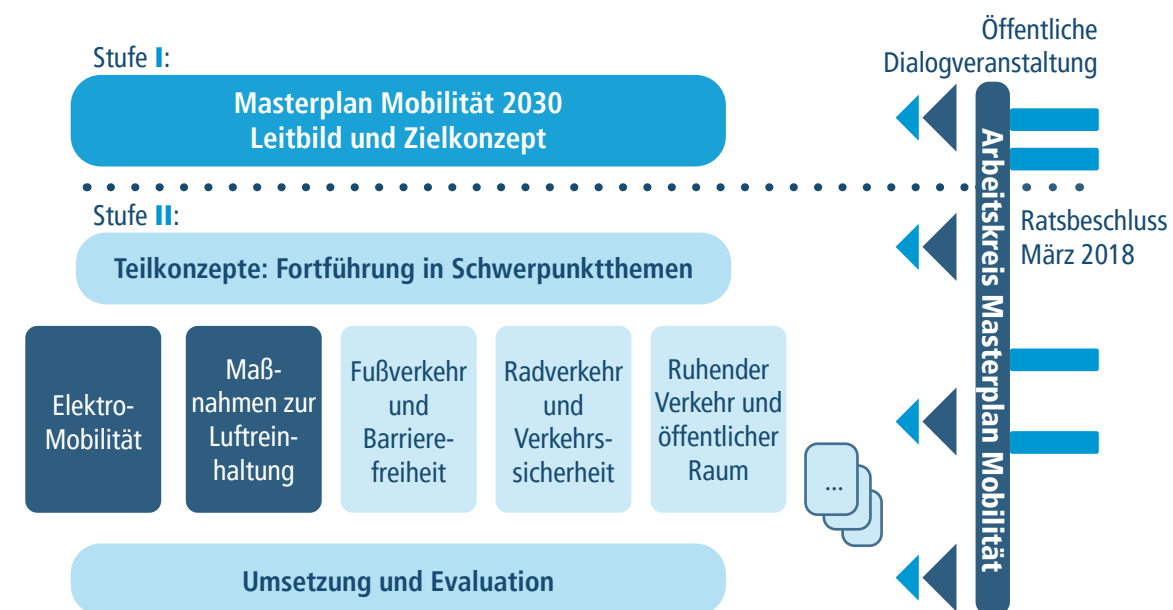
1.	Parkraumstrategie – Ein Baustein für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung	5
2.	Umparken - Hier besteht Handlungsbedarf	9
3.	Parken in Dortmund – Ein Städtevergleich	15
4.	Eingeleitete Schritte zur Parkraumbewirtschaftung	19
5.	Ziele & Bausteine des Parkraummanagements:	
	Parkraum managen, nicht verwalten	21
5.1	Ziele des Parkraummanagements	21
5.2	Bausteine des strategischen Parkraummanagements	22
6.	Handlungsfelder und Maßnahmenansätze	25
6.1	Aufbau einer Datenbasis zum Parken	25
6.2	Städtebau und Parken, Stellplatzsatzung und Mobilitätskonzepte	26
6.3	Parkraummanagement nach Raumkategorien	28
6.4	Behindertenparkplätze und weitere Sonderstellplätze	37
6.5	Ausbau und Erneuerung des Parkleitsystems	39
6.6	Park+Ride sowie intermodale Schnittstellen	41
6.7	Parkraumüberwachung	44
6.8	Parken im Zeitalter der Digitalisierung: Nutzung neuer Möglichkeiten	46
6.9	Begleitende Kommunikationsoffensive zum Thema Parken	47
7.	Fazit - Spielräume nutzen und Vorteile herausstellen	51
	Abbildungsverzeichnis	55
	Tabellenverzeichnis	55

1. Parkraumstrategie – Ein Baustein für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Die vorliegende Parkraumstrategie ist ein wichtiger Baustein für eine erfolgreiche nachhaltige Mobilitätsentwicklung und für die Verwirklichung der Ziele des Masterplans Mobilität 2030. Der Masterplan Mobilität 2030 zeichnet mit seinen acht Zielfeldern einen Weg auf, wie eine zukunfts-feste und verträgliche Mobilitätsentwicklung bis 2030 umgesetzt werden kann. Die Stadt Dortmund hat das Thema ruhender Verkehr als wichtiges Handlungsfeld und Steuerungsinstrument einer Verkehrswende erkannt und setzt zukünftig auf eine kommunikative und zeitsparende Umsetzung. Diese Strategie ist im Rahmen des Teilkonzeptes „Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr“ in den vergangenen beiden Jahren von der Planersocietät in einem intensiven Arbeitsprozess zusammen mit der Stadtgesellschaft erarbeitet und diskutiert worden. Der begleitende Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität 2030 hat sich in mehreren Sitzungen engagiert mit den

Handlungsfeldern und der Strategie auseinandergesetzt und sie weiterentwickelt. In einem Workshop mit Vertreter*innen der Bezirkspolitik und den zuständigen Ämtern wurde die Parkraumstrategie reflektiert und die Themen der Ämter sowie Stadtbezirke mit einbezogen. In öffentlichen Dialogprozessen mit der Bevölkerung wurden die unterschiedlichen Ansätze und Themen der Strategie ebenfalls weiterentwickelt und diskutiert. Entstanden ist eine Parkraumstrategie, die zusammen mit der Strategie für den öffentlichen Raum das Teilkonzept „Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr“ darstellt und darüber hinaus vielfältige Schnittstellen zu den anderen Teilkonzepten (Fußverkehr & Barrierefreiheit, Radverkehr & Verkehrssicherheit) aufweist. Das Thema Fahrradparken wird in der parallel erarbeiteten Radverkehrsstrategie innerhalb des Teilkonzeptes Radverkehr & Verkehrssicherheit aufgegriffen und dargelegt.

Abbildung 1: Ablauf - Masterplanprozess



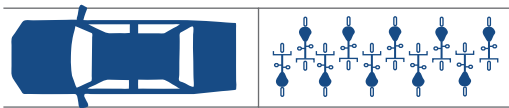
Darstellung: Planersocietät; Quelle: Planersocietät / Stadt Dortmund

Parkraummanagement – Ein Instrument zur Stärkung der Lebensqualität in Dortmund

Die Steuerung der Parkraumnutzung mittels unterschiedlicher Maßnahmen wird als Parkraummanagement bezeichnet (genaue Definition siehe Kap. 5). Mit dem Management des ruhenden Verkehrs (Parken) 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

Abbildung 2: Autos sind Platzverschwender

Wo ein Auto steht, finden zehn Fahrräder Platz.

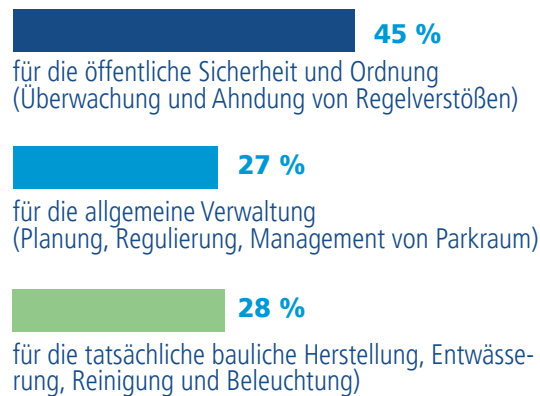


Quelle: Agora Verkehrswende 2020: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen; 3. aktualisierte Ausgabe, S. 4

Abbildung 3: Parkplätze kosten Geld

In Berlin belaufen sich die Bereitstellungskosten für einen bewirtschafteten Stellplatz am Straßenrand auf circa 220 Euro pro Jahr.

Anteile nach Kostengruppen

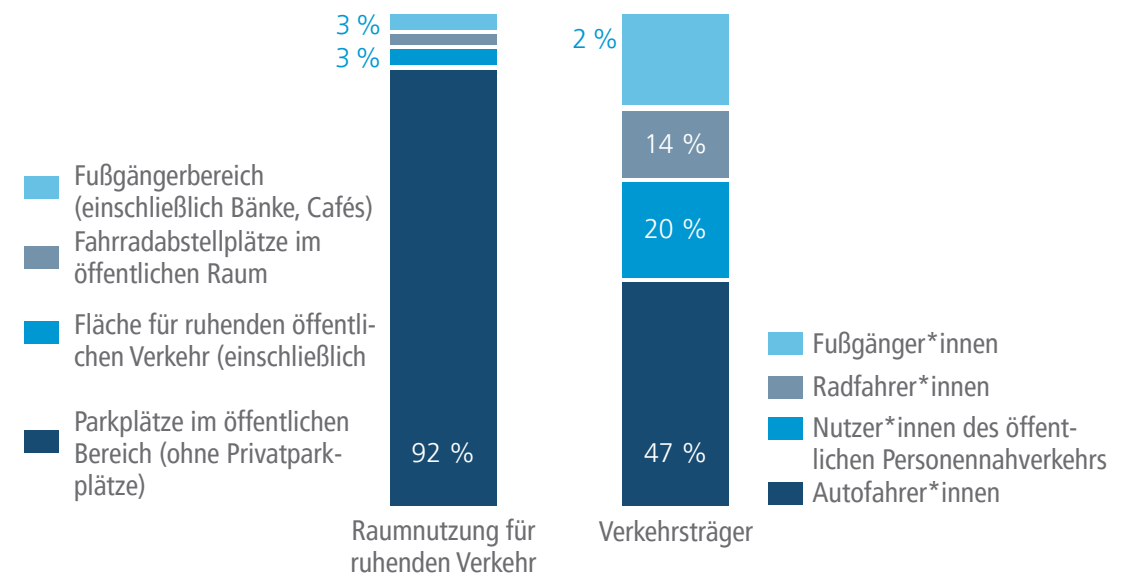


Quelle: Agora Verkehrswende 2020: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen; 3. aktualisierte Ausgabe, S. 3

insgesamt zu ordnen und zielgerichtet zu lenken. Eine zielgerichtete Parkraumstrategie kann die Verkehrsverhältnisse nachhaltig verbessern: Sie soll die Nachfrage nach Parkplätzen 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. Zukünftig wird die Digitalisierung das Parken stark verändern und effizienter gestalten. Von der Stellplatzsuche über die Bezahlung bis zur Überwachung können zahlreiche Vorgänge digitalisiert abgewickelt werden. Private Stellplätze können einfach per App gebucht werden. Im öffentlichen Raum können Verfügbarkeitsprognosen Fahrzeuge künftig zum nächsten Parkstand lenken.

Ein flächendeckendes Parkraummanagement greift steuernd in eine ungleiche Verteilung des öffentlichen Raums ein und ist unverzichtbar für eine gesunde, lebenswerte Stadtentwicklung. Nichtsdestotrotz bleibt das Thema Parkraummanagement auch ein kontroverses Thema. Bei der Einführung von Parkgebühren oder dem Rückbau von Parkplätzen entsteht viel Konfliktpotenzial in Kommunen. Sachliche Argumente und eine emotionale Vermittlung der positiven Effekte von Parkraummanagement können hier zu mehr Akzeptanz führen. Parkraummanagement schafft letztlich Platz für die Verkehrswende: Das macht die Städte lebenswerter; für Aufenthalt, Bewegung, Fuß- und Radverkehr kann mehr Platz zur Verfügung gestellt werden. Viele Städte haben das erkannt und in den vergangenen Jahren konsequente Strategien zum Parken in der Stadt entwickelt und umgesetzt (z. B. Wien, München, Zürich, Stuttgart).

Abbildung 4: Raumnutzung für ruhenden Verkehr und Verkehrsträger in Graz (Österreich)



Quelle: Austrian Mobility Research 2011 und Stadt Graz 2013

Die vorliegende Parkraumstrategie baut auf einer zielorientierten Analyse auf, die u. a. auch einen Städtevergleich von Dortmund mit anderen Großstädten beinhaltet. Aufbauend darauf wurden mehrere Handlungsfelder abgeleitet, die zum Teil gesamtstädtisch oder spezifisch für einzelne Raumkategorien gebildet wurden. Zu diesen

Handlungsfeldern werden jeweils Grundsätze und Maßnahmen erarbeitet, die mit guten Beispielen aus vergleichbaren Städten untermauert werden. Abschließend werden Prioritäten bei den Maßnahmen aufgeführt und für einige Zusammenhänge die erforderlichen personellen Ressourcen dargestellt.

Abbildung 5: Wirkung der Parkraumbewirtschaftung in Wien (Österreich)



Die Stadt Wien reduziert mit Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung, der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie durch das 365-Euro-Jahresticket für den ÖPNV die durchschnittliche Zeit der Parkplatzzuche auf ein Drittel.

Quelle: Agora Verkehrswende 2020: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen; 3. aktualisierte Ausgabe, S. 5

2. Umparken - Hier besteht Handlungsbedarf

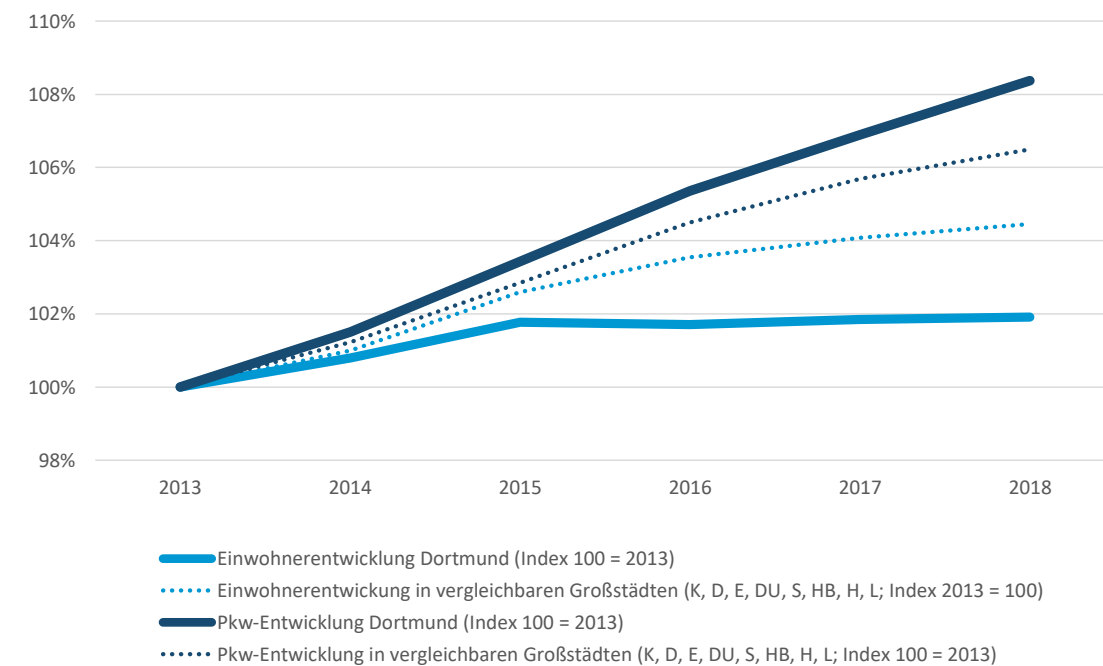
Aktuelle Trends und Herausforderungen zum Parken im öffentlichen Raum

Steigende Kfz-Zulassungszahlen in Deutschland und Dortmund verdeutlichen ein Problem: Der Fahrzeugbestand wächst jedes Jahr. Immer mehr Autos sind auf unseren Straßen unterwegs bzw. müssen irgendwo abgestellt werden. Bundesweit sind von 2000 und 2017 jährlich ca. 1 Million Autos hinzu gekommen (Kraftfahrtbundesamt 2019). Während der Fahrzeugbestand jedes Jahr

wächst, weist die tatsächliche Unterwegszeit mit rund 80 Minuten am Tag eine hohe Konstanz auf (MiD 2018, S. 26).

Auch in Dortmund hat die Zahl der Pkw allein von 2013 bis 2018 um ca. 22.800 Pkw bzw. rund 8,6 % zugenommen. Gleichzeitig nahm die Bevölkerungszahl nur um 1,9 % zu, sodass die relative Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner*innen um rund 6 % zugenommen hat. Die Abfrage in anderen

Abbildung 6: Entwicklung der Bevölkerungs- und Pkw-Zahlen in Dortmund im Vergleich zu ähnlichen Großstädten (siehe Kap. 3) zwischen 2013-2018 (Indexwert 2013 = 100)



Quelle: Planersocietät auf Grundlage von Daten des KBA 2019 und Einwohnerdaten Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

Großstädten, die mit Dortmund vergleichbar sind (Köln, Düsseldorf, Essen, Duisburg, Stuttgart, Bremen, Hannover und Leipzig) zeigt, dass zwar auch dort die Anzahl der Pkw um durchschnittlich 6,6 % zugenommen hat (Bevölkerungszahl +4,6 %), die Schere zwischen Bevölkerungs- und

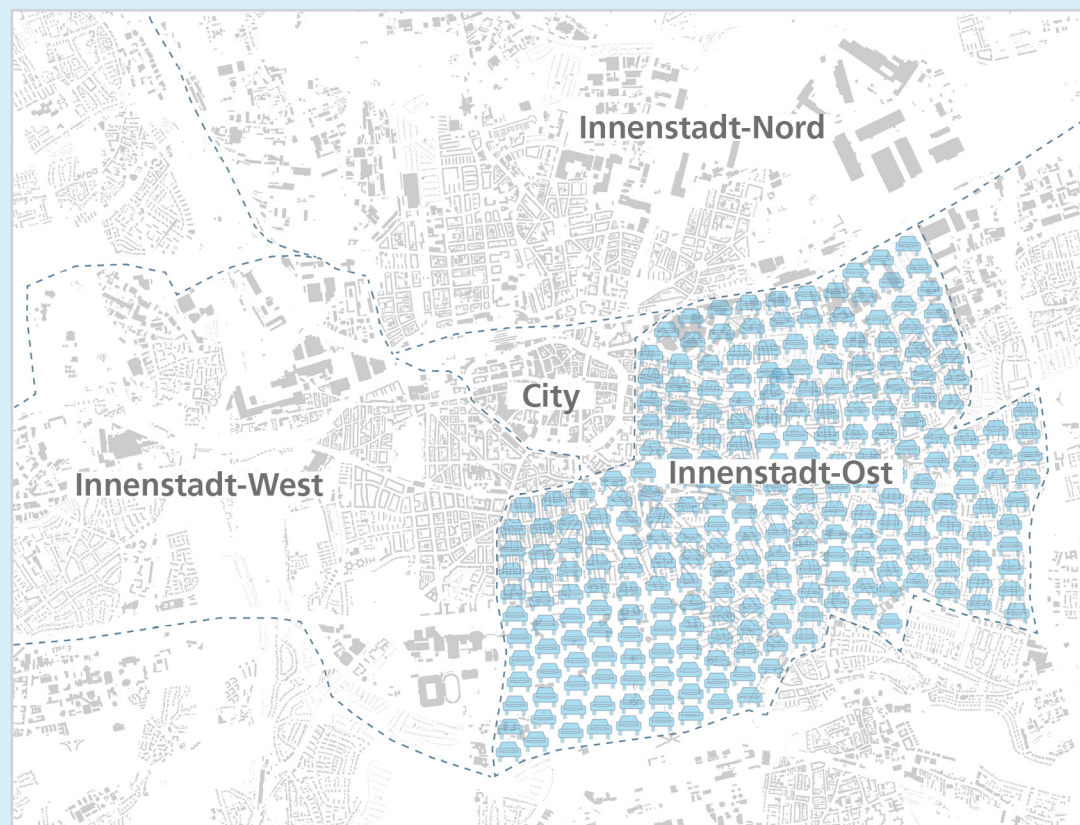
Pkw-Wachstum in Dortmund aber am weitesten aufgegangen ist (siehe Abbildung 6). Dortmund lag Ende 2018 mit 286.460 zugelassenen Pkw und einer Bevölkerungszahl von 602.566 Einwohner*innen bei einer Pkw-Dichte von 475 Pkw/ 1.000 Einwohner*innen.

