c

FRAKTION RATINGEN

An den
Bürgermeister der Stadt Ratingen
Herrn Patrick Anders
Minoritenstraße 2 - 6
40878 Ratingen

Ratingen, 7. September 2026

Alternativkonzept zur Vorlage 163/2026

Parkraum in Ratingen mit vertretbarem Aufwand sichern

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Anders,

die Verwaltung wurde von den Ratsgremien beauftragt, Maßnahmen zur Bekämpfung einer gewerbsmäßigen Nutzung vom öffentlichen Parkraum für Fahrzeuge zu Prüfen und durchzusetzen.

In Gewerbegebieten und an P&R Stellplätzen wurden mit der Ausweisung von Parkscheibenzonen mit Zeitbegrenzungen von 10 Stunden Lösungen gefunden und umgesetzt, die dort bereits spürbare Verbesserungen erbracht haben.
Für Wohngebiete ist die Aufgabe rechtlich schwieriger: Der Gemeingebrauch lässt das Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum grundsätzlich zu.

Daher stand die Prüfung einer umfänglichen Parkraumbewirtschaftung im Raum, die in Wohngebieten der Stadtteile im Wesentlichen durch eine Vielzahl von Anwohnerparkzonen und im erweiterten Innenstadtbereich zu einer kompletten Bewirtschaftung (z.B. durch mehr Parkautomaten oder elektronischer Entgeltsysteme) führen dürfte. Da in vielen Ratinger Stadtteilen – im Gegensatz zu vielen Großstädten – kein erheblicher Parkraummangel vorliegt, müsste für Anwohnerparkzonen ein aufwändiges gesamtstädtisches Parkraumkonzept erstellt werden.

Ein solches Parkraumkonzept soll durch ein externes, europaweit auszuschreibendes Gutachten erstellt werden, welches mit EUR 400.000,00 Aufwand angesetzt wird und für das keine Fördermittel erhältlich sind. Nach dem Ausschreibungsverfahren wird ein Erstellungszeitraum von 12 - 15 Monaten in angestrebt. Zusammen mit der Ausschreibung und der sich an das fertige Gutachten anschließenden politischen Beratung dürfte ein Zeitraum von mindestens 2 Jahren bis zu den ersten Umsetzungsmaßnahmen realistisch sein.

Aufgrund der bekannten Erhöhung von Flughafengebühren am Flughafen Schiphol (NL) ist aber bereits jetzt eine Zunahme der Parkvermietung des Ratinger Straßenraums zu erkennen.

Zudem sind insb. Anwohnerparkzonen kein Allheilmittel. Sie sind mit erheblichen Restriktionen verbunden, z.B.:

- um 1 km Ausdehnung maximal
- Parken in Nachbarzone nicht möglich
- Rund 20% Freihaltung von Stellplätzen für die Öffentlichkeit/Besucher
- Antragspflicht und Gebühren
- Hoher Verwaltungsaufwand

Dies bestätigt auch die Erfahrung hinsichtlich der einst auf Bürgerwunsch eingerichteten Anwohnerparkzone an der Hugo-Schlimm-Straße, die schnell derart unbeliebt war, dass sie ebenso auf Bürgerwunsch wieder abgeschafft wurde.

Ferner ist zu erwarten, dass die Verkehrsplanung für lange Zeit kapazitär mit der Umsetzung der Maßnahmen beschäftigt sein wird und mehrere Jahre verstreichen dürften, bevor sich positive Effekte für die Bewohner einstellen können.

Die unterzeichnenden Fraktionen haben sich daher mit einer möglichen schnelleren und weniger aufwändigen Alternative auseinandergesetzt. Ziel muss es sein, dass nicht die Allgemeinheit zu ihren Lasten die Profitziehung aus öffentlichem Straßenraum ermöglicht. So kann ausdrücklich auch die faktische Reduzierung von Parkraum für Anwohner nicht die Lösung des Flughafenparker-Problems sein.

Das Straßen- und Wegerecht ist dabei der entscheidende Hebel. Der Gemeingebrauch umfasst eine Nutzung des Straßenraums zur Abstellung von Fahrzeugen im Rahmen der geltenden Regeln aus der StVO und den dazu aufgestellten Verkehrszeichen.

