

Parkraummanagementkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden

Gesamtbericht mit Stand vom 16.09.2021

Anlage 2

**Steckbriefe zum aktuellen Anwendungsstand von einzelnen
Instrumenten des Parkraummanagements**

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

16. September 2021

Steckbriefe zu den Instrumenten des Parkraummanagements

A	Steuerung des Parkraumangebotes	3
1	Parkraumangebot im öffentlichen Raum	4
2	Öffentlich zugängliche Parkbauten	6
3	Quartiersgaragen	8
4	Stellplatzsatzung	10
5	P+R	13
B	Steuerung der Parkraumnachfrage	16
6	Parkraumbewirtschaftung - Allgemein	17
7	Mischparken mit Gebührenpflicht	19
8	Mischparken mit Parkdauerbegrenzung	22
9	Trennprinzip - Reines Bewohnerparken	25
10	Trennprinzip - Reine Gebührenpflicht	27
11	Trennprinzip - Reine Parkscheibenregelung	29
12	Ausnahmegenehmigungen	31
13	Rabattmodell: Brötchentaste	33
14	Rabattmodelle: Ermäßigung und Rückerstattung	35
15	Parkraumüberwachung	38
C	Optimierung der Belegung	40
16	Parkleitsystem	41
17	Zielführung	43
18	Pre-Trip-Informationen	45
D	Verknüpfung zu weiteren Themen	47
19	Radabstellanlagen	48
20	Liefer- und Ladezonen	51
21	Carsharing	54
22	Bikesharing	57

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

ESWE Verkehr	23	Mobilitätsstationen	60
Wipark	24	Betriebliches Mobilitätsmanagement	63
Landeshauptstadt			
Wiesbaden –	25	Micro-Hub	66
Parkraum-			
management-			
konzept			
Gesamtbericht			
Anlage 2			
05. März 2021			

A Steuerung des Parkraumangebotes

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

1 Parkraumangebot im öffentlichen Raum

Definition und Ziele

Das Parkraumangebot im öffentlichen Raum ist die Summe der Kfz-Parkstände innerhalb eines bestimmten Gebiets, die in kommunaler Zuständigkeit liegen. Mit der Bereitstellung von Parkständen ermöglichen Kommunen das Parken an den jeweiligen Orten. Damit hat die Kommune eine wichtige Stellschraube, um das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen.

Zielgruppen

Das Parkraumangebot steht zunächst allen Kfz-Nutzenden zu Verfügung.

Anwendungsbereiche

Das Parkraumangebot kann durch Neu- oder Rückbau von Parkständen verändert werden. Unter Berücksichtigung der begrenzten Flächenverfügbarkeit ist die Schaffung neuer Parkstände oft nur durch den Wegfall eines Fahrstreifens oder die Änderung der Aufstellart möglich. Der Bau von Quartiersgaragen bewirkt eine Angebotserhöhung im privaten Raum.

Kommt es infolge einer Bewirtschaftung zu einer geringeren Belegung des Parkraumes ist eine Umnutzung der Flächen sinnvoll. Beispielsweise kann das Gehwegparken aufgelöst, Gehwege verbreitert, Grünstreifen erneuert oder Radabstellanlagen geschaffen werden.

Eine weitere Möglichkeit vorhandenen Parkraum effizient zu nutzen, ist eine wechselseitige Bewirtschaftung. Das heißt, dass Parkflächen von Büros oder Geschäften außerhalb der Öffnungszeiten auch anderen Nutzergruppen zugänglich gemacht werden. Voraussetzung ist die dauerhafte Zugänglichkeit und eine zeitliche Trennung der Nutzung. Hierzu sind auf vertraglicher Basis Fragen der Haftung und Kostenaufteilung zu regeln.

Eine weitere Möglichkeit die Nachfrage zu steuern ist der Rückbau von Parkraum im öffentlichen Raum. Ist wenig bzw. kein öffentlicher Parkraum vorhanden, fahren die Nutzenden eher in Parkbauten oder steigen auf dem Umweltverbund um. Voraussetzung ist jedoch das Vorhandensein von Parkbauten bzw. alternativen Angeboten.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	Ein Rechtsanspruch auf die Ausweisung von Parkständen im öffentlichen Raum besteht grundsätzlich nicht. Die Bereitstellung von Parkmöglichkeiten liegt im Ermessen der Kommune.
-----------	---

Akteure

Die Zuständigkeit des Parkraumangebotes liegt bei der Kommune. Sie trägt die Kosten für Errichtung und Unterhalt.

Typische Wirkungen

Die Verkehrsmittelwahl hängt u. a. entscheidend von der Parkraumsituation am Zielort ab. Je schwieriger die Möglichkeit sein Fahrzeug abzustellen von den Nutzenden eingeschätzt wird, desto höher ist die Bereitschaft, andere Verkehrsmittel wie den Umweltverbund zu nutzen.

Werden in einem Gebiet zusätzliche Parkraumkapazitäten im öffentlichen Raum für den Kfz-Verkehr geschaffen, verbessert sich zunächst die Erreichbarkeit für Kfz-Nutzende durch die Erhöhung der Parkchancen. Mit dem Wissen leichter eine Parkmöglichkeit in der Nähe des eigenen Ziels zu finden, steigen aber auch die MIV-Zielverkehre. Damit steigen mittelbar auch die Belastungen aus Luftschadstoffen und Lärm.

Eine Reduzierung des Parkraumangebotes im öffentlichen Raum trägt dazu bei, dass alternative Angebote beispielsweise in Parkbauten stärker genutzt werden oder andere Verkehrsmittel gewählt werden. Damit sinkt der MIV-Anteil am Zielverkehr. Im Straßenraum wird Raum für andere Nutzungen geschaffen. Dadurch verbessert sich die Situation vor allem für den nichtmotorisierten Verkehr und die Sicherheit steigt.

Erfahrungen aus anderen Städten

Berlin erweitert die Radinfrastruktur im Hauptnetz sukzessiv. In diesem Zusammenhang wurden beispielsweise auf der Hasenheide, dem Kottbusser Damm und der Kottbusser Straße Radverkehrsanlagen angelegt. Dafür entfielen viele Parkstände. Am Kottbusser Damm bzw. der Kottbusser Straße sind nur noch Angebote für den Lieferverkehr, Behinderte und Taxis platziert. Zur Kompensation verwies der Bezirk auf das Parkhaus am Herrmannplatz, was zu zwei Dritteln leer stand. Dort kann ein Stellplatz vergünstigt statt für 39 € im Monat für 15 € gemietet werden.

In Köln können Gastronomen Parkplätze vor ihrem Lokal mieten, um dort Außengastronomie anzubieten. Die Gebühr für die Sondernutzungserlaubnis unterteilt sich in eine einmalige Verwaltungsgebühr und eine monatliche Sondernutzungsgebühr. Die Verwaltungsgebühr beträgt 400 € ohne Ortstermin und 500 € mit Ortstermin. Die monatliche Sondernutzungsgebühr beträgt zwischen 2,20 und 6,30 € pro m².

Anwendung in Wiesbaden

Wiesbaden nutzt bereits die Möglichkeit, Parkstände für die Außengastronomie bereitzustellen. In Biebrich wurden Parkstände zu Radabstellanlagen umfunktioniert und in der Innenstadt eine Umweltspur unter Wegnahme von Parkständen am 1. Ring eingerichtet.

Um den Umweltverbund und vor allem den Fußverkehr weiter zu fördern, sind die Bereiche mit Gehwegparken zu überprüfen. Sind die Gehwege zu schmal (< 2,50 m), ist zu prüfen, inwiefern das Parken auf die Fahrbahn oder in andere Bereiche verlagert werden kann. Zukünftig sollte so wenig wie möglich Gehwegparken ausgewiesen werden.



ESWE Verkehr

Wipark**Landeshauptstadt****Wiesbaden –****Parkraum-****management-****konzept****Gesamtbericht****Anlage 2**

05. März 2021

2 Öffentlich zugängliche Parkbauten

Definition und Ziele

Öffentlich zugängliche Parkbauten sind Parkhäuser oder Tiefgaragen, die Stellplätze zur Verfügung stellen, die generell von allen Nutzergruppen genutzt werden können. Das Angebot in den Parkbauten soll den Straßenraum entlasten und die Flächen so für andere Nutzungen frei machen.