Der ganze Bezirk Innenstadt-Ost als Parkplatz von Dortmund?

Schätzungsweise 1.127 ha, so groß wie die gesamte Fläche des Bezirkes Innenstadt-Ost, ist die Fläche, die allein für die in Dortmund zugelassenen Pkw vorgehalten wird (Annahme der Gutachter: für jeden zugelassenen Pkw werden ca. 3,1 Stellplätze an den unterschiedlichen Orten in der Stadt (zu

Hause, an der Arbeitsstelle, am Einkaufszentrum, am Fitnesscenter, am Kino, im Straßenraum etc.) bereitgestellt). Schätzungen gehen davon aus, dass in Dortmund beispielsweise rund neun Mal mehr Fläche für Parkstände im Straßenraum als für Spielplätze bereitgestellt werden.

Abbildung 7: Innenstadt-Ost dient als Parkplatz für Dortmund



Darstellung: Planersocietät; Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund 2019

Die Verkehrswende braucht Platz

Die Autos werden, egal aus welchem Segment sie stammen, immer breiter und länger. Waren Neuwagen 1990 im Durchschnitt 1,68 m breit, waren es 2017 schon 1,80 m Breite (CAR-Institut der Universität Essen-Duisburg 2018). Auch die Länge der Pkw vergrößerte sich stetig. Der VW

Golf VII ist z. B. mit 4,205 m um 0,50 m länger als das Ursprungsmodell.¹ In diesem Zusammenhang steht auch das Segment der Sport Utility Vehicles (SUV), in dem insbesondere große und breite Fahrzeuge hervorgebracht werden. Im SUV-Segment stieg die Anzahl allein zwischen 2014 und 2020 von 1,2 Mio. auf 3,8 Mio. zugelassene Fahr-

¹ <https://www.swr.de/abgasalarm/die-entwicklung-des-autos-immer-schwerer-immer-laenger/-/id=20052596/did=20661148/nid=20052596/xcofu9/index.html>

zeuge. Hinzu kommen für denselben Zeitraum Steigerungen im Segment der Geländewagen von 1,5 Mio. auf 2,6 Mio. Nach Daten des Kraftfahrtbundesamtes waren im September 2020 rund 32 % der in Deutschland neu zugelassenen Pkw SUV oder Geländewagen. Diese Gruppe machte im Jahr 2000 noch einen Anteil von knapp 3 % aus (Handelsblatt 2012).² Das stete Größenwachstum der Fahrzeuge, die Orientierung zu grundsätzlich größeren Fahrzeugklassen und die damit einhergehende Flächeninanspruchnahme verstärkt somit die nachfolgenden Probleme.

Pkw-Dichte in den Stadtbezirken

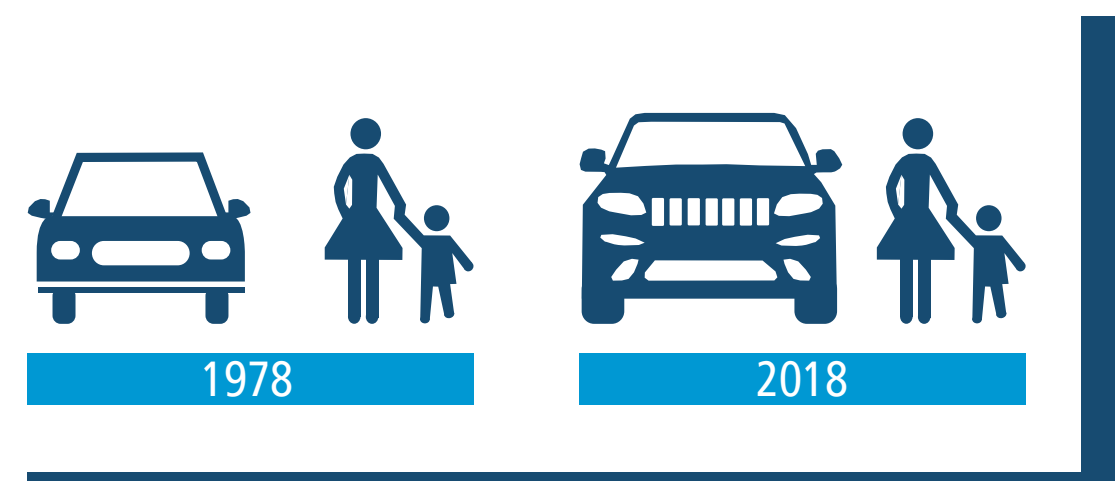
Die Dortmunder Mobilitätsbefragung 2019 zeigt, dass sich die Pkw-Zahlen in den verschiedenen Dortmunder Stadtbezirken unterschiedlich darstellen. Insbesondere die innerstädtischen Bezirke weisen im Vergleich zur Gesamtstadt und den äußeren Stadtbezirken deutlich geringere Pkw-Zahlen pro Haushalt auf. Insgesamt sind in Dortmund ca. 17 % der Haushalte autofrei. Diese Zahl ist insbesondere in den innerstädtischen Bezirken (Innenstadt-Nord >50 %, Innenstadt-West rund 30 % und Innenstadt-Ost ca. 20 %) nochmal höher.

Tabelle 1: Pkw-Dichte in den Stadtbezirken

Stadtbezirk	Pkw pro Haushalt
Aplerbeck	1,5
Brackel	1,3
Eving	1,4
Hombruch	1,3
Hörde	1,3
Huckarde	1,4
Innenstadt-Nord	0,6
Innenstadt-Ost	1,0
Innenstadt-West	0,9
Lütgendortmund	1,4
Mengede	1,3
Scharnhorst	1,3

Quelle: Mobilitätsbefragung der Stadt Dortmund 2019

Abbildung 8: Größenverhältnisse im Straßenraum



Quelle: Planersocietät in Anlehnung an Agora Verkehrswende 2020: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen; 3. aktualisierte Ausgabe, S. 1; Volkswagen AG 2020: Die glorreichen Sieben. Golf I: 1974-1983

² <https://www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/neuwagen-trends-suv-verdraengt-stufenheck/623994.html?ticket=ST-617999-gUDUt76Ra7umPu69Ty1-ap3>

Innerstädtische Räume mit und ohne Autos

Die Fläche, die der ruhende Kfz-Verkehr in vielen Straßen einnimmt, und die Dominanz des ruhenden Verkehrs für die Straßenräume wird häufig erst erkennbar, wenn

die Autos einmal nicht da sind – wie zum Beispiel bei der Evakuierung im Rahmen der Bombenentschärfung im Klinikviertel im Januar 2020.

Abbildung 9: Innerstädtische Räume mit und ohne Autos (Evakuierung in Dortmund 2020)



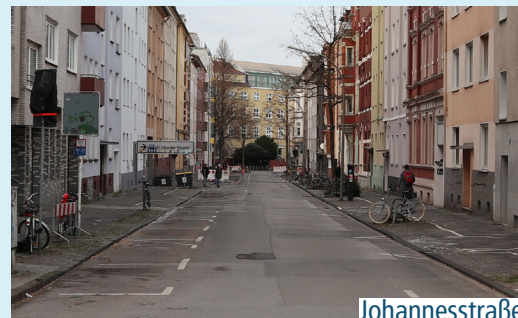
Amalienstraße



Amalienstraße



Johannesstraße



Johannesstraße

Quelle: Planersocietät 2020

Handlungsbedarf

Mit dem Parkdruck steigt also auch der Handlungsdruck in vielen Bereichen. Sei es durch steigende Pkw-Zulassungszahlen, größere Fahrzeuge oder zunehmende Beschwerden aufgrund von falsch bzw. hindernd parkenden Fahrzeugen. Das Straßenparken ist weit verbreitet und wird auch bei vorhandenen Garagen oder Stellplätzen im privaten Raum z. T. bevorzugt – trotz mehr Pkw und weniger Platz im öffentlichen Straßenraum, durch die Konkurrenz um Flächen weiter steigt. Umnutzung und Zweckentfremdung von Garagen nehmen ebenfalls weiter zu. Im Kreuzviertel werden mindestens 13 % der Garagen nicht zum Abstellen von Autos genutzt,

stattdessen werden sie für Motorräder, als Lager, für Fahrräder, Sonstiges oder einfach gar nicht genutzt.³

Dies führt dazu, dass in vielen Stadtbereichen von Dortmund die Nachfrage nach Parkplätzen den vorhandenen Raum übersteigt. Damit nehmen insbesondere in gewachsenen Stadträumen, in denen nicht immer private Stellplätze vorhanden sind, die Nutzungskonflikte zwischen den Flächenansprüchen des Fuß- und Radverkehrs sowie dem Bedarf an Parkplätzen weiter zu. Vermehrt regelwidriges Parken verstärkt diese Nutzungskonflikte. Besonders gravierend ist außerdem die Verschlechterung der Verkehrssicherheit durch

³ Helmer, Johannes (2018): Verfügbarkeit und Nutzung von privaten Stellplätzen in einem hochverdichteten, innerstädtischen Quartier. Bachelorarbeit an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund.

fehlende Sichtachsen an Querungen oder schlecht einsehbare Kreuzungsbereiche einzuschätzen. Rund ein Fünftel (ca. 18 %) der Unfälle von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sind nach einer aktuellen Studie der Unfallforscher der Versicherer (UDV) auf den ruhenden Verkehr zurückzuführen (UDV 2020).⁴ Falschparken (auf Geh- und Radwegen sowie in zweiter Reihe) erhöht das Unfallrisiko erheblich und beeinträchtigt auch den fließenden Verkehr. Letzterer Umstand gilt auch für das Rettungswesen (insb. Feuerwehr und Krankenwagen), das durch falsch parkende Fahrzeuge in der Ausführung der Arbeit behindert wird.

Der empfundene Mangel an Parkplätzen bzw. die Erwartungshaltung, diese kostenfrei in unmittelbarer Wohnort- und Zielnähe vorzufinden, führt zu einer grundsätzlich angespannten Stimmung im städtischen Verkehrsgeschehen, die sich auch auf die Kontrolle des ruhenden Verkehrs niederschlägt. Die jahrzehntelange Duldung vieler ordnungswidriger Parkroutinen und unregelmäßige Kontrollen, gepaart mit fehlendem Wissen über geltende Regelungen auf Seiten der Pkw-Fahrenden, führen zu bewusstem und unbewusstem Fehlverhalten, Unverständnis, geringer Einsicht und zunehmender Aggressivität bei Sanktionierungen. Darüber hinaus führen die vergleichsweise geringen Bußgelder in Verbindung mit einer geringen Kontrolldichte dazu, dass keine regelkonformen Verhaltensänderungen erzielt werden. Autofahrer*innen nehmen so häufig eher Sanktionen in Kauf, statt regelmäßig Parkgebühren zu zahlen.

Der durch die steigenden Bevölkerungszahlen entstandene Druck auf die Wohnungsmärkte der Großstädte lässt sowohl Miet- als auch Bodenpreise steigen und verdeutlicht die Notwendigkeit, dem öffentlichen Raum eine wirtschaftliche

Bedeutung beizumessen. Weiterhin verschärft sich das Problem durch die Nachverdichtung in Form von Dachgeschossausbau, die Hinterhofbebauung sowie die Bebauung von Baulücken. Insbesondere (zu) geringe Parkgebühren bzw. kostenfreie Parkmöglichkeiten sind kontraproduktiv, da der öffentliche Raum ein knappes und kaum erweiterbares Gut ist. Aufgrund der hohen und weiter steigenden Nachfrage nach öffentlichem Raum, muss gerade das flächenintensive Parken bepreist und z. T. (in den privaten Raum) verdrängt werden, damit auch andere Nutzungen Chancen auf angemessenen Platz haben.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der zunehmende ruhende Kfz-Verkehr, dessen Anstieg durch die steigenden Bevölkerungs- und Pkw-Zahlen beschleunigt wird, die Städte vor große Herausforderungen stellt. Dies gilt besonders in einem Umfeld steigender Miet- und Bodenpreise. Handlungsbedarfe bestehen somit aufgrund der folgenden Umstände:

- Hoher Parkdruck, Parksuchverkehr und Parkfehlverhalten in innerstädtischen Bereichen
- Konflikte mit anderen Verkehrsarten, insbesondere mit den nahmobilen Verkehrsmitteln
- Benachteiligung von allen anderen Nutzungsformen im öffentlichen Raum
- Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit
- Unzureichende Kontrollen des ruhenden Verkehrs
- Falsches/fehlendes Wissen zum Thema ruhender Verkehr in der Bevölkerung, woraus fehlendes Unrechtsbewusstsein sowie fehlende Zahlungsbereitschaft resultieren
- Überholtes Anspruchsdenken an kostenloses Parken direkt vor der Tür
- Fehl- oder Nicht-Nutzung von privaten Parkflächen (Garagen & Hinterhöfe etc.) aus Bequemlichkeit und da kostenloses Parken häufig im Straßenraum möglich ist

⁴ <https://m.udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kommunal/unfallrisiko-parken-fuer-fussgaenger-und-radfahrer>, abgerufen am 28.9.2020

3. Parken in Dortmund – Ein Städtevergleich

Wo steht Dortmund beim ruhenden Kfz-Verkehr im Vergleich zu anderen Städten? Zur besseren Einordnung und um eine Vergleichsgrundlage zu erhalten, wurden verschiedene Kenndaten (v. a. für den Innenstadtbereich) aus vergleichbaren Großstädten abgefragt und recherchiert. Anschließend wurden die Werte zur besseren Vergleichbarkeit auf Referenzwerte (z. B. Bevölkerungszahl, Fläche oder Verkaufsfläche) bezogen und gegenübergestellt. Die Auswahl der Vergleichsstädte erfolgte zusammen mit der Stadtverwaltung Dortmund und orientierte sich daran, mit der Bandbreite einerseits bestimmte Analogien zwischen den Städten zu berücksichtigen und andererseits auch gewisse Spezifika herausarbeiten zu können. Das betrifft unter anderem die Bevölkerungszahl, die regionalen Verflechtungen der Städte und den bisherigen Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Mit Köln, Düsseldorf, Essen und Duisburg wurden vier Großstädte aus Nordrhein-Westfalen und mit Stuttgart, Bremen, Hannover und Leipzig vier weitere Großstädte aus anderen Bundesländern einbezogen.

Über die Spezifika und Analogien hinaus wurden für den Städtevergleich möglichst gut vergleichbare Kennwerte entwickelt und die ausgewählten Vergleichsstädte zum Beispiel hinsichtlich der Anzahl an Parkmöglichkeiten in verschiedenen Stadtbereichen, der jeweiligen Gebührenhöhen und dem zur Verfügung stehenden Kontrollpersonal untersucht. Neben einer gutachterlichen Recherche sind die erhobenen Daten in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Städten geprüft worden. Eine Übersicht ausgewählter Kennwerte zeigt Tabelle 2. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass die verschiedenen Städte unterschiedlich groß sind und die jeweiligen Innenstädte und Citybereiche unterschiedliche Größen aufweisen. In der Untersuchung wurde durch individuelle Anpassungen auf diese Umstände eingegangen, um ein möglichst vergleichbares Bild zu erhalten.

Dortmund verfügt im citynahen Bereich über knapp 11.100 Parkplätze, wovon ca. 9.100 in Parkhäusern und Tiefgaragen untergebracht (82 %) und der Rest Straßenparkplätze (18 %) sind. 8.000 der insgesamt verfügbaren Parkplätze liegen innerhalb des Wallringes oder am Wallring.

Rund 3.100 Parkplätze befinden sich in weiteren citynahen Parkbauten, die fußläufig zur City liegen. Die Parkplatanzahl in Parkbauten in der City ist in Dortmund bezogen auf die Verkaufsfläche mit 35 Stellplätzen pro 1.000 qm Verkaufsfläche eher etwas geringer als in den anderen Großstädten. Der Anteil der Straßenparkplätze in der Dortmunder City nimmt mit 18 % (2.000 Stellplätze) an der Gesamtzahl der City-Parkplätze einen relativ hohen Wert ein. So verfügt Stuttgart beispielsweise nur über 339 Straßenparkplätze im City-Bereich (entspricht 5 % bei einer Gesamtzahl von 7.100 Stellplätzen innerhalb des Cityringes). Stuttgart will im Zuge des Projektes „Lebenswerte Stadt für alle“ zukünftig alle regulären Straßenparkplätze innerhalb der City abschaffen (bis auf Behindertenparkstände und Lieferzonen).

Aus dem Städtevergleich abzuleiten ist, dass Dortmund sich hinsichtlich der Gebührenhöhe in den Parkbauten (1,61 € pro Stunde) im mittleren Feld bewegt, während die Gebührenhöhe beim Straßenparken (1,50 € pro Stunde) im unteren Viertel des Städtevergleichs liegt. Nur in Duisburg werden mit 0,75 € pro Stunde weniger Gebühren für das Straßenparken fällig. Stuttgart, Köln und Düsseldorf stehen in diesem Zusammenhang an der Spitze (mit jeweils min. 2,90 € pro Stunde). Besonders auffällig ist, dass in Dortmund das Parken im Straßenraum günstiger ist als das Parken in Parkbauten, was dazu führt, dass auch aus finanziellen Aspekten bevorzugt im Straßenraum geparkt wird. Aus dem Städtevergleich geht außerdem hervor, dass die Mehrzahl der Vergleichsstädte über deutlich flächendeckendere Parkraumbewirtschaftung verfügen als Dortmund. Die fehlende Flächendeckung der Dortmunder Parkraumbewirtschaftung führt dazu, dass in unmittelbarer Nähe zur Dortmunder Innenstadt nach wie vor kostenfreier Parkraum zu finden ist und dadurch Fehlsteuerungen sowohl in der Verkehrsmittelwahl als auch zu Ungunsten der Parkbauten verursacht wird.