Allerdings umfasst der Gemeingebrauch keine gewerbliche Nutzung im Sinne eines Abstellens von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum als entgeltliches Geschäftsmodell. Dabei handelt es sich nicht mehr um ein Parken, sondern um eine Nutzung des Parkraums zur gewinnorientierten Verwahrung und “Lagerung” der Fahrzeuge durch die Parkservice-Firmen, die entweder keine eigenen Parkflächen haben oder ihre bestehenden privaten Parkflächen dadurch ausweiten. Charakteristisch ist dabei die planmäßig wiederholte oder gleichzeitige Unterbringung einer Mehrzahl von Kundenfahrzeugen, wobei die Abstellvorgänge betrieblich organisiert und verwaltet werden – Insbesondere werden regelmäßig die Fahrzeugschlüssel einbehalten und die Abstellung überwacht, wobei die Halter selbst den Abstellort ihres Fahrzeugs nicht kennen.

Dadurch kommt es zu einer starken Beeinträchtigung für Anwohner und Nutzer im Rahmen des Gemeingebrauchs, sowie Gewerbetreibende, die nur eigene genehmigte Flächen nutzen. Im Ergebnis handelt es sich daher um eine über den Gemeingebrauch hinausgehende Sondernutzung.

Daher sollte ein entsprechender Sondernutzungstatbestand mit Erlaubnis- und Gebührenpflicht geschaffen werden. Rechtsgrundlage für eine solche Sondernutzungssatzung ist § 7 GO NRW in Verbindung mit §§ 18 ff. StrWG NRW. Dabei ist den antragsstellenden Fraktionen bewusst, dass es auf eine rechtssichere Formulierung ankommt und im interkommunalen Vergleich um Neuland handelt, das erwartbar gerichtlich überprüft werden wird. Allerdings ist hier ebenso wie bei einem auszuschreibenden Planungsvorhaben die Einbeziehung externer Beratung möglich.

Die Vorteile einer Sondernutzungssatzung bestehen darin, dass die Erlaubnisse gegen Gebühr durch die Stadt geregelt und verteilt werden können. Insbesondere können Erlaubnisse auch nicht erteilt werden. Handeln sodann Unternehmer ohne Erlaubnis können Bußgelder erlassen und ggf. sogar Fahrzeuge einbehalten werden (§ 22 StrWG NRW). Da es sich hier im Gegensatz zum repressiv ausgelegten Verkehrs-Ordnungswidrigkeitenrechts um präventives Gefahrenabwehrrecht handelt, muss (anders wie beim Abstellen etwa im Halteverbot) nicht im Vornhinein beim Abschleppen die Verbotswidrigkeit feststehen, sondern nur nach der Gefahrenprognose eines durchschnittlich besonnen Behördenvertreters als möglich erachtet werden. Darüber hinaus können aber auch Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Nutzer – also die Unternehmen – eingeleitet werden (§ 59 I StrWG NRW).

Insgesamt sehen die antragsstellenden Fraktionen auch darüber hinaus schon heute ohne aufwendige Konzepterstellung weitere rechtliche Möglichkeiten gegen die Parkunternehmen vorzugehen. So finden sich im Internet bei Anbietern vielfach Rezensionen, die darauf hindeuten, dass der zur Gewerbeuntersagung führende Tatbestand der Unzuverlässigkeit (§ 35 GewO) - bereits ohne Sondernutzungssatzung, jedenfalls aber mit ihr – erfüllt sein könnte. Bereits die Einleitung solcher Verfahren kann eine abschreckende Wirkung haben.

Weitere Instrumente können bauordnungsrechtlicher Natur sein: So müssen z.B. gem. § 48 BauO NRW bauliche Anlagen die durch sie ausgelösten Stellplatzbedarfe auf dem eigenen Grundstück oder in zumutbarer Entfernung auf privaten Flächen nachweisen. Den unterzeichnenden Fraktionen ist bewusst, dass jede Lösung Vor- und Nachteile hat. Dennoch möchten wir diesen weit weniger Aufwändigen und relativ kurzfristig umsetzbaren Weg gehen und die Wirkung, neben den bereits bestehenden Instrumenten, ausprobieren.

Beschlussvorschlag:

1. **Die Verwaltung wird gebeten eine Sondernutzungssatzung vorzubereiten, durch die das gewerbliche Abstellen, Bereitstellen oder Verwahren fremder Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum, insbesondere im Zusammenhang mit Flughafen-, Shuttle- oder Valet-Parkdiensten eine erlaubnis- und entgeltpflichtige Sondernutzung wird.**
2. **Weitere rechtliche insbesondere gewerberechtliche oder (bau)ordnungsrechtliche Instrumente, die sich gegen die Unternehmen und nicht gegen die Bürgerschaft richten zu prüfen und einzuleiten.**
3. **Soweit hierfür externe Dienstleister in Anspruch genommen werden müssen, wird um Abschätzung und Darstellung der Kosten gebeten.**

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Heins	Rainer Vogt	Dr. Markus Sondermann
CDU-Fraktion	BU-Fraktion	FDP-Fraktion