Zielgruppen

Bei Nutzung der Parkbauten ist in der Regel eine Gebühr zu entrichten. Bewohnende und Langparkende reagieren bedingt durch die längere Parkdauer empfindlich auf Gebühren. Werden keine vergünstigten Tarife angeboten, nehmen diese Nutzergruppen das Angebot kaum an. In diesem Zusammenhang richtet sich das Angebot vor allem an Kurzparkende.

Anwendungsbereiche

Öffentlich zugängliche Parkbauten sind dort sinnvoll, wo mit einer hohen Parkraumnachfrage zu rechnen ist. Dies ist vor allem in Bereichen mit einer hohen Nutzungsmischung der Fall.

Im Interesse der Parkhausbetreiber liegt der wirtschaftliche Betrieb der Anlagen.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	Parkbauten werden auf der Grundlage der länderspezifischen Bauordnungen und ihrer Nebenbestimmungen geplant.
-----------	--

Akteure

Die Zuständigkeit für den Planungsprozess, Bau und Betrieb liegt in der Regel in privater Hand. Die Kommune ist jedoch bei der Planung zu beteiligen, da sie im Rahmen der Baugenehmigung letztendlich der Entscheidungsträger ist, ob die Anlage errichtet werden darf.

Die Kommune kann zudem über die Ausschreibung von öffentlich zugänglichen, privaten Parkierungseinrichtungen Einfluss nehmen.

Typische Wirkungen

Öffentlich zugängliche Parkbauten können direkt dazu beitragen, die Erreichbarkeit durch die Erhöhung der Parkchancen zu verbessern und Parksuchverkehre zu reduzieren. Der ruhende Verkehr wird dadurch besser geordnet und widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge im Straßenraum vermieden. Damit kann mittelbar die Verkehrssicherheit im öffentlichen Straßenraum für den nichtmotorisierten Verkehr erhöht werden.

Die verkehrliche Wirkung hängt maßgeblich vom Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum ab. Ist ein öffentliches ebenerdiges, kostengünstigeres oder kostenfreies Parkraumangebot vorhanden, werden die Parkbauten nicht gut angenommen. Erfahrungsgemäß wird auch bei einer Bewirtschaftung des Straßenraums aufgrund des geringeren wahrgenommenen Aufwandes gegenüber Stellplätzen in Parkbauten bevorzugt im Straßenraum geparkt.

Erfahrungen aus anderen Städten

Öffentlich zugängliche Parkbauten gibt es in allen deutschen Großstädten. Sie sind jedoch selten voll ausgelastet, die Shopping-Hochphase in der Vorweihnachtszeit ausgenommen. Es gilt die vorhandenen Flächen zukünftig effizienter zu nutzen und sensible Bereiche zu entlasten.

Die Städte setzen dabei zunehmend auf Digitalisierung. Neben Parkleitsystemen entstehen immer mehr smarte und digitale Angebote. Die Parkflächen werden mit Sensortechnik ausgestattet. Sie lassen sich damit besser auslasten und die Zufahrt und Zahlung kann bequem kontaktlos erfolgen. Zudem nehmen variable Tarife zu. Fairness bei den Preisen wie auch die Kundenbindung senken die Hemmschwelle, mit dem Auto im Parkhaus zu parken. Dadurch fahren mehr Fahrzeuge in Parkhäusern und es gibt weniger Suchverkehr auf den Straßen.

Die Möglichkeit der Dynamisierung von Parktarifen ist in Deutschland noch nicht weit verbreitet, wird aber von professionellen Parkhausbetreibern wie APCOA bereits angewendet. APCOA, einer der größten Parkhausbetreiber, hat bereits in rund 200 ausgewählten Parkhäusern die APCOA FLOW App implementiert. In den teilnehmenden Parkhäusern können APCOA-Kunden ohne Ticket ein- und ausfahren sowie bargeldlos bezahlen. Das System kann unter anderem in die Parkbauten City Parkhaus Ost oder Opernturm in Frankfurt am Main genutzt werden. Mit Registrierung erhalten die Nutzenden einen individuellen RFID-Chip, der an der Windschutzscheibe angebracht wird. Den Parkvorgang erfasst das System im Hintergrund und rechnet ihn über eine hinterlegte Kreditkarte ab. Die elektronische Bezahlung kann die Kundschaft jederzeit einsehen und sich dabei einen Überblick über ihre bisherigen Parkvorgänge verschaffen. Zu jedem genutzten Parkhaus zeigt die App Preise, Öffnungszeiten, Kapazitäten und zusätzliche Informationen zu Barrierefreiheit, Zufahrtshöhe oder dem Angebot von E-Ladestationen an.

Mit der Digitalisierung werden zunehmend auch fahrerlose Einparkvorgänge mittels mechanischer Vorrichtung oder durch In-House-Navigation möglich.

Anwendung in Wiesbaden

In der Innenstadt von Wiesbaden gibt es 14 öffentlich zugängliche Parkbauten. Diese sind an das Parkleitsystem angeschlossen (siehe Kapitel 3.4). Die Parkbauten sind in der Regel nicht voll belegt, wo hingegen der öffentliche Straßenraum keine freien Kapazitäten aufweist. Die Tarifstruktur der Anlagen ist nicht aufeinander oder auf die Gebühren des Straßenparkens abgestimmt und wirkt zum Teil willkürlich. Bisher sind die Parkbauten in privater Hand. Die Stadt strebt an, diese wieder selbst zu betreiben. Damit hätte die Stadt eine Möglichkeit, Einfluss auf den ruhenden Verkehr zu nehmen. Eine Zurückführung der städtischen Parkierungsanlagen unter städtische Regie wird dringend empfohlen.

Beispielsweise kann die Stadt eine neue aufeinander abgestimmte Tarifstruktur etablieren. Dies fördert die Begreifbarkeit der Innenstadt als Gesamtadresse und führt zu einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten. Die Parkbauten unmittelbar am Markt sollten pro Stunde mehr kosten als die, die 300 bis 400 m entfernt sind. Das Konzept ist entsprechend zu kommunizieren. Darüber hinaus sind die Gebühren des Straßenparkens mitzuberücksichtigen. Die Parkbauten sollten günstiger als das Straßenparken sein oder andere Anreize bieten, beispielsweise über eine Kundenkarte, die Ermäßigungen in Parkbauten erlaubt. Dies gibt es beispielsweise im Parkhaus RMCC. Mit der P Card kostet jede angefangene Stunde 1,00 anstatt 1,50 € pro Stunde. Der Höchstsatz beträgt statt 4,50 € lediglich 3,00 €.

Durch den kommunalen Zugriff auf den Betrieb der öffentlich zugänglichen Parkbauten können bei Bedarf Stellplätze für Bewohnende zusätzlich angeboten werden. Mit einer aufeinander abgestimmten Gestaltung der Nutzungsbedingungen können einzelne Parkhäuser zusätzlich z. B. in ÖPNV-Tarifsysteme eingebunden werden, um deren Attraktivität und verkehrliche Entlastungseffekte in der Innenstadt zu fördern.

Auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten und infolge der Digitalisierung kann die Stadt durch eine Zurückführung schneller und zielgerichteter reagieren und so zu einer effizienteren Nutzung der Parkbauten beitragen. Digitalisierungsmöglichkeiten wie das kontaktlose Einfahren und Bezahlen machen die Nutzung der Parkbauten bequem und können zu einer höheren Auslastung beitragen.

Eine weitere Möglichkeit zur Verlagerung der Nachfrage in die Parkbauten kann der Rückbau von Parkraum im öffentlichen Raum im Umfeld von 300 m der Parkbauten sein.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

3 Quartiersgaragen

Definition und Ziele

Eine Quartiersgarage ist ein Parkhaus oder eine Tiefgarage, die den notwendigen Parkraum für Pkw von mehreren Gebäuden oder ganzen Quartieren außerhalb der öffentlichen Straßenräume bündelt. Ziel der Maßnahme ist die Entlastung eines Quartiers (insbesondere der Wohnbereiche) vom Kfz-Verkehr bei gleichzeitiger Sicherstellung der Mobilität der Bewohnenden mit allen Verkehrsmitteln.