Auch die Bewirtschaftungszeiträume (in Dortmund: 7-19 Uhr, in Vergleichsstädten: in der Regel 9-20 oder sogar 23 Uhr (Köln)) gehen zum Teil deutlich über den aktuellen Dortmunder Stand hinaus, um z. B. die Geschäftszeiten des Einzel-

Tabelle 2: Übersicht Städtevergleich (ausgewählte Kennwerte für die Innenstadt)

Parkplätze in Parkbauten (City + citynah)	20.000 Düsseldorf	14.000 Köln	12.800 Essen	10.800 Hannover	10.500 Stuttgart	10.200 Leipzig	10.100 Bremen	9.100 Dortmund	5.700 Duisburg
Parkplätze Innenstadt in Parkbauten je 1.000 Einwohner	32 Düsseldorf	22 Essen	20 Hannover	18 Bremen	18 Leipzig	17 Stuttgart	16 Dortmund	13 Köln	12 Duisburg
Parkplätze in Parkbauten (nur City)	13.100 Düsseldorf	9.900 Köln	8.600 Essen	8.600 Hannover	7.100 Stuttgart	6.000 Dortmund	5.100 Bremen	4.900 Duisburg	4.500 Leipzig
Parkplätze in Parkbauten pro 1.000m ² Verkaufsfläche	72 Bremen	66 Essen	58 Düsseldorf	52 Leipzig	44 Köln	44 Duisburg	43 Hannover	35 Dortmund	29 Stuttgart
Straßenparkplätze (z. B. City inkl. Wallring)	5.000 Hannover	4.520 Bremen	4.250 Duisburg	2.000 Dortmund	1.250 Essen	340 Stuttgart	300 Leipzig		
Ø-Gebühr Straßenparken pro h (Citylage)	4,00 € Stuttgart	3,00 € Köln	2,90 € Düsseldorf	2,30 € Essen	2,00 € Leipzig	2,00 € Bremen	1,80 € Hannover	1,50 € Dortmund	0,75 € Duisburg
Ø-Gebühr Parkbauten pro h (Citylage)	2,67 € Stuttgart	2,28 € Düsseldorf	2,19 € Köln	1,93 € Leipzig	1,61 € Dortmund	1,48 € Bremen	1,47 € Duisburg	1,28 € Hannover	
Differenz zwischen den Parkgebühren pro h	1,33 € Stuttgart	1,10 € Essen	0,81 € Köln	0,62 € Düsseldorf	0,52 € Bremen	0,52 € Hannover	0,07 € Leipzig	-0,11 € Dortmund	-0,72 € Duisburg
Bewirtschaftete Fläche in km ²	16,72 € Köln	13,86 € Stuttgart	2,06 € Bremen	1,96 € Dortmund	1,60 € Duisburg	0,67 € Hannover			
Personalstellen Überwachung ruhender Verkehr	240 Köln	205 Stuttgart	154 Düsseldorf	69 Leipzig	59 Essen	49 Duisburg	36 Dortmund	35 Hannover	25 Bremen
Personalstellen je 1.000 Einwohner*innen	0,32 Stuttgart	0,25 Düsseldorf	0,22 Köln	0,12 Leipzig	0,10 Duisburg	0,10 Essen	0,07 Hannover	0,06 Dortmund	0,04 Bremen

Quelle: Erhebungen Planersocietät 2018 & 2019

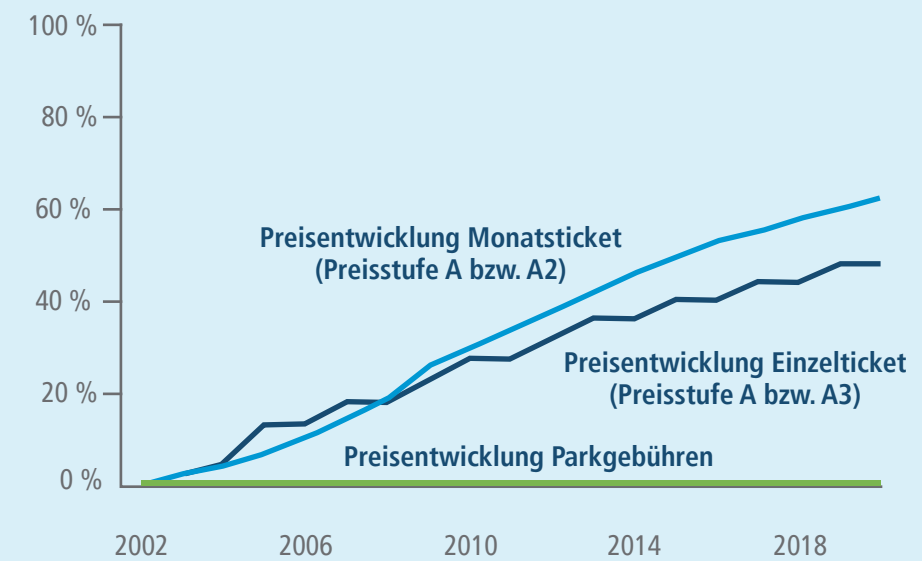
Preisvergleich: Parkgebühren und Ticketpreise im ÖPNV

Tabelle 3: Preisvergleich - Parkgebühren und ÖPNV-Ticketpreis

	Einzelpreis	Gesamtpreis
4 Stunden innerstädtisches Parken	1,50 Euro/Stunde	6,00 Euro
24-Stunden-Ticket vier Personen (Familie)	17,70 Euro	17,70 Euro
4er-Ticket für Erwachsene	10,70 Euro	10,70 Euro
4er-Ticket für Erwachsene und 4er-Ticket für Kinder	10,70 Euro bzw. 6,00 Euro	16,70 Euro
24-Stunden-Ticket zwei Personen (Paare)	10,70 Euro	10,70 Euro
Zwei Erwachsene und zwei Kinder Einzeltickets für Hin- und Rückfahrt	2,90 Euro bzw. 1,70 Euro	18,40 Euro

Quelle: DSW21 Tickets und Preise für Bus & Bahn 2020

Abbildung 10: Preisentwicklung - ÖPNV-Tickets und Parkgebühren (Stadt Dortmund)



Quelle: Erhebungen Planersocietät 2020

Zusammenfassende Ergebnisse des Städtevergleichs sind:

- Es sind nach Auswertungen der Parkraumauslastung auch zu Spitzenzeiten sowohl in der Dortmunder City als auch in den Vergleichsstädten ausreichende Kapazitäten vorhanden (insg. 11.100 Parkplätze in Dortmund, davon 9.100 in Parkbauten). Mit 35 Parkplätzen in Parkbauten pro 1.000 qm Verkaufsfläche weist Dortmund im Vergleich zu anderen Großstädten eher moderate Werte auf.
- Die Entgelthöhe der Dortmunder Parkgebühren ist eher niedrig und erscheint im Vergleich entwicklungsfähig (vor allem beim Straßenparken).
- Das ungünstige Verhältnis zwischen den Gebühren in Parkbauten und den günstigeren Gebühren beim Straßenparken verursacht eine Fehlsteuerung, die das Straßenparken begünstigt und zu Parksuchverkehren führt.
- Weiterhin müssen die bisherigen Denkmuster hinterfragt und korrigiert werden, dass kostenloses Parken vor der Haustür nicht als selbstverständlich angesehen wird.
- Ebenso verursachen innenstadtnahe, kostenfreie Parkplätze in fußläufiger Erreichbarkeit der City eine Fehlsteuerung. Hier haben andere Großstädte einen deutlich flächendeckenderen Ansatz bei der Parkraumbewirtschaftung.
- Es gibt in Dortmund zu wenig Personalstellen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs, auch im Verhältnis zur Einwohnerzahl. Nimmt man den Städtevergleich als Maßstab, sind die Zahlen in Dortmund mindestens zu verdoppeln und eher zu verdreifachen.
- Die geringen Parkgebühren im Vergleich zum ÖPNV-Ticket führen dazu, dass das Auto bevorzugt wird und es bereits ab zwei Personen teurer ist, mit Bus und Bahn in die Stadt zu fahren.

handels besser abdecken zu können. Auffällig ist in Dortmund zudem die geringe Personalausstattung bei der Überwachung des Parkraums. Hier stellt Dortmund mit 51 Personalstellen (2019: 36) fast das Schlusslicht der Vergleichsstädte (0,06 Stellen pro 1.000 Einwohner*innen), während Köln mit 240 Stellen die höchste Personalausstattung aufweist (bezogen auf die Zahl der Einwohnenden liegt Stuttgart mit 0,32 Stellen pro 1.000 Einwohner*innen vorn). Des Weiteren

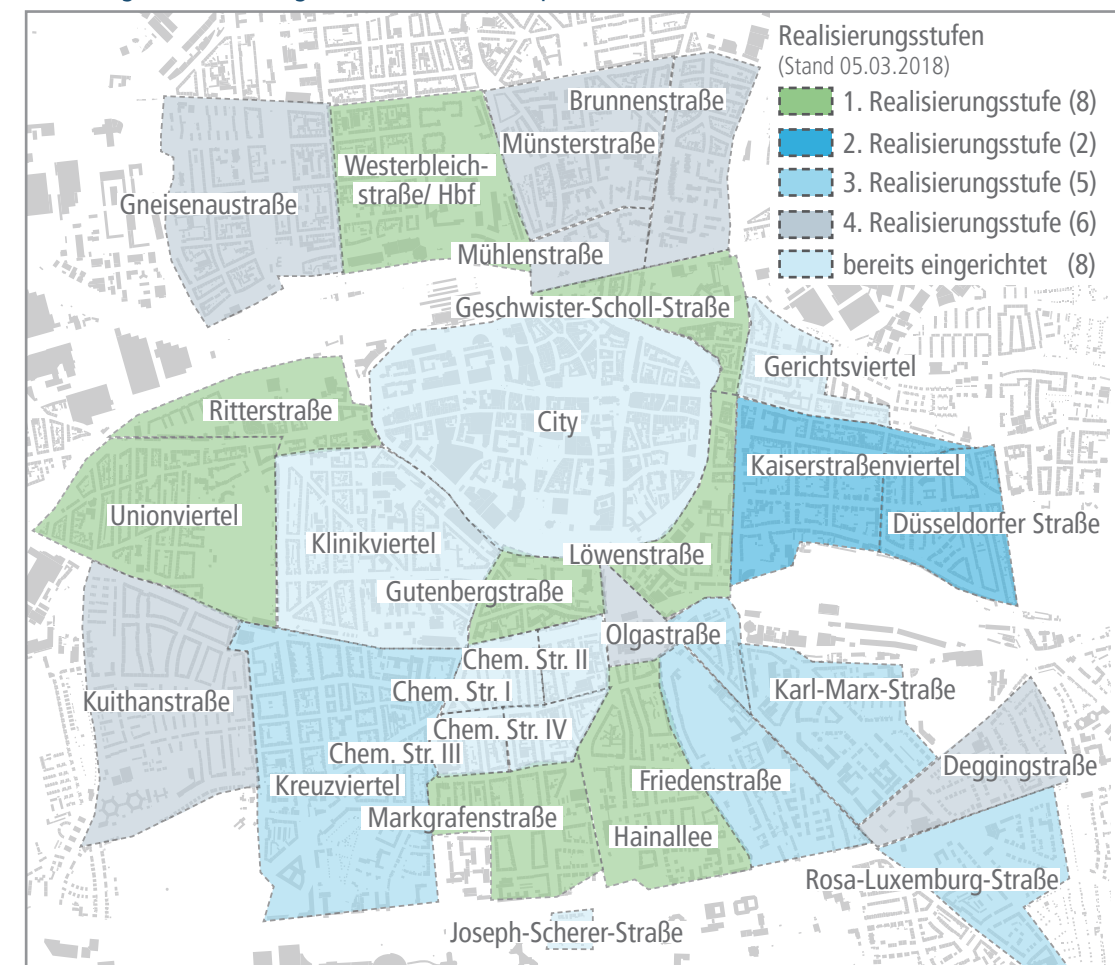
wird deutlich, dass aufgrund der vergleichsweise geringen Parkgebühren die Verhältnismäßigkeit zwischen den Kosten für Park- und ÖPNV-Tickets zu einer Fehlsteuerung führt. So kostet das Parken im Parkhaus der Thier-Galerie für 4 Stunden 6,00 Euro, während für ein 24-Stunden-Tagesticket für Bus und Bahn für 2 Personen 10,70 Euro bezahlt werden muss (siehe Preisvergleich Parkgebühren und Ticketpreise im ÖPNV).

4. Eingeleitete Schritte zur Parkraumbewirtschaftung

Die Fläche der bestehenden Bewohnerparkzonen nimmt in Dortmund 196 ha ein (City, Klinikviertel, Gerichtsviertel, Chemnitzer Straße, Josef-Scherer-Straße, Hörde). Köln dagegen weist eine bewirtschaftete Fläche von 1.672 ha, Düsseldorf von 1.119 ha, Duisburg von 344 ha und Bremen von 206 ha auf. Die im Dezember 2017 vom Rat beschlossene Umsetzung weiterer Bewohnerparkzonen im innenstadtnahen Bereich (siehe Abbildung 11) stellt einen ersten Schritt zu einer flächendeckenderen Bewirtschaftung dar, ist aber bis heute nur zu Teilen umgesetzt. Hiermit würde die bewirtschaftete Fläche auf 721 ha vergrößert. Die Umsetzung der Bewohnerparkzonen soll

sukzessive erfolgen. Ziel des Ratsbeschlusses ist, mindestens zwei bis drei Bewohnerparkzonen pro Jahr umzusetzen. Mit der Umsetzung sollen eine Ordnung des ruhenden Verkehrs sowie ein Ausbau der Personalstellen zur Parkraumüberwachung einhergehen. Die grundsätzliche Erhöhung der Personalstellen für die Überwachung des ruhenden Verkehrs von 36 auf 51 ist Mitte 2019 angestoßen worden. Diese Personalanhebung reicht jedoch zur Sicherstellung der Einhaltung der Parkregeln bei weitem nicht aus. Der Vergleich mit anderen Großstädten (siehe Kap. 3, z. B. Stuttgart, Köln) zeigt, dass noch eine deutliche Aufstockung erforderlich ist.

Abbildung 11: Realisierungsstufen der Bewohnerparkzonen in Innenstadtnähe



Quelle: Planersocietät in Anlehnung an Stadt Dortmund; Ratsbeschluss aus Dezember 2017; Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund 2019

Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

Die verstärkte Berücksichtigung der Belange der Nahmobilität bei Straßenumbaumaßnahmen soll zukünftig dazu führen, dass Parkplätze im Straßenraum zugunsten von mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr wegfallen können, um so die Sicherheit und Aufenthaltsqualität maßgeblich zu erhöhen. Ein erstes Beispiel hierzu sind die Radverkehrsplanungen im Bereich des Ost- und Schwanenwalls: Hier wird zugunsten einer attraktiven Radwegeverbindung am Wall auf 215 Parkplätze verzichtet. Dieser Ansatz soll in den kommenden Jahren bei weiteren Projekten weiterverfolgt werden.

Erneuerung und Digitalisierung des Parkleitsystems Innenstadt

Im Zusammenhang mit den Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung wurde die Digitalisierung des Parkleitsystems beschlossen, die über die BMVI-Förderrichtlinie zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme gefördert werden wird.

Hier sollen dynamische Routinginformationen und Kapazitätsanzeigen errichtet und die bestehende Beschilderung erneuert werden. Darüber hinaus sollen LED-Tafeln zur Verkehrsinformation im Außenbereich (z. B. Gottesacker, Schulte-Röding, Hafen, Westfalendamm) eingebunden werden. Die angesprochenen P+R-Anlagen werden dazu mit bilanzierenden Kassen-Schranken-Systemen und LED-Informationstafeln ausgestattet. Die städtischen P+R-Anlagen sind außerdem in das Marketingkonzept UmsteiGERN eingebunden, das den Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds bewirbt sowie auf das Angebot der vorhandenen P+R-Parkplätze aufmerksam macht.

Ergänzend zu infrastrukturellen Maßnahmen hat die Stadt Dortmund auf Grundlage der BauO NRW zum 01.03.2019 eine kommunale Stellplatzsatzung erlassen, die auf Dortmund zugeschnittene Vorgaben zur Anzahl und Qualität notwendiger Stellplätze und Fahrradabstellplätze bei baugenehmigungspflichtigen Vorhaben macht.

5. Ziele & Bausteine des Parkraummanagements:

Parkraum managen, nicht verwalten

Unter Parkraummanagement ist „die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung mittels baulicher, organisatorischer und verkehrsrechtlicher Maßnahmen“ zu verstehen.⁵ Unter Berücksichtigung verschiedener Parameter kann auf die lokalen Bedingungen im jeweiligen Bereich der Stadt eingegangen werden (z. B. Parkdauer, Zeitpunkt des Parkvorgangs, zeitliche oder

monetäre Bewirtschaftung, Nutzungswidmung für bestimmte Fahrzeuge oder Halter*innen). Wesentlich ist, dass Parkraummanagement kein Katalog restriktiver Maßnahmen ist, sondern als Instrument einer integrierten Mobilitätsplanung die verkehrspolitischen Ziele einer Kommune unterstützen und maßgeblich positiv prägen kann.

5.1 Ziele des Parkraummanagements

Parkraummanagement hat das wesentliche Ziel, das Angebot und die Nachfrage von Park- bzw. Stellplätzen im privaten und öffentlichen Raum zu beeinflussen. Die Planung steht vor der Aufgabe, den motorisierten Verkehr entlang der Zielstellungen des Masterplans Mobilität 2030 zu steuern und das städtische Mobilitätsgeschehen aktiv zu gestalten. Die weiteren Ziele, die mit dem Parkraummanagement verfolgt werden, sind vielschichtig. Zum einen geht es darum, die Abwicklung eines geordneten Parkens bei begrenztem Raum zu gewährleisten. Zum anderen soll darauf hingewirkt werden, dass Konflikte zu anderen Nutzungen und Verkehrsarten abgebaut werden und die Verkehrssicherheit erhöht wird. Zu diesen Aspekten tragen beispielsweise die Verteilung von Parkdruck, die Ordnung des Parkraums, die Erhöhung der Effizienz vorhandener Parkmöglichkeiten sowie die stadtverträgliche Abwicklung des Parkens bei. Darüber hinaus dient das Parkraummanagement im Zuge einer integrierten Mobilitätsplanung dazu, den Umstieg vom Pkw auf alternative Verkehrsmittel zu fördern.

Grundsätzlich lässt sich das System Parkraummanagement in Angebotssteuerung, Informationssysteme und Steuerung durch Parkraumbewirtschaftung unterteilen. Neben der grundsätzlichen Unterteilung sind außerdem der Standort sowie die Art von Parkmöglichkeiten weitere essenzielle Aspekte. Das Parkraumangebot in einer Stadt lässt sich nach Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Verkehrsflächen, öffentlich zugänglichen Parkieranlagen sowie privaten Stellplätzen unterscheiden.

Ziele des Parkraummanagements in Dortmund

Parkraummanagement ist als Baustein einer integrierten Mobilitätsplanung anzusehen und unterstützt die Ziele des Masterplans Mobilität 2030. Dazu gehören insbesondere die verträgliche Abwicklung des Parkens, die Reduzierung des Flächenbedarfs und der Abbau von Konflikten mit anderen Nutzungen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Stärkung der Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum. Zudem soll das Parkraummanagement den vorhandenen Parkraum effizienter ausnutzen, Parksuchverkehr vermeiden, den Parkdruck mindern und dabei helfen, Flächen gerechter unter den Nutzer*innengruppen aufzuteilen. Insgesamt soll das Parkraummanagement auch zu einer Reduzierung der individuellen Kfz-Nutzung beitragen.

Das Parkraummanagement soll gesamtstädtisch erfolgen und politisch verankert werden. Kleinstädtisch-begrenzte Lösungen sollen vermieden und die umzusetzenden Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden. Die Parkraumstrategie ist ein wichtiger Teil des Masterplans Mobilität 2030 und soll mit einem politischen Beschluss legitimiert werden. Auf dieser Basis können Veränderungen erfolgreich kommuniziert und umgesetzt werden. Nachfolgend werden die Einflussmöglichkeiten der Kommune als einzelne Bausteine des strategischen Parkraummanagements dargestellt (siehe Abbildung 12).