Zielgruppen

Zielgruppen im Sinne der Kfz-Vermeidung sind diejenigen Bewohnenden, die auf ein privates Fahrzeug nicht verzichten können oder wollen. Im Sinne der Kostengerechtigkeit ermöglichen Quartiersgaragen eine Trennung von Wohn- und Stellplatzkosten, sodass alle Anwohnenden, die keinen Pkw nutzen und keinen Stellplatz brauchen, durch die niedrigeren Miet- oder Anschaffungskosten für die Wohnung profitieren. Für Wohnungsbaugesellschaften und Investoren eröffnen sich für nicht durch Stellplätze beanspruchte öffentliche Flächen weitere Gestaltungsoptionen (z. B. für Wohnungsbau, Gemeinschaftsflächen, Grünanlagen).

Anwendungsbereiche

Quartiersgaragen sind sowohl in innerstädtischen als auch am Stadtrand gelegenen Quartieren einsetzbar, wenn die Erreichbarkeit des Gebietes mit dem Umweltverbund gesichert ist. Sie sollten möglichst nah am Gebietsrand liegen und von einer Hauptverkehrsstraße auf kurzem Weg erreichbar sein. Die Einzugsbereiche sind je nach Attraktivität der Zuwegung zur Garage für den Fuß- und Radverkehr im Bereich von 300 bis 600 m zu bemessen.

Quartiersgaragen sind im Neubau besonders für größere Gebiete mit einer Ausdehnung ab 1.000 Metern und einem Parkraumbedarf ab rund 250 Stellplätzen gut geeignet. Im Bestand hängt die Umsetzbarkeit von Quartiersgaragen besonders von der Verfügbarkeit von Flächen ab.

Oberirdische Parkhäuser sind dabei gegenüber Tiefgaragen zu bevorzugen, da eine Anpassung an künftige Nachfrageänderungen leichter durch Rückbau oder Erweiterung möglich ist. Zudem weisen sie niedrigere Bau- und Betriebskosten auf. Tiefgaragen sind nur sinnvoll, wenn starker Flächenmangel vorliegt und/oder wenn der Stellplatzbedarf gering ist (Abschätzung: < 250 Stellplätze).

Die Kombination mit weiteren Mobilitätsangeboten unterstützt das Ziel, Alternativen zum Pkw anzubieten und sichtbar zu machen.

Rahmenbedingungen

	Flächenvorhaltung und –sicherung, Bauablauf, Finanzierung und Betriebsform sind bereits in städtebaulichen Verträgen zu neuen Bau- und Entwicklungsvorhaben zu regeln.
Rechtlich	In Durchführungsverträgen können weitere Details wie beispielsweise Aufgabenverteilung zwischen Vorhabenträger und Verwaltung, Einrichtung eines Mobilitätsfonds zur Finanzierung weiterer Angebote, Vorgaben zur Stellplatzvergabe u. ä. festgelegt werden.
Organisatorisch	Eine oder mehrere Quartiersgaragen können von den Eigentümern (z. B. Wohnungsbaugesellschaft) oder von externen Betreibern bewirtschaftet werden. Zu den Aufgaben gehören beispielsweise Stellplatzvergabe und Mieterbetreuung, operative Objektbetreuung, Wartung und Instandhaltung. Betreiber können auch Leistungen von Mobilitätszentralen übernehmen, z. B. Betreuung von Angeboten zu Carsharing, Bike-sharing, Lastentransportmitteln, ÖPNV-Zeitkarten.

Akteure

Städtebauliche Konzepte mit Quartiersgaragen sind vom Vorhabenträger in Abstimmung mit der Verwaltung zu erarbeiten. Dazu sollte ein Fachbüro beauftragt werden. Der Plangeber trifft im Bebauungsplan Flächen- und textliche Festsetzungen. Der oder die Bauträger

überführen das Konzept in Verträge und Finanzierungsvereinbarungen untereinander und mit externen Partnern.

Typische Wirkungen

Die Studie „Quartiersgaragen in Berlin“ schätzt, dass durch Quartiersgaragen in Kombination mit attraktiven Mobilitäts- und Informationsangeboten rund ein Fünftel der Pkw-Fahrten vermieden werden können. Dies führt zu einer Verringerung von Luftschadstoff- und Lärmbelastung. Ein fester Stellplatz erhöht die Parkchancen für priorisierte Nutzergruppen, reduziert dadurch Parksuchverkehre und führt indirekt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Aufgrund der Bündelung von Parkraum auf einer Fläche entstehen freie Flächen im Straßenraum. Quartiersinterne Straßenräume können hierdurch konsequenter an die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs ausgerichtet werden und die Attraktivität des Umweltverbundes erhöhen.

Die Nutzung eines Stellplatzes in einer Quartiersgarage ist mit der Abgabe einer Parkgebühr verbunden, wodurch die kostengerechte Bereitstellung von Flächen für den ruhenden Verkehr nach dem Verursacherprinzip gegeben ist.

Erfahrungen aus anderen Städten

Viele Städte wenden sich im Zusammenhang mit neuen Mobilitätsanforderungen zunehmend der Thematik der Quartiersgaragen zu. In Bremen, Freiburg und Wien wurden Quartiere mit Quartiersgaragen und einer reduzierten Pkw-Nutzung entwickelt.

Frankfurt am Main und München setzen stadtweite Programme zu Quartiersgaragen mit Mitteln aus den Stellplatzablösebeträgen um, um den allgemeinen Parkdruck zu reduzieren und punktuell Parkstände im öffentlichen Straßenraum zurückzubauen. In der Quartiersgarage unter dem Schulhof der Glauburgschule in Frankfurt am Main entstanden rund 101 Stellplätze für Anwohnende. In Zuge dessen fand im öffentlichen Straßenraum ein Rückbau von 30 Kfz-Abstellständen statt. Die Garage ist zu 100 % ausgelastet.

Im Frankfurter Stadtteil Bornheim wurden für eine Klinik 185 neue Stellplätze für Anwohnende, Besuchende und Patienten geschaffen. Zwischen 9 und 11 Uhr ist die Garage zu 90 % ausgelastet. Für den Weg zur Arbeit wird verstärkt der Umweltverbund genutzt.

Quartiersgaragen erfahren nur dann eine ausreichende Akzeptanz, wenn im Umfeld wenige attraktive Alternativen vorhanden sind. Eine 2007 in Halle an der Saale mit öffentlichen Zuschüssen errichtete Quartiersgarage mit 125 Stellplätzen musste 2013 aufgrund der vielen kostenfreien Abstellstände im öffentlichen Straßenraum und mangelnder Akzeptanz schließen.

Anwendung in Wiesbaden

Das Angebot an Quartiersgaragen in Wiesbaden ist gering. Derzeit befindet sich eine Quartiersgarage am Kureck in der Innenstadt. Diese bietet Stellplätze für rund 280 Pkw sowie Abstellmöglichkeiten für 145 Fahrräder und 9 Motorräder. Zwei zusätzliche Quartiersgaragen sind am Elsässer Platz und Gutenbergplatz geplant.

Die mit dem Parkraummanagement verbundenen Ziele in der Stadt Wiesbaden können durch den Bau von weiteren Quartiersgaragen erreicht werden. In Ortsgebieten mit einer überwiegenden Wohnnutzung (z. B. Westend, Rheingauviertel) können sich durch den Bau einer Quartiersgarage die Anzahl an Kfz-Fahrten und Parksuchverkehre reduzieren sowie die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Umnutzung freiwerdender Flächen und die Kombination von Quartiersgaragen mit weiteren Mobilitätsangeboten, wie Bike-Sharing, können zudem den Umweltverbund zusätzlich stärken.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

4 Stellplatzsatzung

Definition und Ziele

Die Stellplatzsatzung legt die Höhe der Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge und Fahrräder fest, welche im Rahmen eines Gebäudeneubaus benötigt werden. Sie verfolgt das Ziel, die notwendige Anzahl an Stellplätzen für Pkw und Fahrräder auf einem Grundstück im Rahmen eines Gebäudeneubaus sicherzustellen, um öffentliche Verkehrsflächen nicht mit dem von der Anlage hervorgerufenen ruhenden Verkehr zu belasten.