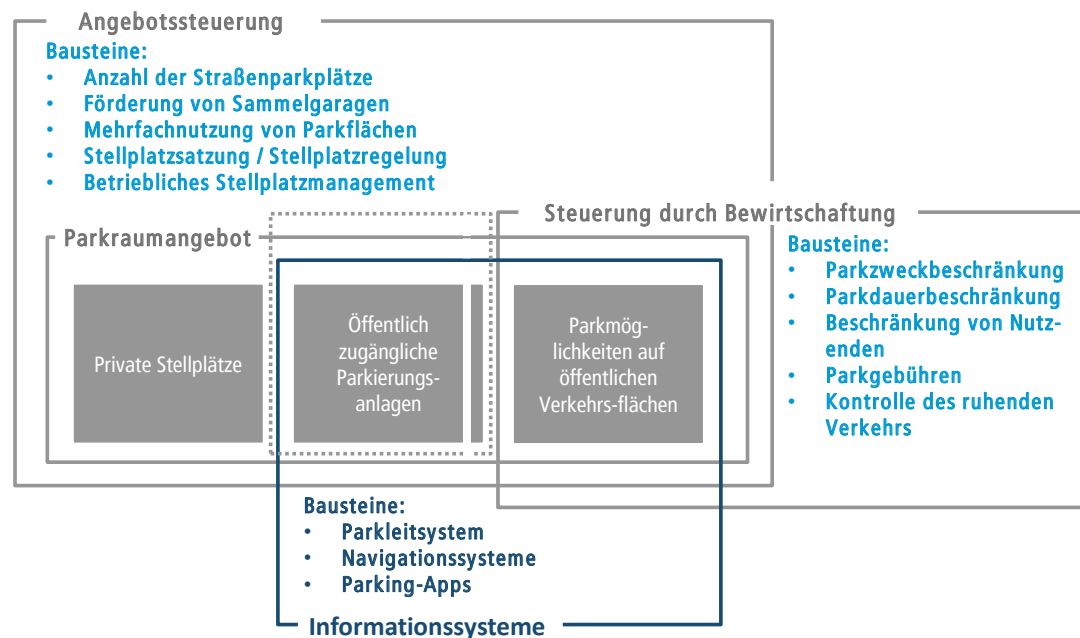
⁵ AGORA 2018: Öffentlicher Raum ist mehr Wert, S. 11

5.2 Bausteine des strategischen Parkraummanagements

Grundsätzlich besteht Parkraummanagement aus drei Handlungsfeldern: Der Angebotssteuerung, den Informationssystemen und der Parkraumbewirtschaftung, also der Beschränkung, Bepreisung und Überwachung des Parkraums. Durch Menge und Art der Parkraumbereitstellung, also des Angebotes, kann maßgeblich auf die Ziel- und Verkehrsmittelwahl Einfluss genommen werden. Kostenlose Parkplätze induzieren motorisierten Individualverkehr. Andere Verkehrsmittel werden

hingegen attraktiver, wenn öffentlich zugängliche Parkplätze in der Zahl reduziert oder kostenpflichtig werden. Durch die in Abbildung 12 ersichtlichen Bausteine kann das Angebot an privaten und öffentlichen Stellplätzen beeinflusst und gesteuert werden. Nachfolgend werden die einzelnen Bausteine erläutert, gegliedert nach den Bereichen Angebotssteuerung, Parkraumbewirtschaftung und Informationssysteme.⁶ (vgl. Aichinger, Klein-Hitpaß 2020: 20ff).

Abbildung 12: Einflussebenen der Kommune im System des Parkraummanagements



Quelle: Planersocietät nach Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin 2004: Leitfaden für Parkraummanagement S. 2

Angebotssteuerung

Die Angebotssteuerung des Parkens ist ein wichtiges Handlungsfeld, gerade wenn es darum geht, Flächen umzuwidmen oder Verkehr zu steuern. Nach dem Straßen- und Straßenverkehrsrecht darf grundsätzlich überall auf der Fahrbahn geparkt werden, wo es nicht ausdrücklich verboten ist, mit der Ausnahme von verkehrsberuhigten Bereichen. Trotzdem gibt es bestimmte Einschränkungen

und Regeln, deren Grenzen zunehmend weniger berücksichtigt werden. Parken gehört zwar zum Gemeingebrauch, die Nutzung der Straße als Parkraum wird allerdings vermehrt auch regelwidrig sowie gefährdend (z. B. auf Rad- und Gehwegen, an Kreuzungen und Einmündungen) betrieben. Den wenigsten Autofahrer*innen ist beispielsweise bewusst, dass Gehwegparken nur erlaubt ist, wenn es ausdrücklich ausgewiesen ist.

Kommunen haben hier Handlungskompetenz und können beispielsweise **die Anzahl der Parkmöglichkeiten** im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen durch verkehrsrechtliche Maßnahmen steuern. Für eine Reduzierung des verfügbaren Parkraums ist beispielsweise die Anordnung von Parkverboten möglich. Grundlage für Parkverbote ist i. d. R. eine stichhaltige Begründung der Maßnahme (z. B. über Gründe der Verkehrssicherheit).

Sammelgaragen hingegen erhöhen oder ersetzen das Angebot an Parkraum und können beispielsweise eine Reaktion auf die Verknappung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum darstellen. Je nach Ausgestaltung der Sammelgarage (z. B. beschränkt zugänglich, öffentlich zugänglich, nutzungszugeordnet) können die Parkmöglichkeiten den unterschiedlichen Räumen (öffentlich, halböffentlich, privat) zugeordnet sein. Essenzieller Aspekt von Sammelgaragen ist, dass durch die Verlagerung von ruhendem Verkehr aus dem öffentlichen Straßenraum in die Sammelgarage und begleitende Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum (z. B. Ordnung des ruhenden Verkehrs, Einrichtung von Parkverboten) Flächen zurückgewonnen und umverteilt werden können. Zu beachten ist zudem, dass die Entfernung von der Sammelgarage zum Ziel sowie die geringeren Kosten zur Nutzung der Sammelgarage im Verhältnis zum Parken im Straßenraum entscheidende Elemente zur Akzeptanz darstellen.

Eine Mehrfachnutzung vorhandener Parkflächen ist insbesondere in Bereichen mit Nutzungsüberlagerungen sinnvoll. Parkmöglichkeiten von Unternehmen, Supermärkten, Discountern und ähnlichen Nutzungen werden i. d. R. zu den Geschäftszeiten benötigt. Bewohner*innen hingegen benötigen Parkmöglichkeiten vor allem in den Abend- und Nachtzeiten. Dieser Diskrepanz kann begegnet werden, indem Bewohner*innen berechtigt werden, die freien Parkmöglichkeiten ab und bis zu einer bestimmten Uhrzeit zu nutzen (ggf. gegen ein Entgelt). So besteht die Möglichkeit, die Parkraumnachfrage im besonders nachfrageintensiven Zeitraum der Nacht besser zu verteilen. Dieser Baustein ist i. d. R. nur indirekt umsetzbar, da die Kommune die Mehrfachnutzung zwischen den Parteien nur anregen und nicht vorgeben kann.

Durch **eine kommunale Stellplatzsatzung** kann die Kommune Angebotssteuerung durch Stellplatzregelungen im privaten und halböffentlichen Raum betreiben (in Dortmund bereits umgesetzt). Wichtig ist hier, dass Stellplatzsatzungen direkten Einfluss auf die Stellplatzanzahl und -beschaffenheit nur im Neu- bzw. wesentlichen Umbau nehmen können. Im Bestand ist der Einfluss hingegen auf bauliche Änderung oder Änderung der Nutzung beschränkt. Eine kommunale Stellplatzsatzung kann in Nordrhein-Westfalen auf Grundlage der in der BauO NRW integrierten Satzungsermächtigung von der Kommune individuell erlassen und so auf die eigenen verkehrspolitischen Ziele zugeschnitten werden. Sie regelt einerseits die Mindestanzahl an notwendigen Stellplätzen für ein Bauvorhaben. Andererseits kann die Herstellung von (zusätzlichen) Stellplätzen begrenzt oder untersagt werden. Essenziell bei der Ausgestaltung einer kommunalen Stellplatzsatzung ist insbesondere, ein praktikables Verhältnis zwischen notwendig herzustellenden Stellplätzen und dem Konzept von Kfz-Alternativen herbeizuführen. Zu geringe Stellplatzzahlen für Neubauten können den ruhenden Verkehr in den konfliktträchtigen öffentlichen Raum verlagern. Dies kann durch Parkraumbewirtschaftung im Umfeld abgemildert werden.

Einen weiteren indirekten Baustein der Angebotssteuerung stellt **das betriebliche Stellplatzmanagement** dar. Der Einflussbereich liegt hier bei Parkmöglichkeiten im halböffentlichen oder privaten Raum. Indirekt ist der Einfluss deshalb, weil die Kommune nur darauf hinwirken kann, dass entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden. Führt der Betrieb, das Unternehmen oder das Einzelhandelsgeschäft selbst Parkraummanagementmaßnahmen ein (z. B. Verknappung des Parkraums, Sammelgaragen etc.), stellt dies eine Angebotssteuerung dar. Weitere Parkraummanagementmaßnahmen (z. B. Parkgebühren, Beschränkung der Parkdauer etc.), die von Betrieben, Unternehmen oder Einzelhandel eingeführt werden können, betreffen den Bereich der Steuerung durch Bewirtschaftung (siehe nachfolgend).

Parkraumbewirtschaftung

Beschränkungen verschiedener Modalitäten des Parkens sind ein Teil der Steuerung durch

⁶ Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis, S. 7

Parkraumbewirtschaftung. Als Beschränkungsmodalitäten sind neben dem Parkzweck auch die Parkdauer oder die Beschränkung auf bestimmte Nutzer*innen zu nennen.

Ein Beispiel für die Beschränkung **des Parkzwecks** ist die Ladezone, in der das Halten und Parken nur für Ladezwecke gestattet ist. Diese Beschränkung kann auch mit einer tageszeitlichen Komponente versehen werden, um so eine Mehrfachnutzung des Parkraums zu ermöglichen.

Eine Beschränkung **der Parkdauer** wird entweder über eine Höchstparkdauer, die mittels Parkscheibe nachgehalten wird, oder durch eine an Parkgebühren gekoppelte Höchstparkdauer geregelt. Hierdurch sollen eine stete Fluktuation auf den Parkständen im öffentlichen Raum erzeugt und Langzeitparkende aus dem betreffenden Gebiet herausgehalten werden.

Bewohnerparken stellt ein Beispiel für eine Beschränkung auf **bestimmte Nutzer*innen** dar. Hier besteht die Möglichkeit, einen Teil der zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten der Bewohner*innen bestimmter Quartiere vorzuhalten, wobei kein Anspruch auf eine freie Parkmöglichkeit besteht, sondern in der Regel die Erlaubnis, unabhängig von den für Gebietsfremde geltenden Parkregelungen (Parkdauer, Parkgebühren, ggf. Parkzweck) zu parken, erteilt wird. Eine weitere Form der Beschränkung auf bestimmte Nutzer*innen ist die Ausweisung von Parkmöglichkeiten für elektrifizierte Fahrzeuge und/oder Carsharing-Fahrzeuge. Für diese Nutzer*innengruppen können an bestimmten (ggf. privilegierten) Standorten reservierte Stellplätze ausgewiesen werden, um die Nutzung dieser Fahrzeugarten zu fördern.

Zur Bewirtschaftung von Parkraum durch Gebühren bestehen vielfältige Ausgestaltungsmöglichkeiten: in der Höhe der Gebühren, in den Bewirtschaftungszeiträumen oder auch in der maximal zulässigen Parkdauer. Parkraumbewirtschaftung wird seit den 1950er Jahren in den Städten eingesetzt. Während die Kommunen in den ersten Phasen eher reaktiv und losgelöst von der Verkehrspolitik agierten, setzt heutige Verkehrspolitik die Parkraumbewirtschaftung im Einklang mit den Zielen der Stadt- und Verkehrsplanung ein, u. a. durch verkehrsrechtliche Anordnungen

und Umgestaltungen. Parkgebühren werden in der Regel in verdichteten Bereichen mit hohem Parkdruck erhoben und dienen insbesondere dazu, Parkdruck zu lenken (z. B. in Richtung von Parkbauten), die Effizienz zu erhöhen und dem öffentlichen Raum einen Wert beizumessen. Eine monetäre Parkraumbewirtschaftung verbessert die Zugänglichkeit von Parkplätzen für Kunden, Besuchenden und Lieferanten sowie beim Bewohnerparken v. a. die Parkraumverfügbarkeit für Bewohner*innen in dicht besiedelten innerstädtischen Wohngebieten. Gleichzeitig dämpft es den Pkw-Zielverkehr von Berufs- und Ausbildungspendelnden.

Eine Kontrolle der eingeführten Regelungen für den ruhenden Verkehr ist als Baustein des strategischen Parkraummanagements Grundvoraussetzung einer funktionierenden Parkraumkonzeption und betrifft sowohl die Kontrolle der Angebotssteuerung (z. B. bei der Nutzungsberechtigung bestimmter Parkmöglichkeiten) als auch die Kontrolle der Steuerung durch Bewirtschaftung (z. B. bei der Überprüfung der Parkgebühren). Die Wirksamkeit des aufgestellten Konzepts ist in hohem Maße abhängig vom geleisteten Kontrollaufwand.

Informationssysteme bieten die Möglichkeit, beispielsweise durch Parkleitsysteme Parksuchverkehre zu lenken und die Nachfrage gezielt auf Parkhäuser auszurichten. Neben technischen Informationssystemen, wie beispielsweise einem innerstädtischen Parkleitsystem oder einem Veranstaltungs- und P+R-Leitsystem, kommen zukünftig noch neue Möglichkeiten der dynamischen Bepreisung und das leichtere Auffinden von Parkplätzen durch Parking-Apps auf den Markt. Hier können neben den Chancen auch neue Risiken entstehen. So sollten die technologischen und digitalen Dienste in ein flächendeckendes Parkraummanagement integriert werden. Dadurch besteht die Möglichkeit, dass sie einen Beitrag zur Verkehrswende leisten.

6. Handlungsfelder und Maßnahmenansätze

Die gesamtstädtische Parkraumstrategie für Dortmund gliedert sich in acht Handlungsfelder, die einerseits gesamtstädtisch gelten, andererseits aber auch angepasst an die unterschiedlichen Voraussetzungen der Gebiete differenziert zu betrachten sind.

6.1 Aufbau einer Datenbasis zum Parken

Grundlage für ein passgenaues Parkraummanagement ist eine gute Datenbasis. Dies gilt vor allem für das Angebot an und die Nachfrage von Parkplätzen sowie für die Auslastung von Parkbauten und P+R-Standorten im Stadtgebiet. Diese sollte möglichst aktuell gehalten werden und auch eine Echtzeitauswertung ermöglichen.

Mit dem Aufbau der Datenbasis soll kurzfristig eine möglichst vollständige Echtzeitdatenbasis über verfügbare Parkmöglichkeiten und deren Auslastung in Parkbauten sowie an P+R-Standorten etabliert werden. Langfristig sind Echtzeitdaten auch im Zusammenhang mit dem öffentlichen Straßenraum interessant (z. B. für Bereiche wie die City und die angrenzenden Bewohnerparkgebiete), allerdings ist damit erhöhter technischer, baulicher und finanzieller Aufwand verbunden.

Hier können Digitalisierungsprojekte eine Lösungsmöglichkeit bieten, so dass Nutzer*innen in Echtzeit über freie Parkkapazitäten informiert werden können (siehe z. B. die PARCO-App⁷). Für passende Parkraumkonzepte müssen zudem Daten zur Parkraumauslastung u. Ä. erhoben und bereitgestellt werden. Eine gute Datenbasis hilft, Debatten über vermeintlich fehlende Parkplätze zu versachlichen und ersichtlich zu machen, welche Auswirkungen geplante Maßnahmen auf die Anzahl und Auslastung der verfügbaren Parkmöglichkeiten in den jeweiligen Bereichen haben. Darüber hinaus soll durch die Hinterlegung der jeweiligen Bewirtschaftungs- und Nutzungsform auch ein Überblick über die Verhältnisse zwischen den unterschiedlichen Parkregelungen möglich werden.

Maßnahmen zur Datenbasis zum Parken:

- Aufbau einer Datenstruktur zur Integration vorhandener Parkmöglichkeiten (städtische Parkbauten & P+R-Anlagen) sowie dauerhafte Unterhaltung und Pflege
- Ausweitung und Fortführung von Digitalisierungsprojekten...
- zur Echtzeitinformationen zu Parkmöglichkeiten (z. B. im Rahmen der PARCO-App)
- zur Digitalisierung des Parkleitsystems mit ergänzender Prüfung von digitalen Möglichkeiten zur Parkraumüberwachung

⁷ <https://parco-app.de/> (letzter Zugriff 19.11.2020)

6.2 Städtebau und Parken, Stellplatzsatzung und Mobilitätskonzepte

Zwischen Städtebau und Parken bestehen enge Wechselwirkungen. Bauliche Anlagen verursachen ihrer Nutzung entsprechend Verkehre und lösen somit auch Parkbedarfe aus. Um diesem Zusammenhang gerecht zu werden, hat die Stadt Dortmund im Zuge der Novelle der BauO NRW (2019) zum 01.03.2019 eine kommunale Stellplatzsatzung erlassen, welche die Anzahl und Beschaffenheit notwendiger Stellplätze⁸ und Fahrradabstellplätze⁹, bestimmte Minderungsmöglichkeiten bei guter ÖPNV-Anbindung sowie die Ablösung in unterschiedlichen Gebieten der Stadt regelt. Damit hat die Stadt ein wichtiges Steuerungsinstrument für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens genutzt und Stellplatzfragen bei Neubauvorhaben geregelt. Sie gilt bei der Errichtung von neuen baulichen Anlagen sowie bei wesentlichen Nutzungsänderungen.

Die Stellplatzsatzung ist hinsichtlich ihrer Wirkungen und Praktikabilität zu überprüfen und soll dementsprechend evaluiert werden. Dabei können auch Rückschlüsse auf die bisherige Inanspruchnahme der verschiedenen Ausgestaltungsmöglichkeiten gezogen werden. Zentraler Bestandteil einer Überarbeitung und Anpassung der kommunalen Stellplatzsatzung ist die derzeitige Richtzahlentabelle. Hier ist durch die Ermittlung passender Richtwerte eine Präzisierung der derzeit hinterlegten Spannweiten anzustreben. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, bestimmte Mobilitätsmaßnahmen der Bauherrschaft in die Ermittlung der notwendigen Stellplätze einzubeziehen. Hier können mit den Mobilitätszielen der Stadt Dortmund übereinstimmende Maßnahmen hinterlegt werden, welche die notwendige Stellplatzanzahl für Pkw reduzieren und im Gegenzug

Abbildung 13: Seestadt Aspern - Wien (Österreich)



Quelle: Planersocietät 2017

⁸ z. B. Vorgaben zur Vorbereitung der Elektrifizierung von Stellplätzen

⁹ weitreichende Vorgaben zur Qualität von Fahrradabstellplätzen

zur Förderung der Alternativen zum Kfz beitragen (z. B. Einbezug Carsharing, Förderung ÖPNV oder Maßnahmen zur Qualifizierung von Radabstellanlagen; siehe hierzu auch Radverkehrsstrategie Kap. 4.3 & 4.5).

Unabhängig von der kommunalen Stellplatzsatzung besteht die Möglichkeit, bei Planungen, die Auswirkung auf die Anzahl und Ausgestaltung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum haben, räumlich privilegierte Ausweisungen von Parkmöglichkeiten für Carsharing-Fahrzeuge

sowie für elektrifizierte Fahrzeuge (in Verbindung mit einer Lademöglichkeit) vorzunehmen. In diesem Zusammenhang ist auch die Einrichtung von Fahrradverleihstationen möglich. Diese Punkte gelten vor allem für besonders hoch frequentierte Bereiche des Stadtgebiets (z. B. Innenstadt, Hauptbahnhof, Stadion, Westfalenhallen etc.). Bei größeren städtebaulichen Projekten (z. B. Smart Rhino, Hbf Nord) können über städtebauliche Verträge Regelungen zu den Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum und zur Umsetzung von Mobilitätskonzepten aufgenommen werden.

Maßnahmen Städtebau und Parken, Stellplatzsatzung und Mobilitätskonzepte:

- Evaluation der kommunalen Stellplatzsatzung und ggf. Anpassung und Überarbeitung der Richtzahlentabelle nach den Evaluationsergebnissen
- Entwicklung und Umsetzung von spezifischen Mobilitätskonzepten bei größeren Neubauprojekten im Rahmen von städtebaulichen Verträgen/Bebauungsplanverfahren
- Privilegierte Ausweisung von Stellplätzen für Carsharing und E-Fahrzeuge
- Prüfung der Ablösebeträge für notwendige Stellplätze und deren Verwendung für mobilitätsbezogene Maßnahmen (transparente Darlegung der verwendeten Mittel)

6.3 Parkraummanagement nach Raumkategorien

Das Parkraummanagement muss, wie im vorangegangenen Kapitel beschrieben, an die unterschiedlichen lokalen Handlungserfordernisse und Bedingungen innerhalb der Stadt angepasst werden. Es wurden sechs verschiedene Raumkategorien definiert und jeweils auf den jeweiligen Raum angepasste Maßnahmen des Parkraummanagements formuliert:

1. City (inkl. Wallring)
2. Innenstadtnahe Gebiete
3. Stadtbezirkszentren
4. Gebiete mit hohem Zielverkehr
5. Gewerbe-/ Sondergebiete mit hohem Parkdruck
6. Neubau- und Bestandswohngebiete

Grundlegend für das Parkraummanagement in Dortmund sind die in Kapitel 5 dargelegten Bausteine. Als Prämissen des Parkraummanagements werden die folgenden Aspekte zugrunde gelegt:

- Generelle Ausweitung der durch Parkraummanagement erfassten Bereiche in Dortmund (Anlehnung an bestehende Konzeption zum Bewohnerparken und Einbezug weiterer Bereiche, beispielweise Stadtbezirkszentren, Gewerbegebiete u. Ä.)
- Überprüfung und Anpassung der Bewirtschaftungszeiträume sowie möglichst einheitliche Gestaltung in den verschiedenen Raumkategorien
- Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum (Prämisse: straßenbegleitendes Parken teurer als Parken in innerstädtischen und innenstadtnahen Parkbauten)
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs
- Konzeption einer umfassenden Kommunikationsstrategie als Öffentlichkeitsinformation

Diese Prämissen wurden gemeinsam in einem Workshop mit den Bezirksbürgermeister*innen entwickelt und unter Mithilfe des Arbeitskreises Mobilität der Stadt Dortmund geschärft. Wichtig ist, dass das Parkraummanagement als Handlungsfeld aktiv angegangen wird und transparent die Ziele der Maßnahmen vermittelt werden. Hier ist eine klare gemeinsame Linie von Politik und Verwaltung unverzichtbar.

Raumkategorie City (inkl. Wallring)

Die City (Gebiet innerhalb des Walls sowie der Wallring selbst) stellt einen hoch verdichteten Raum mit vielfältigen Nutzungsansprüchen, daraus resultierenden, ebenso vielfältigen Konflikten und sehr hohem gesellschaftlichen Wert dar. Unterschiedliche Nutzer*innen (z. B. Besucher*innen der Innenstadt, Bewohner*innen, deren Besuch, Lieferdienste und Arbeitnehmer*innen) sind in diesem Raum präsent und beanspruchen die zu Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten. Ziele der Verkehrspolitik in diesem Raum sind – neben der Sicherung der Erreichbarkeit – die Schaffung von Aufenthaltsqualität, die Verlagerung von Parkdruck in die Parkbauten, ein hoher Umschlag auf den im öffentlichen Raum zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten sowie eine möglichst verträgliche Abwicklung der Lieferverkehre. Außerdem soll vermittelt werden, dass die Funktion des öffentlichen Raums nicht vordergründig auf das Abstellen von Autos ausgelegt ist.

Derzeit bestehen im City-Bereich ca. 8.000 öffentlich zugängliche Parkstände (Straßenparken und in Parkbauten), die vor allem in den Parkbauten auch in Spitzenzeiten i. d. R. nicht voll ausgelastet sind. Problematisch ist vor allem, dass die Gebühren im öffentlichen Straßenraum (1,50 €/h) niedriger sind als in den Parkbauten (Ø von 1,61 €/h). Die Parkgebühren im öffentlichen Raum

von Dortmund wurden seit 1992 nicht mehr erhöht. Im Gegensatz dazu wird beispielsweise der Preis für ÖPNV-Tickets (Einzelfahrt derzeit: 2,90 €) regelmäßig an die Kostenentwicklung und Inflationsmechanismen angepasst. Daraus re-

sultiert eine Fehlsteuerung, da einerseits das Auto Kostenvorteile gegenüber dem ÖPNV genießt und andererseits die niedrigen Preise für Parkmöglichkeiten im Straßenraum Parksuchverkehr in die Straßen des erweiterten City-Bereichs ziehen.

Für den City-Bereich werden folgende Maßnahmen zum Parkraummanagement vorgeschlagen:

- Gebührenanhebung des Straßenparkens (Erhöhung auf 2,50 €/h), jedenfalls über dem Niveau der Parkbauten; danach turnusmäßige Anpassung (z. B. im Zweijahresrhythmus) angelehnt an die ÖV-Ticketsteigerungen
- Prüfung einer pilothaften Umsetzung einer Dynamisierung der Parkgebühren in Parkbauten der DoPark (d. h. zu unterschiedlichen Zeiten und je nach Nachfrage werden unterschiedliche Gebühren erhoben)¹⁰
- Für eine fußgängerfreundliche Innenstadt: Attraktivierung des öffentlichen Raums für den Fuß- und Radverkehr auch durch Inkaufnahme der Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum. Innerhalb des Wallrings sollen diese im Zeitraum von 10 Jahren schrittweise von ca. 2.000 Parkplätzen auf 1.000 Parkplätze im Straßenraum (nur noch Kurzzeitparken und Be- und Entladen) reduziert werden. Entscheidender Aspekt hierbei soll die Qualifizierung freiwerdender Flächen sein (z. B. als Aufenthalts-, Erholungs- oder Grünfläche; in Anlehnung an die Radverkehrsstrategie Kap. 4.3 & 4.5 ist auch die Umwandlung in – zunächst – temporäre Fahrrad bzw. Lastenradständer zielführend). Als Pilotprojekt ist die Radwall-Umgestaltung am Ostwall zu sehen. Dabei wird ein besonders qualifiziertes Radangebot geschaffen, wofür rd. 215 Kfz-Parkstände entfallen müssen
- Verschiebung der Bewirtschaftungszeiträume in der City (inkl. Wallring); kostenpflichtig von bislang 7-19 Uhr (Mo-Sa) auf 7-21 Uhr (Mo-So.); Beibehaltung der Begrenzung der Höchstparkdauer beim Straßenparken auf 1 Stunde innerhalb des Wallrings
- Ordnung des ruhenden Verkehrs; Markierung der legalen Parkmöglichkeiten und Ausweitung von Liefer-/Ladezonen; Vereinheitlichung der geltenden Regelungen zur jeweiligen Nutzung (zeitlich & nach Nutzer*innen)
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7)
- Begleitende Kommunikationsarbeit zu den Parkraummanagementmaßnahmen (vgl. Kap. 6.9)

¹⁰ Zahlreiche gewerbliche Parkhausbetriebe setzen bereits auf eine dynamische Preisgestaltung in ihren Parkhäusern (z. B. Apcoa in Stuttgart). Datenanalysen ermitteln Durchschnittswerte, die in der Vergangenheit erreicht wurden und finden heraus, inwieweit die derzeitige Belegung des Parkplatzes davon abweicht. Liegt sie unter dem, was sonst um diese Uhrzeit oder an diesem Wochentag erreicht wird, kann der Parkhausbetrieb seine Parkgebühren reduzieren. Fahren gerade besonders viele Pkw in die Parkgarage, können die Kosten angehoben werden. Die Algorithmen analysieren zusätzlich die Preise von Konkurrenten in der Nähe und schlagen entsprechende Reaktionen darauf vor.

Exkurs: Projekt Lebenswerte Stadt für alle – Stuttgart

Mit dem Projekt Lebenswerte Stadt für alle, das ein Bündnis aus 22 Bürgerinitiativen, Verbänden und Parteien initiiert hat, setzt die Landeshauptstadt Stuttgart innerhalb des Cityrings den Wegfall aller ebenerdigen Parkplätze im Straßenraum um. In Stuttgart wird zukünftig das gesamte Parken in der City über Parkhäuser und Tiefgaragen abgewickelt. Die innerstädtische Fußgängerzone soll ausgeweitet werden, zusätzliche Radwegeverbindungen umgesetzt werden. Die bisher noch vorhandenen 230 Parkplätze im

Straßenraum sollen zurückgebaut werden und die gesamte City fußgängerfreundlich sowie mit einem einheitlichen Tempo 20 befahrbar sein. Nur noch Behindertenparkstände sollen im öffentlichen Straßenraum zugelassen werden. Statt Autoparkplätze werden Fahrradstellplätze, Sitzmöglichkeiten, Bäume und Spielelemente im Straßenraum angeboten und so die gesamte City zu einer Flaniermeile (vgl. Stadt Stuttgart 2017: Zielbeschluss. Eine lebenswerte Stadt für alle).

Raumkategorie innenstadtnahe Gebiete

Die innenstadtnahen Gebiete unterliegen ähnlichen Eigenschaften wie der City-Bereich (inkl. Wallring), weisen aber vom Parkverhalten andere Nutzer*innengruppen auf. Die Gebiete sind ebenfalls hoch verdichtet und resultierend aus der Bauungsstruktur sind die Straßen oftmals schmal

bzw. wirken durch den ruhenden Verkehr schmal. Es bestehen vielfältige Nutzungsansprüche, woraus sich im öffentlichen Raum Konflikte der Verkehrsarten ergeben. Die prägenden Nutzer*innengruppen, die den Parkraum beanspruchen, sind neben den Bewohner*innen Innenstadtbesucher*innen, Arbeitnehmer*innen, Besuch der

Exkurs: Gebühren Bewohnerparken

Die Gebühren für einen Bewohnerparkausweis richten sich nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) und betragen in Dortmund zur Zeit 30,70 € jährlich. Es ist geplant, die Länder zu ermächtigen, die Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen zu erlassen oder diesen Kommunen selbst zu überlassen. Das Präsidium des Deutschen Städtetages empfahl 2015 eine Anhebung auf bis zu 200 € pro Jahr. Im internationalen Vergleich ist sogar das noch gering (Amsterdam 535 €, Stockholm 827 €). Wichtig wäre bei einer kommunalen Festlegung, dass der wirtschaftliche Wert oder sonstige Nutzen der Parkmöglichkeit und die verkehrspolitischen

Zielsetzungen berücksichtigt werden. Indikatoren sind z. B. die Bodenrichtwerte (entspräche Kosten¹¹ von ca. 250-500 € pro Jahr), die Herstellungs- und Bewirtschaftungskosten¹² (entspräche Kosten von ca. 220 € pro Jahr), Vergleiche mit der Miete in Sammelgaragen oder Parkhäusern (50-100 € pro Monat) oder die Sondernutzungsgebühren¹³ (entspräche Kosten von ca. 4-18 € pro Tag). Wichtig wäre, dass die kommunalen Spielräume vor dem Hintergrund ihrer verkehrspolitischen Wirkung genutzt werden. Daher wäre ein Preis, der in etwa 1 € pro Tag entspricht (dem Signalpreis für die Diskussionen im ÖPNV: 365 €-Ticket im Jahr) nachvollziehbar. (vgl. DIFU Berichte 3-2020: S.4)

¹¹ Rechnerische Jahresmiete bei 4 % p.a., Kaufpreisfaktor 25

¹² Bauliche Herstellungskosten inkl. Bewirtschaftung (z. B. Reinigung, Winterdienst, usw.)

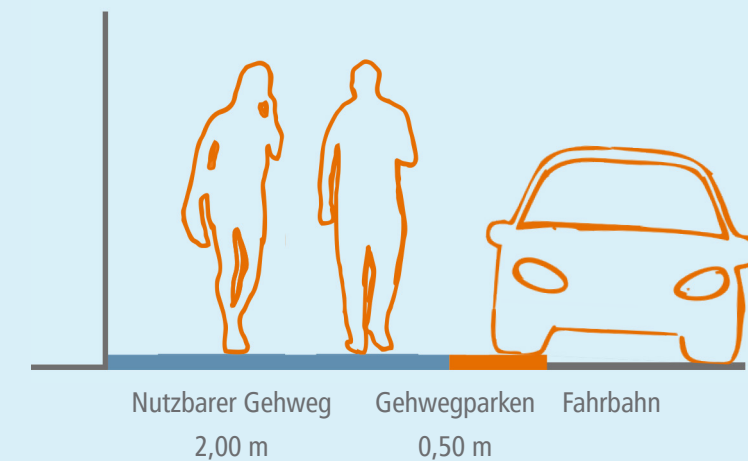
¹³ z. B. für einen Marktstand in der Größe eines Parkplatzes

Exkurs: Faires Parken

Gehwegparken ist in Dortmund allgegenwärtig. Insbesondere in verdichteten Gebieten mit viel Bestandsbebauung, aber auch in weniger dicht besiedelten Bereichen mit schmalen Straßen führt es regelmäßig zu eingeschränkt nutzbaren Gehwegen. Das Parken auf Gehwegen ist grundsätzlich nicht erlaubt. Nur bei expliziter Freigabe darf dieser zu Parkzwecken genutzt werden.

Das Modell „Faires Parken“ aus Karlsruhe ermöglicht eine Legalisierung des Gehwegparkens auf Antrag unter eng gesteckten Rahmenbedingungen. Die Beachtung der Nutzung von Gehwegen unter bestimmten Voraussetzungen zu Parkzwecken bewirkt eine Ordnung des Parkraums sowie die Kontrolle und Sicherung ausreichend breiter Gehwegflächen.

Abbildung 14: Gehwegparken



Darstellung und Quelle: Planersocietät

Bewohner*innen und Lieferdienste. Im Gegensatz zum Bereich der City (inkl. Wallring) ist der Anteil der Bewohner*innen sowie der Arbeitnehmer*innen deutlich größer, was dazu führt, dass die Ansprüche an den Parkraum andere sind. In den innenstadtnahen Gebieten wird der vorhandene Parkraum i. d. R. deutlich länger genutzt als im Bereich der City (inkl. Wallring), da sogenannte Langzeitparkende (Parkzeit regelmäßig > 6 h) die innenstadtnahen Gebiete prägen. Verkehrspolitische Ziele für diese Bereiche der Stadt sind das Zurückgewinnen von Bewegungsraum für den Fuß- und Radverkehr, das Erreichen sicherer Bedingungen für den gemeinsamen Fluss von

Kfz- und Radverkehr, die Vorhaltung von Parkmöglichkeiten für Bewohner*innen und deren Besuch, die Verlagerung von ruhendem Verkehr in Parkbauten, die Vermeidung von Parksuchverkehr und darüber hinaus die Konfliktminimierung zwischen den Verkehrsarten.

Aktuell bestehen in einigen Quartieren im Innenstadtbereich, konkret im Klinik- und im Gerichtsviertel, im Bereich der Chemnitzer Straße sowie an der Joseph-Scherer-Straße Bewohnerparkzonen. Zur Erweiterung dieser bereits eingerichteten Bewohnerparkzonen sieht ein bestehender Ratsbeschluss vor, in vier Realisierungsstufen

Maßnahmen zum Parkraummanagement in innenstadtnahen Gebieten sind:

- Im direkten Umfeld der City (z. B. Teile der Bornstraße, Hamburger Straße, Heiliger Weg) Einbeziehung der noch nicht bewirtschafteten Straßen in die Gebührenpflicht
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in den innenstadtnahen Gebieten (Bereich zwischen Mallinckrodtstraße im Norden, Kuithanstraße im Westen, B1 im Süden und Achse Klönnestraße – Franziskanerstraße im Osten, vgl. Abb. 4); die bewirtschaftete Fläche soll von 196 ha auf 721 ha vergrößert werden. Zügigere Umsetzung der grundsätzlich beschlossenen Bewohnerparkzonen bis 2025; im Zusammenhang mit Bewirtschaftungsmaßnahmen für „Gebietsfremde“; Ziel: Umsetzung von mindestens 3 - 5 Bewohnerparkzonen pro Jahr
- Erhöhung der Gebühr für den Bewohnerparkausweis in Dortmund im Rahmen der Landesermächtigungen bei Orientierung an der verkehrspolitischen Wirkung (z. B. schrittweise Erhöhung der Gebühr auf 365 €)
- Laufende Evaluation der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und auch in neuen Quartieren; mittelfristige Ergänzung der Parkraumbewirtschaftung in neuen Quartieren (z. B. Kronprinzenviertel, ehem. Güterbahnhof Ost)
- Ordnung des ruhenden Verkehrs: Definition von freizuhaltenen Mindest-Gehwegbreiten (z. B. mindestens 2,00 m) weiterentwickeln, Markierung der legalen Parkmöglichkeiten, Prüfung der Möglichkeit Kfz-Parkstände – ggf. zunächst temporär – für Fahrrad- bzw. Lastenradstände zu nutzen (siehe Radverkehrsstrategie Kap. 4.3 & 4.5)
- Prüfung der Errichtung von Quartiersgaragen: Mehrfachnutzung von Parkplätzen (z. B. nächtliche Nutzung von firmeneigenen Parkplätzen oder Parkmöglichkeiten von Nahversorgern u. a. für Bewohner*innen)
- Mittelfristig sollten in den hochverdichteten Innenstadtwohngebieten zusammen mit der Bevölkerung Entmotorisierungsstrategien für Haushalte entwickelt werden, um insbesondere die Haushalte anzusprechen, die eine geringe Autonutzung aufweisen oder weniger auf das Auto angewiesen sind (konzertierte Angebote für Carsharing; Umtausch- und Belohnungsaktionen ...)
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7), verbunden mit einer Kommunikationsstrategie (siehe 6.9) und im Zusammenhang mit der Umsetzung der Bewohnerparkzonen

weitere Bereiche im Umfeld der Innenstadt mit Bewohnerparkregelungen zu versehen (siehe Abbildung 4). Durch die begleitende Einführung einer ergänzenden Parkraumbewirtschaftung in den jeweiligen Gebieten soll u. a. dem Umstand entgegengewirkt werden, dass es bereits im Nahbereich (300 m Entfernung) der City kostenfreie Parkmöglichkeiten gibt. Dadurch kann verhindert werden, dass unerwünschter Parksuchverkehr in diese Bereiche gezogen wird.