Zielgruppen

Die Zielgruppen sind in der Wohnnutzung die Bewohnenden und ihre Besuchenden. Bei Büros und Gewerbe dominiert der Verkehr der Beschäftigten, der Kundschaft, der Besuchenden sowie der Lieferverkehr.

Anwendungsbereiche

Der Parkraumbedarf eines Gebäudes wird mit dem Stellplatzschlüssel ermittelt. Dieser beschreibt das Verhältnis der Anzahl der Stellplätze zur Anzahl der Wohnungen und ist eine der wichtigsten Stellschrauben für das Mobilitätsverhalten. Für das Funktionieren und die Nachhaltigkeit eines Quartiers ist ein angemessener Stellplatzschlüssel zu entwickeln. Ein zu großes Parkraumangebot wirkt verkehrserzeugend und ist zu vermeiden. Ein zu geringer Schlüssel kann zu unerwünschten Parkvorgängen in dafür nicht vorgesehenen Flächen oder umliegenden Gebieten führen.

Die Anzahl benötigter Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze wird in der Regel pauschal ermittelt und richtet sich nach Richtzahlen. Die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die verkehrliche Lage und Anbindung des Baugrundstücks sowie die verkehrlichen Maßnahmen der Bauträger haben Einfluss auf die Verkehrsentstehung und damit auf den Stellplatzschlüssel. Durch eine flexible Gestaltung der Stellplatzschlüssel können alternative Mobilitätsangebote bei der Festlegung benötigter Kfz-Stellplätze berücksichtigt werden.

Obwohl die zentrale Regelungsgröße für Stellplätze und Abstellplätze die Herstellungspflicht (Mindestanzahl herzustellender Stellplätze) ist, kann beispielsweise in Innenstädten vor allem eine Kfz-Stellplatzbeschränkung (zulässige Höchstzahl von Stellplätzen) sinnvoll sein. Diese verringert den Kfz-Verkehr auf den Straßen und reduziert den Flächenverbrauch.

Sofern der Bauträger die Erstellung der benötigten Anzahl an Stellplätzen nicht erbringen kann bzw. diese nicht zumutbar ist, kann durch eine Stellplatzabgabe ein Ablösebetrag für jeden nicht erbrachten Stellplatz an die Kommune oder die Stadt gezahlt werden. Die Ablösebeträge werden für die verkehrliche Erschließung verwendet, z. B. für Zuschüsse von Quartiersgaragen.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	Der erforderliche Stellplatzbedarf ist in den Bauordnungen der Bundesländer geregelt. Die Gemeinden und Städte können durch kommunales Satzungsrecht differenzierte Festsetzungen treffen. So besteht die Möglichkeit, eine eigene Stellplatzsatzung zu erlassen. §§ 5, 51 Hessische Gemeindeordnung §§ 52, 86 und 91 der Hessischen Bauordnung
-----------	---

Akteure

Die Verwaltung leitet aus den übergeordneten Vorschriften und Plänen Vorgaben für das konkrete Vorhaben ab. Der Vorhabenträger formuliert seine Ziele zur Parkraumverfügbarkeit und entwickelt günstige Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität. Mögliche Differenzen sind im Rahmen des Planungsprozess zu diskutieren. Der Plangeber hat die Möglichkeit, die Anzahl der Stellplätze durch textliche Festsetzungen zu begrenzen, zum Beispiel relativ zur Geschossfläche.

Typische Wirkung

Ein geringer Stellplatzschlüssel im Plangebiet kann aus gesamtstädtischer Sicht zu einer geringeren Pkw-Besitzquote beitragen und Auswärtige zu einer Nutzung des Umweltverbundes animieren. Dadurch sinkt die Kfz-Verkehrsbelastung in der gesamten Stadt. Die Maßnahme kann daher beitragen die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Luftschadstoff- und Lärmbelastungen zu reduzieren.

Mit einem zu niedrigen Stellplatzschlüssel können aber auch negative Effekte entstehen. Wenn sich eine Kfz-Nutzung einstellt, bei der die Nachfrage die Kapazität des angebotenen Parkraums übersteigt, kann es zu Verdrängungseffekten auf Parkflächen in angrenzenden Gebieten kommen. Zudem kann die Zahl regelwidriger Parkvorgänge auf Flächen des Fuß- und Radverkehrs zunehmen und die Verkehrssicherheit beeinflussen. Nach der Fertigstellung sollte die Entwicklung im Umfeld daher beobachtet werden. Ggf. können Maßnahmen ergriffen werden, die die Bewohnenden der Gebiete bevorzugen (z. B. durch Parkraumbewirtschaftung) oder die Parkraumverfügbarkeit erhöhen.

Erfahrungen aus anderen Städten

Im Münchener Stadtviertel „DomagkPark“ wurden rund 1.700 Wohneinheiten sowie 1.000 Arbeitsplätze geschaffen. Die verkehrliche Erschließung erfolgt über zwei getrennte Straßen nördlich und südlich des Gebiets. Es ist ein umfangreiches Fuß- und Wegenetz vorhanden, wobei kurze Wege für die Nahmobilität ermöglicht werden. Mobilitätsstationen, mit einem Angebot an Leihfahrrädern, Car-Sharing und übertragbaren ÖPNV-Zeitkarten, ermöglichen eine alternative Fortbewegung. Die Bereitstellung des Angebots ermöglicht die Festsetzung eines niedrigen Stellplatzschlüssels von 0,5 Pkw im Mietwohnungsbau.

In Bremen kann durch das Bereitstellen von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (ÖPNV-Zeitkarten oder Car-Sharing Angebote) die Herstellung notwendiger Stellplätze um bis zu 80 % ausgesetzt werden. Die dafür entstehenden Kosten werden dabei mit der regulären Ablösesumme verrechnet. Die Maßnahmen reduzieren die Kosten für die den Bau in Auftrag gebende Person und erhöhen gleichzeitig das Mobilitätsangebot des Umweltverbundes.

Mit der Änderung der Stellplatzsatzung in Darmstadt, wurde der Stellplatzschlüssel von 1,2 auf 0,9 Kfz-Stellplätzen je Wohneinheit in einem Mehrfamilienhaus verringert und die Anzahl an notwendigen Fahrradstellplätzen von 2 auf 2,5 pro Wohneinheit erhöht. Die Zahl der herzustellenden Pkw-Stellplätze kann in Gebieten mit einer guten ÖPNV-Anbindung reduziert oder um bis zu einem Viertel durch die Errichtung von Radabstellmöglichkeiten ersetzt werden.

Im Quartier GWL Terrain in Amsterdam/Niederlande wurde ein Stellplatzschlüssel von 0,2 realisiert. Der Modal-Split-Anteil des Kfz-Verkehrs liegt in diesem Quartier bei nur 6 %, während im umliegenden Gebiet Amsterdam West 20 % der Wege mit dem Kfz zurückgelegt werden. Das Gebiet liegt nahe dem Stadtzentrum und wird von einer Straßenbahn im 10-min-Takt erschlossen. Es umfasst vor allem Etagenwohnungen mit Gewerbenutzungen in den Erdgeschossen. Der verfügbare Parkraum liegt im öffentlichen Straßenland und wird bewirtschaftet. Sonderparkberechtigungen für Bewohnende sind limitiert. Die Anzahl reicht nur für 18 % der Haushalte, sie werden über Wartelisten vergeben. Die Modal-Split-Werte sind das Ergebnis eines integrierten städtebaulichen und verkehrlichen Konzepts, in dem der geringe Stellplatzschlüssel eine wichtige Teilmaßnahme ist.

Anwendung in Wiesbaden

In der Landeshauptstadt Wiesbaden müssen nach der Stellplatzsatzung 1,5 Pkw- und zwei Radstellplätze je Wohnung in einem Mehrfamilienhaus geschaffen werden. In Büro- und Verwaltungsräumen sind eine Pkw-Abstellmöglichkeit je 35 m² Nutzfläche und eine Radabstellmöglichkeit je 60 m² Nutzfläche zu schaffen. Im Vergleich zu den hessischen Städten Frankfurt am Main (1,1 Stellplätze pro WE im MFH), Darmstadt (0,9 Stellplätze pro WE im MFH) und Offenbach (0,7 Stellplätze pro WE im MFH) ist in der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden ein hoher Stellplatzschlüssel je Wohnung in einem Mehrfamilienhaus festgelegt.

Bei der Ermittlung des Bedarfs werden zudem nicht die individuellen Stadtstrukturen, nutzungsspezifische Bedarfe der Bauvorhaben oder die gesellschaftlichen Trends im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung berücksichtigt.

Eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung ist in diesem Zusammenhang dringend geboten, um die Vorgaben soweit wie möglich an den realen künftigen Bedarf zu orientieren und die

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

nötige Flexibilität bei der Parkraumgestaltung zu ermöglichen. Dabei sind differenzierte Regelungen sowohl auf der Ebene der Ortsbezirke und Quartiere als auch des konkreten Bauvorhabens möglich. Es sollte neben der Gebietslage auch das ÖPNV-Angebot berücksichtigt werden. Sichert ein Bauherr vertraglich die Umsetzung und den dauerhaften Betrieb von Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement (z. B. Mobilitätskonzepte, Radinfrastruktur), die zur Reduzierung der Pkw-Nutzung geeignet sind, ist eine Abminderung der Herstellungspflicht sinnvoll.

5 P+R

Definition und Ziele

Park+Ride-Anlagen sind Parkflächen, die einem Bahnhof oder einer Haltestelle von öffentlichen Verkehrsmitteln zugeordnet sind. Die Kfz-Fahrenden sollen ihr Fahrzeug an diesen Anlagen abstellen und anschließend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln weiterfahren. Dadurch sollen die Fahr- und Parkverkehre aus einem bestimmten Gebiet, in der Regel der Innenstadt, herausgehalten werden.

Zielgruppen

Das Angebot richtet sich vor allem an Pendelnde. Ihnen ist am ehesten zuzumuten auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen. Für gebietsfremde Kurzparkende wie z. B. Kundschaft und Besuchende spielt P+R eher eine untergeordnete Rolle.

Anwendungsbereiche

Für P+R-Angebote gibt es 4 Anwendungsfälle: Berufsverkehr, Einkaufsverkehr, Tourismusverkehr und Veranstaltungsverkehr. Idealerweise dienen die Anlagen mehreren Fahrtzwecken.

Besondere Bedeutung haben P+R-Anlagen in Städten mit hohen Pendlerverflechtungen. Voraussetzung für die Akzeptanz der Anlagen ist ein zeitlich und räumlich attraktives Angebot im öffentlichen Personenverkehr. Wichtig ist, dass am Zielort kein ausreichendes Parkraumangebot vorhanden ist.

Park+Ride-Anlagen können kostenlos und kostenpflichtig sein. Kostenpflichtige Anlagen sollten um einiges kostengünstiger als das Parken am Zielort sein.

Die Anlagen sind an Hauptverkehrsachsen, möglichst weit außerhalb der Kernstädte, zu positionieren. Eine nicht vorgesehene Nutzung zum Beispiel durch Bewohnende ist auszuschließen.

Rahmenbedingungen

	Beschilderung durch Richtzeichen 316 (Park and Ride).
Organisatorisch	Eine enge Zusammenarbeit mit den jeweiligen Verkehrsbetrieben ist bei der Einrichtung oder Anpassung von Park+Ride-Konzepten unerlässlich.

Akteure

Federführend bei der Planung von Park+Ride-Anlagen ist die Kommune. Die Planungen können in Kooperation mit privaten Unternehmen erfolgen. Der Betrieb kann durch die Kommune oder private Unternehmen erfolgen.

Typische Wirkungen

Das Abstellen des Kfz auf zentrumsfernen P+R-Anlagen reduziert den Anteil des motorisierten Zielverkehrs in Innenstädten sowie die Anzahl an Parksuchverkehren. Die Maßnahme trägt so zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr bei. Sinkt die Nachfrage nach Parkständen im öffentlichen Straßenraum der Innenstadt, können Flächen umgewidmet werden und für den Umweltverbund zur Verfügung gestellt werden.

Mit dem Wissen den eigenen Pkw sicher und komfortabel auf einer P+R-Anlage abstellen zu können und anschließend den Zielort über eine gut ausgebaute öffentliche Verkehrsmittelanbindung zu erreichen, trägt wesentlich zum Erreichen der Wirkungen bei.

Erfahrungen aus anderen Städten

Praktisch alle deutschen Großstädte bieten Park+Ride-Anlagen an. In der Vergangenheit haben unter anderem Hamburg und München das P+R-Angebot ausgebaut und die Strukturen angepasst.

Im Netz des Hamburger Verkehrsverbunds gibt es an 150 Schnell- und Regionalhaltestellen Park+Ride-Anlagen mit rund 24.000 Stellplätzen. Die Anlagen werden von verschiede-

ESWE Verkehr

Wipark**Landeshauptstadt****Wiesbaden –****Parkraum-****management-****konzept****Gesamtbericht****Anlage 2**

05. März 2021

nen Betreibern unterhalten. Die Betreiber sind Hamburger Bezirke, eine P+R-Betriebsgesellschaft und im Umland die jeweiligen Kommunen oder private Betreiber. Durch die verschiedenen Betreiber resultieren jedoch Ungleichheiten. Beispielsweise sind einige Anlagen kostenlos und andere kostenpflichtig. Eine Verrechnung des Nutzungsentgeltes mit der Fahrkarte erfolgt nicht. Allerdings gibt es Rabatte bei häufiger Nutzung der Anlage. Je nach Lage ist das P+R-Angebot mit Bike+Ride-Anlagen kombiniert. Die HVV informiert auf ihrer Website über das Angebot.

In Münchener Verbundraum stehen rund 28.400 Park+Ride-Stellplätze zur Verfügung. Auch hier gibt es verschiedene Betreiber. Die Park & Ride GmbH ist ein Serviceunternehmen der Landeshauptstadt München und betreut derzeit 38 Anlagen mit rund 14.000 Stellplätzen. Die Anlagen liegen in München sowie in den umliegenden Kommunen. Neben dem P+R-Angebot stehen je nach Lage auch Bike-and-Ride-Anlagen zur Verfügung. Eine Verrechnung des Nutzungsentgeltes an kostenpflichtigen Anlagen mit der Fahrkarte erfolgt nicht. Allerdings gibt es an den kostenpflichtigen Anlagen Rabatte bei häufiger Nutzung.

Die Stadt Straßburg hat ihr Verkehrskonzept erfolgreich umgesetzt. In den vergangenen 20 Jahren hat die Stadt das Straßenbahnsystem sukzessiv aufgebaut nachdem es kurzzeitig ganz eingestellt wurde. Den wichtigsten Faktor des neuen Verkehrskonzeptes bilden die Verkehrsdrehscheiben mit großen „Park+ Ride-Plätzen“ vor den Toren der Stadt. Bis zu 24 Stunden Parken kosten dort etwas über 4 Euro, der Parkschein ist gleichzeitig das Straßenbahnticket. Zusätzlich werden auch abschließbare Stellplätze für Fahrräder angeboten und es stehen Touristen und Bürgern Mieträder zur Verfügung.

Die Stadt Hannover möchte mit digitalen Lösungen dazu beitragen, die Luftqualität zu verbessern. In diesem Zusammenhang wurde die P+R-Anlage Völksen, etwa 25 km südlich von Hannover, an der Ein- und Ausfahrt mit Induktionsschleifen ausgestattet. Darüber hinaus haben Sonderstellplätze für Frauen oder mit E-Ladesäulen nun Sensortechnik. Die Schleifen messen die allgemeine Belegung des Parkplatzes. Die Sensoren zeigen die Verfügbarkeit der Sonderstellplätze. Die Daten werden in einer App bereitgestellt. Die Technik stellt keine zusätzlichen Stellplätze zur Verfügung. Sie kann aber dazu beitragen, den Pendelnden, die solche Anlagen aufgrund schlechter Erfahrungen meiden, zu einer Nutzung zu animieren. Das gleiche gilt für Menschen, die zum Beispiel eine Veranstaltung in der Stadt besuchen wollen. In einer App oder auf LED-Displays können sie vorab sehen, ob noch Parkplätze frei sind.