Die Umsetzung der gewünschten Bewohnerparkzonen ist Bestandteil des Maßnahmenpakets für die innenstadtnahen Gebiete. Es wird empfohlen, die Umsetzung zu beschleunigen und mindestens drei bis fünf Bewohnerparkzonen pro Jahr einzurichten, die durch weitere Bewirtschaftungsmaßnahmen für gebietsfremde Langzeitparkende sowie eine Ordnung des ruhenden Verkehrs ergänzt werden müssen. Die Bewirtschaftung soll in monetärer Form erfolgen und sich, was Gebüh-

renhöhe und Bewirtschaftungszeiträume betrifft, an den Regelungen für das Straßenparken in der City orientieren.

Raumkategorie Stadtbezirkszentren

Die äußeren Stadtbezirkszentren (Aplerbeck, Brackel, Eving, Hombruch, Hörde, Huckarde, Lütgendortmund, Mengede, Scharnhorst) haben eine hohe Bedeutung als Einkaufs-, Dienstleistungs- und Arbeitsstandort. Zum Teil gilt dies auch für einzelne Nahversorgungszentren. Dementsprechend sind sie auch Orte mit erhöhter Parkraumnachfrage. Gleichzeitig sind es oftmals verdichtete Räume, in denen es zu Überlagerungen verschiedener Ansprüche an den öffentlichen Raum kommt. Neben dem ruhenden Verkehr sind das Ansprüche der verschiedenen Verkehrsarten sowie Ansprüche an Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. Die Stadtbezirkszentren haben insbesondere für den jeweiligen Stadtbezirk und die dort lebende Bevölkerung eine hohe Bedeutung. Als verkehrspolitische Ziele sind die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten, die Schaffung von Aufenthaltsqualität, die Reduzierung (kurzer) MIV-Fahrten in die Stadtbezirkszentren sowie die Verlagerung von ruhendem Verkehr in Parkbauten und die Generierung von Fluktuation auf Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum vordergründig.

Derzeit bestehen monetäre Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen flächendeckend nur im Stadtbezirkszentrum Hörde. Hinzu kommen dortige Bewohnerparkregelungen. In anderen Stadtbezirkszentren (z. B. Hombruch, Brackel und Mengede) gibt es nur vereinzelt Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen. Ähnlich wie in Hörde gilt es, für jedes Stadtbezirkszentrum ein Parkraumbewirtschaftungskonzept zu erarbeiten und durch die Bezirksvertretung beschließen zu lassen. Erforderlich sind dazu spezifische Parkraumerhebungen, die aufzeigen, ob es freie Parkraumreserven gibt, wie hoch der Parkdruck ist und welche Nutzer*innengruppen in den Stadtteilzentren die Parkplätze nutzen. Zudem sollten für jedes Stadtteilzentrum individuelle Parkraumkonzepte erarbeitet werden, die Aussagen zur zeitlichen oder monetären Parkraumbewirtschaftung sowie zur Bevorrechtigung von bestimmten Gruppen (z. B. Bewohner*innen etc.) geben.

Raumkategorie Gebiete mit hohem Zielverkehr

In Dortmund existieren viele Gebiete mit hohem Zielverkehr. Allen voran ist das Umfeld des Messe- und Veranstaltungsbereichs Westfalenhallen/Stadion zu nennen. Darüber hinaus sind Westfalenpark, aber auch Berufskollegstandorte, die Technische Universität, die Fachhochschul-

Folgende Maßnahmen zum Parkraummanagement werden in den Stadtbezirkszentren vorgeschlagen:

- Individuelle Parkraumerhebungen und Parkraumkonzepte mit dem Ziel einer zeitlichen und finanziellen Parkraumbewirtschaftung für die Stadtbezirkszentren (ggf. auch einzelne Nahversorgungszentren) zur Abgrenzung der Bewirtschaftungserfordernisse sowie als Datenbasis für die Diskussionen mit der Bevölkerung sowie dem lokalen Einzelhandel)
- Schaffung von Bewohnerparkzonen
- Ordnung des ruhenden Verkehrs: Definition von Mindest-Gehwegbreiten (Ziel: mind. 2,0 m), Markierung legaler Parkmöglichkeiten
- Prüfung der Errichtung von Quartiersgaragen, der Mehrfachnutzung von Parkplätzen (z. B. nächtliche Nutzung von firmeneigenen Parkplätzen oder Parkmöglichkeiten von Nahversorgern u. a. für Bewohner*innen)
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7)
- Kommunikationsstrategie zu Parkraummanagementmaßnahmen (siehe 6.9)

standorte, der Flughafen, der Rombergpark, der PHOENIX-See, PHOENIX West, der Fredenbaumpark oder zukünftig auch der Hafengebiete einzubeziehen. Diese Ziele sind durch alltägliche (z. B. Berufskollegs, TU, Fachhochschule) oder punktuelle (z. B. bei Veranstaltungen) Nutzungen sowie Freizeitnutzungen geprägt, die mit hohem Konfliktpotenzial und ebenso hohem Kontrollbedarf einhergehen. Die konkurrierenden Nutzer*innengruppen sind (Veranstaltungs-) Besucher*innen, Mitarbeiter*innen und die ansässigen Bewohner*innen sowie deren Besuch. Die Größe des betroffenen Bereichs unterscheidet sich zwischen den unterschiedlichen Nutzungen deutlich. Der Einfluss der Westfalahallen und des Stadions ist beispielweise in einem sehr großen Umkreis spürbar, wohingegen sich der Einflussbereich der Berufsschulstandorte zumeist auf wenige Straßen begrenzt. Verkehrspolitische Ziele für die Gebiete mit hohem Zielverkehr sind die

Sicherung der Erreichbarkeit, eine verträgliche Abwicklung und Lenkung des ruhenden Verkehrs sowie die damit einhergehende Reduzierung von Parksuchverkehr und möglichst geringe Verlagerungen in umliegende Gebiete. Darüber hinaus ist eine Reduzierung des MIV-Anteils der (Veranstaltungs-)Besucher*innen erstrebenswert.

Für einige der genannten Gebiete besteht derzeit keine Bewirtschaftung, andere werden zu bestimmten Zeiten (z. B. bei Veranstaltungen) bewirtschaftet. Für die Gebiete mit hohem Zielverkehr sollte das Instrument des Parkraummanagements angewandt werden. Hierzu ist mit den jeweils betroffenen Akteuren eine enge Abstimmung erforderlich, um individuell ausgestaltete Lösungen für die jeweils gegebene Problemstellung zu finden und umzusetzen.

Folgende Maßnahmen zum Parkraummanagement in Gebieten mit hohem Zielverkehr werden vorgeschlagen:

- Lenkung des ruhenden Verkehrs im Umfeld von Veranstaltungen; Optimierung und Digitalisierung der Parkleitsysteme zum Veranstaltungsparken
- Individuelle Parkraumerhebungen und Parkraumkonzepte mit dem Ziel einer zeitlichen und finanziellen Parkraumbewirtschaftung für Bereiche mit hohem Zielverkehr (zur Abgrenzung der Bewirtschaftungserfordernisse sowie als Datenbasis für die Diskussionen mit der Bevölkerung, Veranstalter*innen und weiteren beteiligten Akteur*innen)
- Kooperation mit der Veranstaltungsbranche und weiteren beteiligten Akteur*innen; Offensive Bewerbung von Alternativen zur Anreise mit dem Pkw; Berücksichtigung von ÖPNV-Integration bei Veranstaltungstickets sowie an die Veranstaltungszeiten angepasste ÖPNV-Bedienung
- Einführung von Bewohnerparkbereichen im Umfeld von verkehrsaufkommensstarken Zielen
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7)
- Kommunikationsstrategie zu Parkraummanagementmaßnahmen (siehe 6.9)

Raumkategorie Gewerbe- / Sondergebiete mit hohem Parkdruck

In Gewerbegebieten erheben Arbeitnehmer*innen, Kundschaft sowie der Wirtschaftsverkehr, bestehend aus Schwerverkehr und Lieferdiensten, Anspruch auf Parkraum. Die meisten Gewerbegebiete sind monofunktional ausgerichtet und haben eine hohe wirtschaftliche Bedeutung für die Stadt Dortmund. In wachsenden Fallzahlen besteht Konfliktpotenzial mit angrenzenden Gebieten (i. d. R. Wohngebiete), welches insbesondere durch den Langzeitparkbedarf der Arbeitnehmer*innen zustande kommt. Als verkehrspolitische Ziele sind neben der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete die verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs, eine Reduzierung des MIV-Anteils sowie möglichst keine Verlagerung von ruhendem Verkehr in umliegende Gebiete zu nennen.

Ein aktuelles Beispiel dazu, welche Konflikte aufgelöst werden können, stellen die Diskussionen über die aneinandergrenzenden Bereiche der südlichen Gartenstadt und der Stadtkrone Ost oder auch Kirchderne dar. Parkraummanagement sollte daher auch für Gewerbegebiete mit hohem Parkdruck betrieben werden. Hierzu ist eine enge Zusammenarbeit mit den jeweils ansässigen Betrieben und Unternehmen anzustreben. Im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement kann hier nicht nur im öffentlichen Raum Einfluss genommen werden, sondern auch im privaten Raum (Eigeninitiative von Betrieben und Unternehmen) Parkraummanagement betrieben werden. Darüber hinaus sind Bewohner*innen aus umliegenden Gebieten ebenfalls in ein Konzept einzubeziehen.

Folgende Maßnahmen zum Parkraummanagement in Gewerbe- /Sondergebieten mit hohem Parkdruck werden vorgeschlagen:

- Lenkung des ruhenden Verkehrs mit Hinweis auf zentrale Parkplätze in den Gebieten
- Freihalten von angrenzenden (Wohn-) Gebieten; Bewohnerparkregelungen und Parkraumbewirtschaftung prüfen und ggf. umsetzen
- Kooperation mit Betrieben und Unternehmen; Mehrfachnutzung privater Parkmöglichkeiten; gemeinsam betriebene Quartiersgaragen, Erwirken von Eigeninitiativen zum Parkraummanagement bei den Betrieben und Unternehmen
- Stadt Dortmund agiert als Vorbild: Bewirtschaftung des Parkens für Arbeitnehmer*innen und Besuchende bei stadteigenen Grundstücken (Verwaltung, Schule, Kultureinrichtungen etc.); Förderung von Kfz-Alternativen
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7)
- Kommunikationsstrategie zu Parkraummanagementmaßnahmen (siehe 6.9)

Raumkategorie Neubau- und Bestandswohngebiete

Neubau- und Bestandswohngebiete sind Lebensmittelpunkte der jeweiligen Bewohner*innen. Diese sind hier – ergänzt um Besucher*innen und in begrenztem Umfang Lieferdienste – die Hauptnutzer*innen des vorhandenen Parkraums. Räumliche Eigenschaften bestehen in oftmals begrenzten Straßenräumen, hohen Ansprüchen

an die Aufenthaltsqualität sowie vor allem in Neubaugebieten in meist homogener Einwohnerschaft. Viele Menschen in den Neubaugebieten haben einen ähnlichen Lebenszyklus (z. B. Familiengründungphase). Das bedeutet, dass auch ein ähnlicher Verlauf bei den Pkw-Besitzzahlen in den Neubaugebieten festzustellen ist. Die verkehrspolitischen Ziele in Neubau- und Bestandswohngebieten stehen in einem engen Zusammenhang

mit städtebaulichen Zielsetzungen (Flächenspar-samkeit, geringe Flächenversiegelung, bezahl-bares Wohnen). Dazu soll Nachverdichtung im Be-stand der Ausweisung von neuen Bauflächen im Stadtgebiet vorgelagert sein, um die Neuversie-gelung von Flächen im Stadtgebiet insgesamt zu reduzieren. Aus verkehrspolitischer Sicht ist eine

hohe Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen durch die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den privaten Raum zu erzeugen. Außerdem ist die Reduzierung des MIV-Aufkommens über die Schaffung von Alternativen zu fördern und die Verlagerung von ruhendem Verkehr in umliegen-de Gebiete zu verhindern.

Empfohlene Parkraummanagementmaßnahmen in Neubau- und Bestandswohngebieten:

Für Neubaugebiete:

- Evaluation der kommunalen Stellplatz-satzung (siehe 6.2)
- Schaffung zentraler Parkmöglichkeiten an Eingangsbereichen zum Umgang mit den sich verändernden Anforderungen in homogenen Neubaugebieten, zur Be-schränkung des Straßenraumparkens
- Einbezug von Carsharing (Schaffung von Carsharing-Standorten)
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7)
- Kommunikationsstrategie zu Parkraum-managementmaßnahmen (siehe 6.9)

Für Bestandsgebiete:

- Ordnung des ruhenden Verkehrs; Be-rücksichtigung der Mindest-Gehweg-breite (Ziel: mind. 2,0 m); Prüfung der Möglichkeit zur Einführung von legalem Gehwegparken; Markierung der lega-len Parkmöglichkeiten; Freihaltung von Sichtachsen
- Einbezug von Carsharing (Schaffung von Carsharing-Standorten)
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe 6.7)
- Kommunikationsstrategie zu Parkraum-managementmaßnahmen (siehe 6.9)

6.4 Behindertenparkplätze und weitere Sonderstellplätze

Öffentliche Parkbauten und Parkplatzflächen in Dortmund weisen i. d. R. einen gewissen Anteil an Behindertenparkplätzen aus, um ein für mobili-tätseingeschränkte Personen angepasstes Ange-bot an Parkplätzen vorzuhalten. Diese Parkplätze sind einerseits in ihren Abmessungen an die erhöhten Platzbedarfe (z. B. durch einen Rollstuhl) von Mobilitätseingeschränkten ausgerichtet. Andererseits sind sie zumeist so angeordnet, dass ein möglichst kurzer Weg zum jeweiligen Ziel (z. B. Eingang eines Gebäudes, Bahnsteig, etc.) ermöglicht wird. Allgemein gültiges Planungsprin-zip ist in diesen Zusammenhang das Ausweisen eines Anteiles von ca. 3 % der Gesamtanzahl der Parkplätze als Behindertenparkplätze. Dadurch wird i. d. R. zwar ein Überangebot erzeugt, aber das ist sinnvoll, um im Bedarfsfall erhöhten Suchaufwand sowie längere Wege für mobilitäts-

eingeschränkte Personen zu verhindern bzw. zu minimieren.

Parkplätze können nach der neuen StVO vom 28.04.2020 mit einem Zusatzzeichen gekenn-zeichnet werden. Damit können Parkplätze für bestimmte Fahrzeugarten (z. B. elektrisch betrie-bene Fahrzeuge oder Carsharing-Fahrzeuge) be-schränkt werden. Es sind z. B. in Dortmund schon im Zusammenhang mit Ladestationen einige Parkplätze für E-Fahrzeuge ausgewiesen worden. Intention ist die Unterstützung der neuen nach-haltigeren Antriebsart bzw. eines geteilten Pkw-Besitzes durch die Ausweisung der betreffenden Stellplätze in privilegierten Lagen sowie die (an-teilige oder befristete) Befreiung von Parkgebüh-ren. In Parkbauten können außerdem Frauen- und Familienparkplätze ausgewiesen werden. Diese Möglichkeit wird in vielen Dortmunder Parkbau-

Abbildung 15: E-Parkplatz - St.Leon-Rot



Quelle: Planersocietät 2019

ten genutzt. Durch die Nähe zu den Ausgängen der Parkbauten bzw. die Nähe zum Ziel (z. B. Eingang eines Geschäfts) werden notwendige Weeglängen reduziert und so die subjektive Sicherheit erhöht. Die Stadt Dortmund gibt darüber hinaus sogenannte Handwerkerparkausweise aus, durch die Kraftfahrzeuge von Handwerksbetrieben oder handwerksähnlichen Betrieben im eingeschränkten Halteverbot, in Halteverbotszonen und auf öffentlichen Parkplätzen mit Parkscheibenpflicht geparkt werden können. An Parkuhren sowie im Bereich von Parkscheinautomaten kann gebüh-

renfrei und ohne Beachtung der Höchstparkdauer geparkt werden. Außerdem besteht die Möglichkeit, Bewohnerparkbereiche zu nutzen. Die als Ausnahmegenehmigung angelegten Handwerkerparkausweise dürfen nur genutzt werden, wenn in zumutbarer Entfernung keine andere Parkmöglichkeit zur Verfügung steht. Diese sind außerdem auf die Dauer des Arbeitseinsatzes begrenzt. Auch ambulante soziale Dienste können einen Handwerkerparkausweis beantragen. Dieser muss bei der Straßenverkehrsbehörde beantragt werden.

Im Bereich der Behindertenstellplätze und sonstiger Sonderstellplätze werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Beibehaltung des Planungsprinzips zur Ausweisung von mind. 3 % der gesamten Stellplätze als Behindertenstellplätze (bei Neuanlage bzw. Vergrößerung von Parkbauten)
- Sukzessiver Ausbau von Behindertenparkplätzen in bestehenden Parkbauten bis zum Erreichen von 3 % der Gesamtzahl der Parkplätze
- Nutzung der Möglichkeit, privilegierte Stellplätze für E-Fahrzeuge und Carsharing-Fahrzeuge auszuweisen
- Einbezug von Gebührenabweichungen für E-Fahrzeuge (z. B. während des Ladvorgangs) und Carsharing-Fahrzeuge
- Mit fortschreitender Anzahl an E-Fahrzeugen: sukzessives Zurückfahren der eingerichteten Privilegien für E-Fahrzeuge (festzumachen anhand der Anteile im Dortmunder Fahrzeugbestand)
- Ausweisung von Frauen- und Familienparkplätzen bei der Herstellung von öffentlichen Parkbauten
- Weiterführung der Handwerkerparkausweise und Prüfung der Möglichkeit, gewerblichen Mietern einen mit dem Bewohnerparkausweis vergleichbaren Parkausweis zur Verfügung zu stellen

6.5 Ausbau und Erneuerung des Parkleitsystems

Ein modernes und dynamisches innerstädtisches Parkleitsystem trägt dazu bei, Parksuchverkehr zu bündeln, zu lenken und diesen insgesamt zu reduzieren. Neben der guten Sichtbarkeit im Straßenraum und der einfachen Lesbarkeit im fließenden Verkehr ist darüber hinaus von übergeordneter Bedeutung, dass vorhandene Parkplatzkapazitäten möglichst aktuell und zuverlässig angezeigt werden.

Die Erneuerung und Erweiterung des Parkleitsystems wird bereits als Maßnahme des Masterplans Nachhaltige Mobilität vom Bund gefördert und soll bis 2022 umgesetzt werden. Hier wird das System erneuert und digitalisiert. Darüber hinaus wird mit dem Verkehrs- und Parkleitsystem rund um das Veranstaltungsgelände der Westfallenhallen bis 2024 ein separates System aufgebaut, welches in der Lage sein wird, mit dem Parkleit-

system der Innenstadt zu kommunizieren. Die Integration von Park-and-Ride-Parkplätzen (siehe 4.6) wird Nutzer*innen aus den Außenstadtbezirken sowie auswärtige Besucher*innen über freie Parkstände informieren.