Anwendung in Wiesbaden

Außerhalb der Wiesbadener Innenstadt gibt es an 4 Standorten 6 kostenlose Park+Ride-Anlagen mit rund 770 Parkständen. Ergänzt wird das Angebot durch eine P+R-Anlage im nördlich von Wiesbaden gelegenen Taunusstein. Die P+R-Anlagen außerhalb der Innenstadt sind kostenlos nutzbar. Zum Teil sind noch Kapazitätsreserven vorhanden.

Neben den an den Einpendelnden gemessenen geringen Kapazitäten ist auch die Lage der Anlagen im Süden und Südosten der Stadt einseitig ausgerichtet. Den Einpendelnden aus dem Norden und Westen stehen so gut wie keine Park+Ride-Kapazitäten zur Verfügung.

Mit der Ausweitung der Bewirtschaftung, der möglichen Verknappung öffentlicher Parkstände im Straßenraum sowie dem negativen Bürgerentscheid im November 2020 zur Umsetzung einer CityBahn wird die Bedeutung der P+R-Angebote für Pendelnde zunehmen. In diesem Zusammenhang ist auf gesamtstädtischer Ebene ein Park+Ride-Konzept zu erstellen, dass auch die umliegenden Kommunen miteinbezieht. Auf Grundlage der Pendlerverflechtungen und verfügbarer Flächen ist der Bedarf und die Positionierung der P+R-Kapazitäten zu ermitteln und ggf. anzupassen. In diesem Zuge sollte auch das ÖPNV-Angebot überprüft werden. Das P+R sollte wo möglich durch Bike+Ride ergänzt werden. Um einen professionellen Betrieb der Anlagen zu gewährleisten, ist es sinnvoll, die Zuständigkeiten in einer Kooperation städtischer Gesellschaften (z. B. ESWE Verkehrsgesellschaft GmbH und GWI), städtischer Ämter (z. B. Tiefbau- und Vermessungsamt) oder in einer Parkraumgesellschaft zu bündeln, der alle Funktionen - Planung, Umsetzung, Betrieb, Instandsetzung und -haltung sowie Entwicklung von neuen Standorten - obliegen

Um die Nachfrage an den Park+Ride-Anlagen zu beeinflussen, ist eine entgeltspflichtige Nutzung der Anlagen sinnvoll. Zum einen können so Fremdnutzer ferngehalten werden. Zum anderen werden Pendelnde, die auch mit anderen Verkehrsmitteln zum Bahnhof kommen können animiert dies zu tun. Hierfür ist ggf. eine entsprechende Infrastruktur vorzusehen. Das Nutzungsentgelt sollte um einiges kostengünstiger als das Parken am Zielort sein. Denkbar wären günstigere Monats- oder Jahreskarten. Die Vergabe an einen externen Betreiber ist möglich. Es ist jedoch darauf zu achten, dass der Betrieb einheitlich geregelt ist, um einen möglichst hohe Handlungsspielraum zu behalten. Um einen möglichst

hohen Nutzerkomfort bei der Bezahlung zu ermöglichen, sind auch hier App-Systeme sinnvoll, z. B. zum kontaktlosen Ein- und Ausfahren.

Um die Anlagen auch für Besuchende, Einkaufende oder ähnliche attraktiv zu gestalten, sind Rabattierungen in Zusammenarbeit mit den Gewerbetreibenden in der Innenstadt sinnvoll (z. B. vergünstigte Abgaben von Fahrkarten an Einzelhandelskunden). Verkehrlich wäre es zudem sinnvoll, die derzeitige Rabattierung für Besuchende und Einkaufende in den Parkhäusern der Innenstadt aufzuheben und bei entsprechender Bewirtschaftung auf die P+R-Anlagen zu übertragen.

Im Zuge der Digitalisierung plant die Stadt die P+R-Anlagen in das Parkleitsystem zu integrieren. Hierfür sind die Anlagen mit einer entsprechenden Technik auszustatten, um die Belegung zu ermitteln. Die Technik und der damit verbundene Aufwand richtet sich nach den Gegebenheiten vor Ort. Die gewonnenen Daten können in das städtische Parkleitsystem und den Mobil-Daten-Marktplatz des Bundes integriert werden. Damit sind die Daten dann auch von Navigationssystemen nutzbar. Zusätzlich ist eine App, die die Daten aller P+R-Anlagen vereinigt sinnvoll. Diese könnte nicht nur Angebot und Nachfrage, sondern auch über das ÖPNV-Angebot informieren. Nach einer entsprechenden Erprobung könnten auch Prognosedaten hinterlegt werden.

Darüber hinaus ist das Angebot auf den P+R-Anlagen zu qualifizieren. Dies kann im Zuge der Digitalisierung erfolgen. Die Anlagen sind zum Teil unbefestigt oder unbeleuchtet. Sie bieten damit einen geringen Nutzerkomfort.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

B Steuerung der Parkraumnachfrage

6 Parkraumbewirtschaftung - Allgemein

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

Definition und Ziele

Parkraumbewirtschaftung befasst sich mit der Nutzungsregelung der Parkraumangebote im öffentlichen Straßenraum. Sie soll zu einem ausgewogenen Verhältnis von Angebot und Nachfrage führen und das Parken effizienter gestalten.

Zielgruppen

Nach § 6 soll Parkraumbewirtschaftung dort angewendet werden, wo Bewohnende in zu-mutbarer Entfernung zum Wohnort keinen Parkplatz finden. Sie soll vor allem gebiets-fremde Langparkende zu einer Verhaltensänderung bewegen.

Anwendungsbereiche

Parkraumbewirtschaftung ist in Gebieten sinnvoll, in denen ein hoher Parkdruck und gleichzeitig eine Nutzerkonkurrenz vorhanden ist. Grundsätzlich gibt es drei verschiedene Anwendungsprinzipien:

- Mischprinzip
Die Parkstände im Straßenraum werden Bewohnenden und Kurzparkern zeitgleich angeboten. Die Parkstände können flexibel von verschiedenen Nutzergruppen genutzt werden.
- Trennprinzip
Die Parkstände stehen nur Bewohnenden oder Kurzparkern zur Verfügung. Dadurch sind die übrigen Nutzergruppen ausgeschlossen. Die Trennung der Nutzergruppen erlaubt keine flexible Nutzung des Parkraumes.
- Wechselprinzip
Die Bevorzugung der Bewohnenden ist auf bestimmte Zeiten beschränkt. Au-ßerhalb dieser Zeiten gelten Haltverbote oder Gebührenregelungen für alle.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	§ 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG; § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO und VwV-StVO Die Parkraumbewirtschaftung ist nur dann rechtssicher, wenn sie ver-kehrlich wirksam ist. Dies ist der Fall, wenn der Parkdruck hoch ist und gleichzeitig verschiedene Nutzergruppen um die Parkstände konkurrie-ren. Beide Bedingungen müssen gleichzeitig erfüllt sein.
Organisatorisch	Um die gewünschten verkehrlenkenden Effekte zu erzielen, ist eine Überwachung der Bewirtschaftung unverzichtbar.

Akteure

Zuständig für die Parkraumbewirtschaftung ist die Kommune. Sie veranlasst die rechtliche Prüfung. Die Untersuchung erstellt die Kommune oder sie beauftragt ein Planungsbüro. Die technische Betreuung in Zusammenhang mit Parkscheinautomaten oder Beschilderung durch private Unternehmen ist möglich. Die Überwachung der Parkregelung im öffent-lichen Raum obliegt der Kommune.

Typische Wirkungen

Parkraumbewirtschaftung reduziert direkt, eine entsprechende Kontrolle vorausgesetzt, un-mittelbar nach der Umsetzung die Parkraumnachfrage. Damit verhilft sie zu einer ausgegli-chenen Parkraumbilanz. Erfahrungsgemäß sinkt die Parkraumnachfrage um 10 bis 20 %. Damit können auch Parksuchverkehre reduziert werden. Die Anzahl widerrechtlich abge-stellter Fahrzeuge sinkt.

Parkraumbewirtschaftung animiert langparkende Beschäftigte und Auszubildende zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel oder zur Nutzung entferntere Parkangebote. Kund-schaft, Besuchende und Lieferanten finden leichter eine Parkmöglichkeit in der Nähe ihrer Ziele. Da sie die Park- und Ladeflächen nur für kurze Zeit belegen, können über den Tag mehrere Kunden und Lieferanten die verfügbaren Parkplätze nutzen. Für Bewohnende steigen die Chancen auf einen wohnungsnahen Parkstand.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

Mit der Reduzierung der Parkraumnachfrage sinken mittelbar auch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Zielverkehr und die damit verbundenen Luftschadstoff- und Lärmbelastungen. Auch die Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr nimmt zu, wenn weniger Fahrzeuge z. B. sichtbehindernd widerrechtlich in Kreuzungsbereichen abgestellt werden.

Erfahrungen aus anderen Städten

Praktisch alle deutschen Großstädte bewirtschaften Teile des vorhandenen Parkraums. Beispielhaft sind unter anderem Mainz, Darmstadt, Kassel, Frankfurt am Main, München oder Berlin.

In vielen Städten sind die Parkraumbewirtschaftungsstrukturen historisch gewachsen. Die Regelungen wurden immer an die Bedürfnisse der Parkenden angepasst. Immer mehr Städte überarbeiten in umfangreichen Parkraummanagementkonzepten die vorhandenen Regelungen.

Der Parkraum wird neu strukturiert und einheitliche, leicht verständliche Regelungen überwiegen. Dabei wird vornehmlich das Mischparken mit Gebührenpflicht angewandt. Vorteil des Mischparkens ist die effiziente Nutzung des Parkraumes. Während die Bewohnenden tagsüber die Parkstände verlassen, können andere Nutzer diese beparken. Die Erfahrung dieser Regelung ist durchweg positiv.

Voraussetzung für eine erfolgreiche Parkraumbewirtschaftung ist die Überwachung der Parkregelungen. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass eine inkonsequente bzw. fehlende Überwachung zu einer geringen Wirkung der Bewirtschaftung führt.

Anwendung in Wiesbaden

In der Wiesbadener Innenstadt gibt es bereits eine Parkraumbewirtschaftung. Es gelten keine einheitlichen Regelungen. Je nach Lage kommt das Trenn- oder Mischprinzip zur Anwendung.

Die Parkraumbewirtschaftung sollte auf weitere Bereiche mit den entsprechenden Voraussetzungen ausgeweitet werden. Um den Parkraum in Wiesbaden möglichst effizient zu nutzen, sollte eine Mischparkregelung bevorzugt werden. Diese vereint die meisten Vorteile zur Zielerreichung des Parkraummanagements in sich. Um gebietsspezifische Besonderheiten zu berücksichtigen, sind Ausnahmen wie reine Kurzpark- oder Bewohnerparkabschnitte möglich.

7 Mischparken mit Gebührenpflicht

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

Definition und Ziele

Das Mischparken mit Gebührenpflicht meint das parallel bestehende Parken entweder mit einem Parkschein bzw. per Handyparken oder mit einer Sonderparkberechtigung für Bewohnende, dem sogenannten Bewohnerparkausweis, bzw. einer Ausnahmegenehmigung in einem definierten Parkraumbewirtschaftungsgebiet.



Die Bewirtschaftung im Mischprinzip mit Gebührenpflicht hat zum Ziel, die Parkchancen der Bewohnenden, des Wirtschaftsverkehrs sowie der besuchenden und einkaufenden Personen zu erhöhen sowie den Parkdruck zu senken.

Zielgruppen

Das Mischparken mit Gebührenpflicht berücksichtigt alle Nutzenden. Die Bewohnenden erhalten eine bevorzugte Behandlung, da sie von der Parkgebührenpflicht ausgenommen sind. Gebietsfremde Langparkende sollen auf den Umweltverbund umsteigen oder private Parkieranlagen nutzen, können aber auch mit Parkschein parken, sofern sie bereit sind die Parkgebühren zu bezahlen. So stehen mehr freie Parkstände für Bewohnende und gebietsfremde Kurzparkende wie z. B. einkaufende und besuchende Personen oder Lieferunternehmen zur Verfügung.

Anwendungsbereiche

Sofern in einem Gebiet ein hoher Parkdruck und gleichzeitig verschiedene Nutzergruppen vorhanden sind, die um die Parkstände konkurrieren, kann eine Parkraumbewirtschaftung rechtssicher angeordnet werden.

Bei der Ausführung einer Parkraumbewirtschaftung im Mischprinzip mit Gebührenpflicht steht das bewirtschaftete Gebiet allen Nutzenden offen. Langparkende und Kurzparkende parken entweder mit einem Parkschein oder per Handyparken. Bewohnende oder bspw. Handwerker können ihr Kfz mit einer Sonderparkberechtigung abstellen.

Die Bewirtschaftungszeit und Gebührenhöhe ist in Abhängigkeit der Nutzungsstruktur im Gebiet, der tageszeitlichen Zusammensetzung der parkenden Fahrzeuge, der ÖPNV-Qualität und den Regelungen der angrenzenden Gebiete zu bestimmen. Eine zusätzliche Begrenzung der Parkdauer ist erfahrungsgemäß nicht erforderlich. Die Parkscheinnutzenden bleiben somit zeitlich flexibel.

Um die gewünschten verkehrslenkenden Effekte zu erzielen, ist eine Überwachung der Bewirtschaftung unverzichtbar.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	§ 6 I Nr. 14 StVG, § 45 I B Nr. 2a StVO
Technisch	Im zu bewirtschaftenden Gebiet sind Parkscheinautomaten aufzustellen. Die Beschilderung erfolgt entweder straßenabschnittsweise durch das Zeichen 314 StVO mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“ oder bei zusammenhängenden Gebieten als Zonenbeschilderung durch das Zeichen 314.1 StVO
Organisatorisch	Die Bewohnenden des Bewirtschaftungsgebietes können beim Bürgerbüro Wiesbaden, bei der Fahrerlaubnis- und Zulassungsbehörde oder online beim Bürgerservice-Portal einen Antrag auf einen Bewohnerparkausweis stellen, um von der Gebührenpflicht befreit zu werden. Ebenso erhalten Gewerbetreibende unter bestimmten Voraussetzungen auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung, die sie bei der Straßenverkehrsbehörde beantragen können.

Akteure

Die Erfüllung der Bedingungen für eine Parkraumbewirtschaftung sind im Rahmen eines Verkehrsgutachtens bzw. Parkraumbewirtschaftungskonzepts nachzuweisen. Hierbei wird

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

auch die mögliche Bewirtschaftungsform wie bspw. Mischparken mit Gebührenpflicht festgelegt. Die Stadt, die Kommune oder der Bezirk können selbst ein Gutachten erstellen oder ein Planungsbüro damit beauftragen. Letztendlich beschließen die politischen Gremien das ausgearbeitete Parkraumbewirtschaftungskonzept.

Die Stadt, Kommune oder der Bezirk muss die Öffentlichkeit und besonders die betroffene Bewohnerschaft über die Bewirtschaftung informieren. Die Information kann im Rahmen einer Veranstaltung oder über eine Verteilung von Flyern erfolgen.

Sonderparkberechtigungen sind vor der Einführung der Bewirtschaftung auszustellen. Das Bürgerbüro - sowie speziell in Wiesbaden auch die Fahrerlaubnis- und Zulassungsbehörde - ist für die Anträge und das Ausstellen der notwendigen Bewohnerparkausweise zuständig sowie die Straßenverkehrsbehörde bzw. Ordnungsamt für die Ausnahmegenehmigungen.

Sobald die Parkraumbewirtschaftung eingeführt ist, obliegt es dem Ordnungsamt die ausliegenden Parkscheine bzw. Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen zu kontrollieren und ggf. zu ahnden.

Typische Wirkungen

Parkraumbewirtschaftung in Form einer Mischparkregelung mit Gebührenpflicht reduziert direkt, eine entsprechende Kontrolle vorausgesetzt, unmittelbar nach der Umsetzung die Parkraumnachfrage. Damit verhilft sie zu einer ausgeglicheneren Parkraumbilanz. Damit können auch Parksuchverkehre reduziert werden. Die Anzahl widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge sinkt.