Ziele des Vorhabens „Ausbau und Erneuerung des Parkleitsystems Innenstadt“ sind eine effizientere Gestaltung des Verkehrsflusses sowie eine optimierte Verteilung des ruhenden Verkehrs. Im Zuge einer grundhaften Erneuerung der bestehenden Infrastruktur des Parkleitsystems werden moderne Anzeige- und Informationssysteme zur zielgerichteten Lenkung des Verkehrs eingesetzt und das Parkleitsystem um zusätzliche, bereits vorhandene Parkhäuser und Schilderstandorte erweitert. Die vorhandene Infrastruktur kann durch dynamische LCD-Modulbeschilderungen und LED-Leittechnik ersetzt werden und somit

Abbildung 16: Altes Parkleitsystem - Stadt Dortmund



Quelle: Planersocietät 2020

Maßnahmen im Bereich des Parkleitsystems:

- Umsetzung der Erneuerung und Erweiterung des Parkleitsystems bis 2022 (Maßnahme des Masterplans Nachhaltige Mobilität; gefördert vom Bund)
- Aufbau eines Verkehrs- und Parkleitsystems für den Veranstaltungsbereich der Westfalenhallen und Umgebung bis 2024
- Einrichtung und Nutzung einer Schnittstelle zwischen den beiden Parkleitsystemen zur Nutzung von Synergien
- Kontinuierliche Evaluation der Wirkung und Anpassungsmöglichkeiten der Parkleitsysteme
- Synergien mit den Maßnahmen zur Datenbereitstellung und Digitalisierung prüfen
- Prüfung einer Hinterlegung von aktuellen Parkpreisen im Parkleitsystem (insb. im Vergleich zu den Preisen im öffentlichen Straßenraum)

einen innovativen Bestandteil des neuen Parkleitsystems Innenstadt darstellen.

Durch eine frühzeitige Beeinflussung mittels LED-Informationssystemen können an den innerstädtischen Haupteinfallstraßen und im Außenbereich eine umweltschonende Lenkung der Verkehre und eine Attraktivitätssteigerung des P+R-Parkplatzangebotes erreicht werden. Im innerstädtischen Bereich führt die verbrauchs- und auslastungsoptimierte Lenkung zu einer bedarfsgerechten Zuweisung der knappen Infrastrukturkapazitäten. Durch die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger und die dynamische Nutzungsempfehlung kann der Anteil umweltschonender Verkehrswege erhöht werden.

Ein wesentlicher Aspekt des neuen Parkleitsystems ist die Darstellung der vollständigen innerstädtischen Parkplatzkapazität und die damit verbundene Anbindung der neu ins System hinzukommenden, vorhandenen Parkhäuser CineStar, St. Johannes Hospital und Klinikum Dortmund. Neben den innerstädtischen Parkhäusern sollen erstmals die peripher liegenden Park+Ride-Parkplatzanlagen in das Parkleitsystem integriert werden. Dies betrifft die Standorte an den Hauptmagistralen mit entsprechender hoher Parkplatzkapazität und attraktiver ÖPNV-Anbindung. Dazu zählen die Anlagen Hafen (220 Parkplätze), Schulte Rödding (294 Parkplätze), Gottesacker (324 Parkplätze) und Westfalenhallen/Remydamm (900 Parkplätze).

Die dynamischen Parkplatzbelegungszahlen können über eine vierstellige LCD-Anzeige abgebildet werden. Es ist zu prüfen, ob die LCD-Beschilderung zusätzlich um statische Wegweiser ergänzt werden kann, um die Verkehrsteilnehmenden im System zu halten. Die im Innen- und Außenbereich liegenden Informationstafeln dienen einer frühzeitigen Verkehrslenkung und -information der Verkehrsteilnehmenden. Durch die LED-Technik steht dem städtischen Verkehrsmanagement ein flexibles Anzeigesystem zur Verfügung, das den Parksuchverkehr frühzeitig auf besondere Verkehrsereignisse oder Kapazitätsengpässe aufmerksam machen kann.

Diese Maßnahme zur Erneuerung des Parkleitsystems wird bereits vom Tiefbauamt der Stadt Dortmund umgesetzt. Sie ist kontinuierlich auf ihre Umsetzung, Wirkungen und Aktualität zu überprüfen, ggf. anzupassen und weiter zu ergänzen. Die Möglichkeit, bereits vor Fahrtantritt auf der städtischen Homepage im Internet die Verfügbarkeit freier Parkplätze abzufragen, ist weiter auszubauen und ggf. im Zuge der Maßnahmen zur Datenbereitstellung (siehe 6.1) und zur Digitalisierung (siehe 6.8) im Mobilitätsdaten-Marktplatz zu bündeln, zu veröffentlichen und bereitzustellen. Weiterhin besteht die Möglichkeit, neben der dynamischen Anzeige von vorhandenen Parkplatzkapazitäten möglicherweise auch aktuelle Parkpreise im Parkleitsystem (z. B. als Gegenüberstellung zum Parken im Straßenraum) zu hinterlegen und die Steuerungswirkung so zu verstärken.

6.6 Park+Ride und intermodale Schnittstellen

Intermodalität bedeutet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für eine Wegstrecke. Im Bereich des ruhenden Verkehrs betrifft dies vor allem den Umstieg vom Kfz auf den ÖPNV oder den Radverkehr und die Mikromobilität (z. B. E-Tretroller). Intermodale Schnittstellen im Radverkehr werden im Rahmen der Radverkehrsstrategie thematisiert. Im Rahmen der Parkraumstrategie wird das Thema Park+Ride (P+R), also den Umstieg vom Kfz auf den ÖPNV, beleuchtet. Dieser erfolgt bestenfalls außerhalb der verdichteten Bereiche einer Stadt und im Umfeld größerer Straßeninfrastrukturen sowie Haltepunkte des öffentlichen Nahverkehrs. Dadurch soll erreicht werden, dass Kraftfahrzeuge außerhalb der innerstädtischen Bereiche abgestellt werden und somit keinen Parkbedarf in den ohnehin bereits überlasteten Bereichen hervorrufen. Der letzte Teil des Weges wird dann mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Dortmund verfügt derzeit über 3.300 offiziell gelistete P+R-Parkplätze, das ist im Verhältnis zu anderen Großstädten relativ wenig (Köln ca. 5.400, Düsseldorf ca. 4.000, Leipzig ca. 3.900, Bremen ca. 3.300, Essen ca. 1.000). Einige Städte weisen sehr hohe P+R-Parkplatzzahlen aus, von denen eine Vielzahl allerdings auch in der umliegenden Region liegen (z. B. Stuttgart ca. 12.000, Hannover ca. 5.800).

Die Park+Ride-Kapazitäten sollen im Zusammenwirken mit einer flächendeckenden Parkraumbe-wirtschaftung in den zentralen Bereichen in den nächsten Jahren weiter ausgebaut und attraktiviert werden. Neben einem Ausbau der P+R-Parkplätze im Stadtgebiet wird es vor allem darauf ankommen, zusammen mit anderen Kommunen sowie regionalen Akteuren (u. a. RVR, Kreis Unna, Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis, Kreis Soest) auch die P+R-Anlagen in der Region auszuwei-

Abbildung 17: Park+Ride am Gottesacker - Dortmund



Quelle: Stadt Dortmund, Roland Gorecki 2020

Maßnahmen im Bereich P+R sowie intermodaler Schnittstellen:

- Erneuerung & Erweiterung der P+R-Anlage am Remydamm
- Evaluierung & Fortschreibung des P+R-Konzeptes von 2004
- Ausweitung der Neubau-, Ausbau- und Qualifizierungsvorhaben an P+R-Standorten (z. B. S Dortmund-Kley)
- Einführung von Kombi-Tickets P+R & Mobilitätsalternative (z. B. max. 5,00 € für Parken sowie Hin- & Rückfahrt zwischen P+R-Anlage und Innenstadt; Gruppentickets)
- Schaffung von Kontrollmöglichkeiten (z. B. Schrankensysteme) und Echtzeitinformationen über die Auslastung der P+R-Anlagen
- Abstimmung über ein P+R-Konzept an den SPNV-Haltepunkten mit den Umlandgemeinden

ten. Dies soll ein wesentlicher Baustein in einem eigenen Teilkonzept des Masterplans Mobilität werden.

Die Stadt Dortmund plant, angelehnt an die Erneuerung und Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems (siehe 6.5), zunächst den zahlenmäßigen Parkplatzausbau sowie die Einbeziehung der P+R-Parkplätze an der Ruhrallee (Remydamm) bzw. des Parkplatzes D1 am Westfalenpark sowie der P+R-Anlagen am Hauptfriedhof, am Sunderweg und im Bereich Schulte-Rödding in das Parkleitsystem. Dazu gehört auch die digitale Ausstattung der P+R-Standorte (siehe 6.5), der die Einbindung von Echtzeitdaten für über das Parkleitsystem hinausgehende digitale Strukturen ermöglicht (z. B. Verkehrssapps, Verkehrsinformationssysteme etc.). Darüber hinaus soll als Umstiegsanreiz auch die Zeitersparnis dargestellt werden, die bei der Nutzung von Mobilitätsalternativen zu bestimmten innerstädtischen Zielen entsteht. Da Fremdnutzung von P+R-Anlagen vermehrt vorgekommen ist, wird diese zukünftig durch die Errichtung von Schrankensystemen ausgeschlossen. Reguläre P+R-Nutzer können dann mit ihrem gültigen Fahrausweis die Anlagen kostenfrei für 24h nutzen, wohingegen für andere Nutzer sowie bei einer Standzeit von über 24h eine Parkgebühr fällig wird. Des Weiteren sah das P+R- und B+R-Konzept von 2006 vor die P+R-Anlage in Dortmund-Kley auf 32 Stellplätze auszubauen und Schrankensysteme an P+R-

Standorten einzusetzen. Diese Planungen sind auf den Weg gebracht und der Bau bereits ausgeschrieben worden (begleitet und finanziert durch das Projekt Emissionsfreie Innenstadt).

An diese bestehenden Planungen knüpft die Parkraumstrategie an und sieht eine Ausweitung der Ausbau- und Qualifizierungsvorhaben an den bestehenden P+R-Standorten vor. In Anlehnung an den Aufbau einer Datenbasis zum Parken (siehe 6.1) ist die sukzessive Ausstattung der weiteren P+R-Standorte mit digitalen Erhebungs- und Auswertungssystemen und digitalen Schnittstellen zur weiteren Verwendung der erhobenen Daten sinnvoll. Bestandteil des Ausbaus sollten außerdem weitere Ausstattungselemente des Umweltverbunds sein. Dazu gehören z. B. Stationen des Fahrradverleihsystems, hochwertige Fahrradabstellanlagen, eine gute Radverkehrsanbindung der P+R-Standorte (siehe **Fahrradverkehrsstrategie**) sowie Angebote der Mikromobilität (z. B. Tretroller). Zur Förderung der Nutzung der P+R-Standorte sieht die Stadt Dortmund ein Marketingkonzept für städtische P+R-Anlagen vor, die den Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds auf dem Weg in die Innenstadt in Verbindung mit den bestehenden P+R-Anlagen bewirbt. Der geplante Umstiegsanreiz durch Informationen zur Zeitersparnis durch einen Umstieg auf eine Mobilitätsalternative sollte auch im Bereich weiterer P+R-Anlagen geprüft werden. Darauf aufbauend ist die Verknüpfung

des P+R-Konzepts mit den weiterführenden Verkehrsmitteln essenziell. Die angestrebte Kombination von ÖPNV-Tickets mit der Möglichkeit, den P+R-Parkplatz kostenfrei zu nutzen, sollte sowohl für ÖPNV-Ticket-Abonnent*innen als auch für einzelne bzw. spontane Nutzungen der öffentlichen Verkehrsangebote möglich sein. Orientierung zur

Bepreisung ist die Prämisse, dass ein verknüpftes Ticket (Nutzung P+R-Anlage & Hin- und Rückfahrt zwischen P+R-Anlage und Innenstadt) günstiger ist als ein zweistündiges Parken in der City. Die Kontrolle der P+R-Anlagen muss entweder durch das Ordnungsamt oder durch die Beschränkung der P+R-Anlagen erfolgen.

6.7 Parkraumüberwachung

Eine kontinuierliche, möglichst flächendeckende Parkraumüberwachung ist für den kurz-, mittel- und langfristigen Erfolg der Parkraumstrategie essenziell. Sie erhöht die Akzeptanz und verringert Regelverstöße. Der Städtevergleich (siehe Kap. 3) zeigt, dass Dortmund im Bereich der Personalstellen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs sowohl bezüglich der absoluten Zahlen (36 Planstellen) als auch hinsichtlich der mit den Bevölkerungszahlen in Relation gesetzten Zahlen (0,06 Planstellen pro 1.000 Einwohner*innen) deutlichen Nachholbedarf hat. Die Schere spreizt sich noch mehr, da viele Großstädte in den vergangenen Jahren die Personalstellen im Ordnungsamt erhöht haben. Der angekündigte Stellenausbau des Ordnungsamtes auf 51 Planstellen ist mittlerweile vollzogen, kann jedoch nur ein erster Schritt sein. Auch mit dieser Personalaufstockung bleibt Dortmund im hinteren Feld des Städtevergleichs. Es gilt, angesichts der angedachten Parkraummanagementmaßnahmen (siehe 6.3) das Personal zur Parkraumüberwachung sukzessive weiter zu erhöhen.

Der Städtevergleich macht deutlich, dass eine Personalausstattung von rund 140 Planstellen im Außendienst des ruhenden Verkehrs notwendig wäre, um auf eine in etwa vergleichbare Personalausstattung wie Köln oder Düsseldorf zu kommen. Eine Erhöhung der Personaldecke im Ordnungsamt ist insbesondere deshalb erforder-

lich, da die Umsetzung der geplanten Maßnahmen (weitere Umsetzung Bewohnerparkzonen, Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Stadtteilzentren, Kontrollbedarfe in Gewerbegebieten) sowie straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (u. a. das Freihalten von Gehwegen und Radwegen etc.) weiteren Personalbedarf erwarten lassen. Der Ausbau der Parkraumüberwachung muss zwar finanziert werden, wirkt sich unter der Annahme, dass sich Planstellen in der Verkehrsüberwachung annähernd selbst tragen, aber kaum negativ auf den Kommunalhaushalt aus. Mit dem Ausbau der Parkraumüberwachung sind auch damit einhergehende Kommunikationsmaßnahmen auszubauen und zielorientiert einzusetzen.

Neben einem zahlenmäßigen Ausbau des Überwachungspersonals im Außendienst sind parallel auch die Kapazitäten des Innendienstes und der Führungsstruktur gleichermaßen anzupassen. Neben den notwendigen Budgets für zusätzliche Planstellen sind außerdem auch zur Qualifizierung der Mitarbeiter*innen finanzielle Mittel vorzusehen. Dies gilt einerseits für den Umgang mit Konflikten während der Überwachung und andererseits im Bereich der Verkehrssicherheit und der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen. Zudem müsste die räumliche Unterbringung der Verkehrsüberwachung mit in die Überlegungen einbezogen werden, da der Ausbau der vorge-

nannten Personaldimensionen mit den aktuellen räumlichen Kapazitäten nicht möglich sein wird. Hier müssten entweder am aktuellen Standort weitere Kapazitäten geschaffen oder ein anderer geeigneter Standort innerhalb des Wallrings gefunden werden. Des Weiteren bedarf es angesichts der vielfältigen neuen Überwachungsbereiche und -aufgaben einer Neukonzeption von Überwachungsrouuten, -frequenzen und -zeiträumen. Auch die Entwicklung von arhythmischen Überwachungsrouuten ist ein bedeutender Aspekt zur Ausweitung der Parkraumüberwachung, sodass zum Beispiel Falschparken in innenstadtnahen Quartieren auch nach Feierabend

oder an Wochenenden kontrolliert wird oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von schwachen Verkehrsteilnehmenden vor Schulbeginn bereits Schulwege auf Parkverstöße hin kontrolliert werden.

Ein entscheidender Aspekt, den Parkraumüberwachung aufgrund fehlender gesetzlicher Legitimation und einem damit einhergehenden unverhältnismäßigem Aufwand derzeit nicht überprüfen kann, ist die Zweckentfremdung vieler Garagen (siehe Kap. 2 Umparken - Hier besteht Handlungsbedarf). Dieses Problem ist auf kommunaler Ebene derzeit nicht zufriedenstellend lösbar.

Maßnahmen im Bereich Parkraumüberwachung:

- Sukzessiver Ausbau der Planstellen auf zunächst 90 Stellen bis 2025
- Konzeption neuer Überwachungsrouuten, -frequenzen und -zeiträume (auch arhythmisch)
- Anregung zur Prüfung von Einsatzmöglichkeiten von Digitalisierungsansätzen zur Parkraumüberwachung (siehe 6.8)
- Entwicklung von Maßnahmen gegen die Zweckentfremdung von privaten Garagen und Stellplätzen
- Begleitende Kommunikationsmaßnahmen zum Ausbau der Parkraumüberwachung (siehe 6.9)

6.8 Parken im Zeitalter der Digitalisierung: Nutzung neuer Möglichkeiten

Die Nutzung digitaler Möglichkeiten im Themenfeld ruhender Verkehr ist eng mit dem Aufbau einer Datenbasis „Parkmöglichkeiten“ (siehe 6.1) verbunden. Durch deren Aufbau und die sukzessive Erweiterung ergeben sich vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Ein bedeutender Punkt ist die Auswertungs- und Bereitstellungsmöglichkeit von Echtzeitinformationen zu Parkmöglichkeiten und deren Auslastung. Die generierten Daten können einerseits für städtische Planungszwecke und andererseits für öffentliche Informationszwecke verwendet werden. Erster Schritt ist die umfassende Aufnahme der städtischen Parkbauten (Tiefgaragen, Parkhäuser und Parkplätze) sowie der P+R-Anlagen in die digitale Datenstruktur. Hieran können weitergehende Planungen ausgerichtet und Informationen an die Verkehrsteilnehmenden kommuniziert werden (z. B. Verkehrsinformationstafeln, lokales Radio, Mobilitätsportal, Mobilitäts-App etc.). In einem zweiten Schritt sollten ausgehend von der Innenstadt kontinuierlich auch Straßenparkbereiche, in denen eine Park-

raumbewirtschaftung erfolgt, digital erfasst und zu Planungs- und Informationszwecken genutzt werden. Dies wurde bereits in einem ersten Pilotprojekt in der Straße Bissenkamp in Dortmund umgesetzt. Die Zusammenstellung der digital erfassten Daten sollte in einem Mobilitätsportal erfolgen, in dem alle relevanten Daten und Informationen zur Mobilität in Dortmund zusammengetragen werden. Ausgehend von der Zusammenstellung der digital erfassten Daten ist die Einrichtung von Schnittstellen zu Apps, die aus dem alltäglichen Gebrauch bekannt sind (HERE, Google Maps, Navigations-Apps der Autohersteller), essenziell zur Entwicklung einer breiten Lenkung und Reduzierung von Parksuchverkehren. Darüber hinaus soll das Mobilitätsportal auch die Bereiche des Handyparkens aufführen, die es angesichts der digitalen Möglichkeiten ebenfalls auszuweiten gilt. Zudem besteht hinsichtlich der Mehrfachnutzung von Stellplätzen die Möglichkeit, hier ungenutzte Stellplätze anzubieten (stunden-, tage, wochenweise).

Maßnahmen zur Nutzung digitaler Möglichkeiten:

- Nutzung der Datengrundlagen zu Planungszwecken
- Integration von Informationen über Parkmöglichkeiten und deren Echtzeitauslastung in einem umfassenden Mobilitätsportal
- Einrichtung von Schnittstellen zur Weiterverwendung der Daten
- Ausweitung des Handyparkens
- Einbindung eines Portals für mehrfach nutzbare Parkplätze

6.9 Begleitende Kommunikationsoffensive zum Thema Parken

Parken ist ein hochsensibles und verkehrspolitisch umstrittenes Thema. Kommunale Erfolge in der Umsetzung von Parkraumstrategien sind nicht zuletzt auf eine angemessene Kommunikation des Themas zurückzuführen. Daher ist eine begleitende Kommunikation zur Parkraumstrategie unerlässlich.

Eine begleitende Kommunikationsoffensive zum Thema Parken gilt es von städtischer Seite aus koordiniert und strukturiert zu konzipieren sowie anzugehen. Dazu sind finanzielle Mittel für Kampagnen und Flyer, eine professionelle

Begleitung und vor allem personelle Ressourcen bereitzustellen. Es bedarf der Zusammenarbeit der beteiligten Ämter (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Tiefbauamt, Ordnungsamt) sowie einer verantwortlichen Koordinierungsstelle.

Offizieller Auftakt der Öffentlichkeitsarbeit zum Thema ruhender Verkehr sollte eine öffentlichkeitswirksame Positionierung der Verwaltungs- und Stadtspitze sein. Diese könnte ähnlich wie bei der Emissionsfreien Innenstadt (Kampagne UmsteiGERN) auch über Botschafter*innen und persönliche Statements laufen. Um das Thema

Es gibt mehrere Ziele für die Kommunikation rund um das Thema Parken:

- Sensibilisierung für das Thema (Aufzeigen von Fakten und Daten, Entkräften von typischen Gegenargumenten, Aufzeigen von Nutzungskonflikten und insbesondere von Verkehrssicherheitsproblemen, die vor allem schwächere Verkehrsteilnehmende – Kinder, Senior*innen, Mobilitätseingeschränkte – treffen
- Parkraummanagement aktiv statt reaktiv kommunizieren: Bürger*innen müssen über die Wirkungen von Fehlverhalten beim Parken aufgeklärt werden. Grundsatz dabei: erst Kommunikation, dann erst Ahndung: Das kann helfen, z. B. jahrzehntelange Duldung von regelwidrigem Parken (z. B. Gehwegparken) anzugehen
- Abstimmung und Vermittlung umzusetzender Maßnahmen mit Akteur*innen und Betroffenen:
 1. Koordinierte Kommunikation zwischen den Ämtern und auf allen Ebenen der Verwaltung: Parkraumstrategie muss von den Spitzen der Verwaltung getragen werden
 2. Eine möglichst breite und gesicherte Unterstützung seitens der Politik wäre vorteilhaft. Die Politik sollte entsprechend früh in die Planungen einbezogen werden
 3. Bürger*innen können ggf. in die Erstellung von Parkraumkonzepten mit einbezogen werden. Dabei müssen jedoch Vorgaben und Ziele des Masterplans Mobilität 2030 klar gesetzt und kommuniziert werden, zum Beispiel die Mindestbreite von Gehwegen oder Abstandsregeln an Einmündungen und Kreuzungen
- Die Parkraumstrategie sollte einerseits bei den direkt Betroffenen kommuniziert werden, andererseits, wenn es um die City geht, auch in der Gesamtstadt sowie im Umland, speziell mit Blick auf Einkaufsverkehr
- Einbeziehung des Themas Parken im Gesamtzusammenhang des Masterplans Mobilität 2030

Leitlinien und Inhalte bei der Kommunikationsoffensive zum Parken:

- Die Kommunikationskampagne sollte darüber aufklären, dass der Status quo des Parkens heute in vielen Fällen rechtswidrig ist. Das sorgt für viele Probleme (z. B. Sicherheitsprobleme, Probleme für Rettungsfahrzeuge, Einschränkungen für den Fußverkehr, Beeinträchtigungen für Kinder oder mobilitätsbeeinträchtigte Personen). Diese Probleme sind vielen Menschen in Dortmund überhaupt nicht bewusst, was häufig eine der Ursachen für das Fehlverhalten ist.
- Argumentationsleitend sollte die Verkehrssicherheit sowie das Notfall- und Rettungswesen sein. Beide Aspekte werden in der Bevölkerung breit akzeptiert; die Probleme sind durch Studien gut untermauert sowie mit pressewirksamen Aktionen (z. B. in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr) auch gut zu vermitteln.
- Parken sollte verstärkt als (lösbares!) Problem der Halter*innen und weniger als Problem der Allgemeinheit kommuniziert werden. Nicht jede*r Autofahrer*in kann in unmittelbarer Nähe zum Ziel einen kostenfreien Stellplatz erwarten.
- Positive Kommunikation der Vorteile des Parkraummanagements: Durch Parkraummanagement können mehr Platz, mehr Sicherheit, weniger Parksuchverkehre, mehr (bewirtschaftete) Kundenparkplätze für Gastronomie und Einzelhandel sowie ein höherer Umschlag auf den Stellplätzen ermöglicht werden.
- Lösungsorientierte Kommunikation in Richtung der Autofahrer*innen: Parken wird weiterhin möglich sein, aber eben anders: ggf. mit Gebühren und nicht direkt am Ziel.

in der Stadtgesellschaft zu etablieren, sollten die soziale Kanäle der Stadt bespielt und zugleich eine Website aufgebaut werden, die grundlegende thematische Inhalte, aktuelle Entwicklungen rund um das Thema Parken sowie Darstellungen bestimmter Elemente der Parkraumstrategie beinhalten. Neben Informationen sollten weiterführende Studien, anschauliche Positivbeispiele sowie aktuelle Projekte der Stadt Dortmund Bestandteil der Website sein. Die Erstellung einer aufklärenden Broschüre mit positiven Aussagen zum Thema ruhender Verkehr sollte ebenfalls Teil der Kommunikationsoffensive sein und analog zur Erarbeitung der Website erstellt und mit vergleichbaren Inhalten versehen werden. Anknüpfungspunkt hierzu kann die Kampagne zur Emissionsfreien Innenstadt darstellen, die nach ihrem Ablauf mit weiteren Inhalten aus dem Gesamtzusammenhang Masterplan Mobilität und somit auch der Parkraumstrategie weitergeführt werden

sollte. Die Verbreitung sollte flächendeckend über gedruckte und digitale Medien erfolgen.

Neben der generellen Kommunikationsarbeit zum Thema ruhender Verkehr sollten insbesondere die einzelnen Maßnahmen von Öffentlichkeits- und Informationsarbeit begleitet werden. Eine direkte Ansprache der betroffenen Zielgruppen und Akteur*innen soll dazu beitragen, insbesondere kritische Stimmen letztlich als Verbündete zu gewinnen. Neben transparenten Beteiligungsformaten sind hierzu projektbezogene Informationen auf der angesprochenen Website, den Social-Media-Kanälen der Stadt und in Form von Flyern sinnvoll. Ein Beispiel für eine transparente Kommunikation kann die Darstellung der Verwendung der durch die Parkraumbewirtschaftung und die Stellplatzablöse (siehe 6.2) generierten Gelder sein. Diese sollten dann möglichst vor Ort zur Verbesserung der Erreichbarkeit oder ähnlichen

Maßnahmen verwendet werden (siehe hierzu auch die Radverkehrsstrategie, Kap. 5).

Genau bedacht werden sollte auch der Zeitplan für die Kommunikationskampagne. Da das Thema Parken schon aktuell in Dortmund strittig ist und in der Vergangenheit auch immer wieder medial angeheizt wurde, sollte die Kampagne möglichst schon vor einer finalen Entscheidung zum Thema im Rat gestartet werden. So wird möglichen Kritiker*innen frühzeitig der Wind aus den Segeln

genommen und zugleich die Diskussion versachlicht.

Ebenfalls Teil der Kommunikationsoffensive ist die Begleitung von Aktionen wie die temporäre Umnutzung von Parkständen (siehe Kap. 2 Umparken - Hier besteht Handlungsbedarf), die Konzeptionierung von Parklet-Pilotprojekten oder die Teilnahme an Projekten wie „Neues Leben auf Parkständen“.

Bestandteile Kommunikationsoffensive:

- Aufklärungsarbeit über den aktuellen Status Quo anhand von Verkehrssicherheitsaspekten
- Öffentlichkeitswirksame Positionierung von Verwaltungs- und Stadtspitze
- Aufbau einer Website zum Thema ruhender Verkehr (durchaus auch mit Bezug zu Digitalisierungsmaßnahmen)
- Erstellung einer Informationsbroschüre zum Thema ruhender Verkehr
- Nutzung der Social-Media-Kanäle der Stadt
- Maßnahmenbegleitende Öffentlichkeitsarbeit
- Transparente Beteiligung der Öffentlichkeit
- Initiierung, Begleitung und Ausrichtung von Aktionen zum Thema ruhender Verkehr

7. Fazit - Spielräume nutzen

und Vorteile herausstellen

Die Verkehrswende braucht Platz und Parkraummanagement ist ein wichtiger Ansatz zur Steuerung des Verkehrs in einer Stadt. Die Parkraummanagementstrategie für Dortmund nimmt, aufbauend auf den Zielen des Masterplans Mobilität 2030, die gesamte Stadt in den Blick und zeigt einen integrierten sowie zugleich strategischen Rahmen für die zukünftige Behandlung des Parkens in der Stadt auf. Kleinräumige Lösungen werden dadurch vermieden und die umzusetzenden Maßnahmen sind aufeinander abgestimmt. Kommunale Zielsetzungen werden in diesem strategischen Plan gesetzt und mit den erforderlichen politischen Beschlüssen verankert.

Als Grundstein für einen neuen Umgang mit dem Thema Parken werden der Dortmunder Bevölkerung Fakten und Hintergründe des Parkens verständlich vermittelt. Dadurch besteht die Möglichkeit, größeres Verständnis und breitere Akzeptanz für die Maßnahmen der Parkraumstrategie zu generieren. Außerdem können so bereits erste Anstöße für ein Umdenken in der alltäglichen Verkehrsmittelwahl sowie des Parkverhaltens ge-

geben werden und die Menschen werden offener für eine ausgewogene Befassung mit dem Thema ruhender Verkehr. Angehängt an aktuelle Trends, hin zu mehr Klimaschutz und zu einer Mobilitätswende, steht der neue Umgang mit dem Parken auf einer stärker werdenden gesellschaftlichen Basis und hat hier vielfältige Anknüpfungspunkte.

Der neue Umgang mit dem Thema Parken sorgt für mehr Sicherheit im Verkehrsgeschehen und setzt dabei insbesondere bei den Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden an. Die Ordnung des ruhenden Verkehrs spielt hierbei eine übergeordnete Rolle, da so die konsequente Freihaltung der für zu Fuß Gehende und Radfahrer*innen vorgesehenen Flächen unterstützt wird. Zufußgehen und Radfahren wird so sicherer und gleichzeitig attraktiver, was durch die ausgeweiteten Kontrollen unterstützt wird. Die in den weiteren Strategien zum Masterplan Mobilität 2030 erarbeiteten Maßnahmen greifen die erzielten Ergebnisse auf und entwickeln sie durch anknüpfende bzw. unterstützende Maßnahmen weiter.

Abbildung 18: Umgestalteter Straßenraum - Lange Straße Dortmund



Quelle: Planersocietät

Der neue Umgang mit dem Thema Parken schafft zusätzlichen Platz im öffentlichen Raum, da parkende Fahrzeuge aus dem öffentlichen Straßenraum auf privaten Grund, in Parkbauten oder auf temporär ungenutzte Stellplätze verlagert werden können. So können neben Flächen für den Umweltverbund auch Flächen für Spiel und Aufenthalt, Grünstrukturen oder Gastronomie zurückgewonnen werden. Das macht die Stadt attraktiver und trägt zu einem Zugewinn an Lebensqualität bei. Auch hier greifen die parallel ausgearbeiteten Strategien des Masterplan Mobilität 2030 die erzielten Ergebnisse im öffentlichen Raum auf und entwickeln sie durch anknüpfende bzw. unterstützende Maßnahmen weiter (siehe insbesondere die Strategie Öffentlicher Raum).

Der neue Umgang mit dem Thema Parken verringert die Kfz-Belastungen der Straßen im Dortmunder Stadtgebiet, da einerseits durch eine effiziente Lenkung des ruhenden Verkehrs Parksuchverkehr reduziert und andererseits durch die Herstellung von preislicher Verhältnismäßigkeit sowie weiterer Attraktivierung von Alternativen die Kfz-Nutzung insgesamt verringert wird. Darüber hinaus ermöglichen die individuellen Bewirtschaftungsmodelle zusammen mit dem überarbeiteten Parkleitsystem, dass auf das Kfz angewiesene Personen einfach und schnell einen Parkplatz finden. Dazu trägt auch die Nutzung neu geschaffener oder ausgebauter digitaler Angebote bei.

Vom neuen Umgang mit dem Thema Parken profitieren letztlich alle. Schwächere Verkehrsteilnehmende haben mehr Platz und bewegen sich sicherer im Verkehr, Bewohner*innen finden im Umfeld der Wohnung legale Parkmöglichkeiten, Händler*innen und Gastronom*innen gewinnen durch die Fluktuation auf den Parkplätzen sowie durch die gestiegene Aufenthaltsqualität Kund*innen, die Lebensqualität in der Stadt steigt ebenso wie die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehrsgeschehen.

Parkraummanagement im Verbund mit den Angebotsverbesserungen des Masterplans

Die Umsetzung der Parkraumstrategie für die nächsten 5 bis 10 Jahre ist ämterübergreifend und in enger Abstimmung mit der Politik anzugehen. Sie bedeutet ein Stück weit eine Neupositionierung und setzt entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen voraus. Als Push-Maßnahme erzeugt die Ausweitung des Parkraummanagements eine Reduzierung der Privilegien des Autoverkehrs. Das ist zwar zumindest auf den ersten Blick unpopulär, erzeugt aber Handlungsspielräume und durch deren Nutzung letztlich auch Akzeptanz. Durch die Kombination mit den ebenfalls anzugehenden Pull-Maßnahmen können positive Sichtweisen auf die Zusammenhänge des Parkraummanagements innerhalb der Bevölkerung generiert werden. Verbesserungen im ÖPNV, neue Radwege und Radabstellanlagen, vereinfachte Parkregelungen, Mobilitätsmanagement etc. – das alles erleichtert nicht nur die Einführung des Parkraummanagements, es macht auch die Vorteile besser sichtbar. Die gleichzeitige Einführung von Push- und Pull-Maßnahmen bringt das optimale Ergebnis. In der Kommunikation ist wichtig, dass die Parkgebühren zumindest teilweise dazu verwendet werden, die Kosten für das Parkraummanagement selbst (z. B. Personal, Infrastruktur, Technologie, ...) sowie für direkte Pull-Maßnahmen (Fuß- und Radverkehrsförderung, ÖV-Attraktivierung, etc.) zu decken. Wenn dies transparent gemacht und professionell kommuniziert wird, kann die Bevölkerung direkt die Vorteile des Parkraummanagements erkennen.

Organisatorisch und politisch verankern

Die Parkraumstrategie wird verwaltungsintern begleitet. Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt hält die Sachstände nach und informiert darüber regelmäßig die politischen Gremien. Ein Steuerungskreis aus Verwaltung, Politik und den stadtgesellschaftlichen Gruppen sollte die Neuausrichtung zum Parken ebenfalls begleiten und vertreten. Mit dem Beginn der neuen Legislaturperiode nach den Kommunalwahlen

2020 könnte der bestehende Arbeitskreis Masterplan Mobilität bzw. eine Unterarbeitsgruppe des Arbeitskreises diese Aufgabe übernehmen und die Umsetzung begleiten und kontrollieren. Mit dieser Rückendeckung ist es für Verwaltung und Politik einfacher, auf Widerstände einzugehen und Gegenwind auszuhalten.

Transparent und professionell kommunizieren

Kommunikation ist bei der Transformation des Stadtverkehrs eine erfolgskritische Daueraufgabe. Eine Kommunikationsstrategie wird hier mit aufgeführt und sollte begleitend umgesetzt werden. Sie sollte ein eigenes Budget und eine eigene personelle Zuständigkeit erhalten. Vorbild

im Zusammenwirken zwischen Maßnahmen und Kommunikation könnte das Projekt Emissionsfreie Innenstadt sein, das derzeit umgesetzt wird. Zugleich ist Kommunikation auch bei jeder konkreten Umsetzung von Maßnahmen in der Beteiligung der Bevölkerung erforderlich. So können die Verluste, die die Verkehrswende für den*die Einzelne*n möglicherweise mit sich bringen, mit neu gewonnenen positiven Auswirkungen für viele Andere begründet und somit leichter vermittelt werden, z. B. der Wegfall eines kostenfreien Parkplatzes vor der Haustür verbunden mit Zugewinn an Gehwegbreite. Auch die Gewinne für die ganze Bevölkerung können so verdeutlicht werden.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Ablauf - Masterplanprozess	5
Abbildung 2	Autos sind Platzverschwender	6
Abbildung 3	Parkplätze kosten Geld	6
Abbildung 4	Raumnutzung für ruhenden Verkehr und Verkehrsträger in Graz (Österreich)n	7
Abbildung 5	Wirkung der Parkraumbewirtschaftung in Wien (Östereich)	7
Abbildung 6	Entwicklung der Bevölkerungs- und Pkw-Zahlen in Dortmund im Vergleich zu ähnlichen Großstädten (siehe Kap. 3) zwischen 2013-2018 (Indexwert 2013 = 100)	9
Abbildung 7	Innenstadt-Ost dient als Parkplatz für Dortmund EinwohnerInnen	10
Abbildung 8	Größenverhältnisse im Straßenraum	11
Abbildung 9	Innerstädtische Räume mit und ohne Autos (Evakuierung in Dortmund 2020)	12
Abbildung 10	Preisentwicklung - ÖPNV-Tickets und Parkgebühren (Stadt Dortmund)	17
Abbildung 11	Realisierungsstufen der Bewohnerparkzonen in Innenstadtnähe	19
Abbildung 12	Einflussebenen der Kommune im System des Parkraummanagements	22
Abbildung 13	Seestadt Aspern - Wien (Österreich)	26
Abbildung 14	Gehwegparken	31
Abbildung 15	E-Parkplatz - St.Leon-Rot	37
Abbildung 16	Altes Parkleitsystem - Stadt Dortmund	39
Abbildung 17	Park+Ride am Gottesacker - Dortmund	41
Abbildung 18	Umgestalteter Straßenraum - Langestraße Dortmund	51

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Pkw-Dichte in den Stadtbezirken	11
Tabelle 2	Übersicht Städtevergleich (ausgewählte Kennwerte für die Innenstadt)	16
Tabelle 3	Preisvergleich - Parkgebühren und ÖPNV-Ticketpreis	17