Parkraumbewirtschaftung animiert langparkende Beschäftigte und Auszubildende zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel oder zur Nutzung entferntere Parkangebote. Kundenschaft, Besuchende und Lieferanten finden leichter eine Parkmöglichkeit in der Nähe ihrer Ziele. Da sie die Park- und Ladeflächen nur für kurze Zeit belegen, können über den Tag mehrere Kunden und Lieferanten die verfügbaren Parkplätze nutzen. Für Bewohnende steigen die Chancen auf einen wohnungsnahen Parkstand.

Mit der Reduzierung der Parkraumnachfrage sinken mittelbar auch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Zielverkehr und die damit verbundenen Luftschadstoff- und Lärmbelastungen. Auch die Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr nimmt zu, wenn weniger Fahrzeuge z. B. sichtbehindernd widerrechtlich in Kreuzungsbereichen abgestellt werden.

Durch die Einnahmen aus Parkscheingebühren kann die notwendige Parkraumüberwachung gegenfinanziert werden.

Erfahrungen aus anderen Städten

Das Mischparken mit Gebührenpflicht wird in verschiedenen deutschen Städten eingesetzt, z. B. Ulm, Detmold oder Berlin. Diese Städte sehen bei zukünftigen Bewirtschaftungen vor das Mischparken mit Gebührenpflicht einzuführen, um den Parkenden eine einheitliche und leicht verständliche Regelung an die Hand zu geben.

Verschiedene Evaluierungen bestätigen die positive verkehrliche Wirkung des Mischparkens mit Gebührenpflicht. In Berlin reduzierte sich der Anteil gebietsfremder Langparkender tagsüber um 4 %. In Oranienburg sank ihr Anteil um 3 bis 6 % und im Hamburger Stadtteil St. Pauli um 8 bis 17 %.

Voraussetzung für eine erfolgreiche Parkraumbewirtschaftung im Mischprinzip mit Gebührenpflicht ist die Überwachung der Parkregelung. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass eine fehlende Überwachung zu einer geringen Wirkung der Bewirtschaftung führen.

In San Francisco lassen sich bspw. die Parkgebühren flexibel an die Nachfrage anpassen. Hierfür stellen Sensoren im Boden fest, ob ein Parkstand frei oder belegt ist. Bei weniger als zwei freien Parkständen innerhalb einer Häuserzeile steigt die Parkgebühr, sind mehr als zwei Parkstände frei sinkt die Gebühr wieder. Die Parkplatzsuchenden können sich per App zu einem möglichst günstigen Parkstand leiten lassen. Ein Jahr nach der Einführung des Systems sind um jeden Häuserblock freie Parkstände zu finden.

Paris setzt auf progressive Parkgebühren um Langparker in Parkhäuser zu verdrängen. Ab der dritten Stunde steigen die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum deutlich an, so das Fahrzeugbesitzende in Parkhäusern meist günstiger parken. Insgesamt erzielte die Parkraumreform in den ersten vier Monaten eine Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommens um rund 7 %. Die Parkraumreform umfasste weitere Maßnahmen u. a. zum Umgang

der Parkraumüberwachung und Parkgebühr für Anwohnende (vgl. auch Steckbrief – Parkraumüberwachung).

Anwendung in Wiesbaden

In Wiesbaden gibt es das noch kein einheitliches Mischparken mit Gebührenpflicht. Um den Parkraum in Wiesbaden möglichst effizient zu nutzen, sollte eine solche Mischparkregelung künftig bevorzugt werden. Diese vereint die meisten Vorteile zur Zielerreichung des Parkraummanagements in sich. Um gebietsspezifische Besonderheiten zu berücksichtigen, sind Ausnahmen wie reine Kurzpark- oder Bewohnerparkabschnitte möglich.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

8 Mischparken mit Parkdauerbegrenzung

Definition und Ziele

Das Mischparken mit Parkscheibenregelung meint das parallel bestehende Parken entweder mit einer Parkscheibe (mit Höchstparkdauer) oder mit einer Sonderparkberechtigung für Bewohnende oder andere (ohne Höchstparkdauer) in einem bewirtschafteten Gebiet.

Eine Parkraumbewirtschaftung im Mischprinzip mit Parkscheibenregelung hat das Ziel, die Parkchancen der einkaufenden und besuchenden Personen, des Wirtschaftsverkehrs und der Bewohnenden zu erhöhen sowie den Parkdruck zu senken.



Zielgruppen

Das Mischparken mit Parkscheibenregelung berücksichtigt zum einen die Bewohnerschaft und zum anderen die gebietsfremden Kurzparkenden. Die Bewohnenden erhalten eine bevorzugte Behandlung, da sie von der Parkscheibenregelung und somit Höchstparkdauer ausgenommen sind. Gebietsfremde Langparkende müssen durch die bestehende Höchstparkdauer umdenken und können auf den Umweltverbund umsteigen oder private Parkieranlagen nutzen. Folglich stehen mehr freie Parkstände für Bewohnende und gebietsfremde Kurzparkende wie z. B. einkaufende und besuchende Personen oder Lieferunternehmen zur Verfügung.

Anwendungsbereiche

Sofern in einem Gebiet ein hoher Parkdruck und gleichzeitig verschiedene Nutzergruppen vorhanden sind, die um die Parkstände konkurrieren, kann eine Parkraumbewirtschaftung rechtssicher angeordnet werden.

Bei der Ausführung einer Parkraumbewirtschaftung im Mischprinzip mit Parkscheibenregelung steht das bewirtschaftete Gebiet nur den Bewohnenden sowie Kurzparkenden zur Verfügung. Gebietsfremde Langparkende wie bspw. Berufspendler können nicht im Gebiet parken. Kurzparkende wie z. B. einkaufende Personen parken kostenlos mit Parkscheibe innerhalb einer vorgegebenen Höchstparkdauer. Bewohnende können ihr Kfz mit einer „Vignette“ ohne Zeitbeschränkung abstellen.

Die Festlegung der Bewirtschaftungszeit und die zulässige Parkdauer erfolgt in Abhängigkeit der Nutzungsstruktur und der tageszeitlichen Zusammensetzung der parkenden Fahrzeuge. Die Regelung der angrenzenden Gebiete ist besonders zu beachten, da ein Nebeneinander von kostenlosen Kurzparkplätzen mit Parkscheibe und gebührenpflichtigen Parkständen zu einem erhöhten Parksuchverkehr und einem höheren Parkdruck führen kann, da Autofahrende zuerst versuchen ihr Fahrzeug kostenlos abzustellen.

Um die gewünschten verkehrlenkenden Effekte zu erzielen, ist eine Überwachung der Bewirtschaftung unverzichtbar.

Rahmenbedingungen

Rechtlich § 6 I Nr. 14 StVG, § 45 I B Nr. 2a StVO

Technisch Im zu bewirtschaftenden Gebiet ist eine Beschilderung aufzustellen. Die Beschilderung erfolgt entweder straßenabschnittsweise durch das Zeichen 314 StVO mit den Zusatzzeichen „Parkscheibe ... Stunden“ und „Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“ oder bei zusammenhängenden Gebieten als eingeschränkte Haltverbotszone durch das Zeichen 290.1 StVO in Kombination mit den o. g. Zusatzzeichen.

Organisatorisch Die Bewohnenden des Bewirtschaftungsgebietes können beim Bürgerbüro, bei der Fahrerlaubnis- und Zulassungsbehörde oder online beim Bürgerservice-Portal einen Antrag auf einen „Bewohnerparkausweis“ stellen, um von der Parkscheibenregelung und somit Höchstparkdauer befreit zu werden. Ebenso erhalten Gewerbetreibende unter bestimmten Voraussetzungen auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung, die sie bei der Straßenverkehrsbehörde beantragen können.

Akteure

Die Erfüllung der Bedingungen für eine Parkraumbewirtschaftung sind im Rahmen eines Verkehrsgutachtens bzw. Parkraumbewirtschaftungskonzepts nachzuweisen. Hierbei wird auch die mögliche Bewirtschaftungsform wie bspw. Mischparken mit Parkscheibenregelung festgelegt. Die Stadt, die Kommune oder der Bezirk können selbst ein Gutachten erstellen oder ein Planungsbüro damit beauftragen. Letztendlich beschließen die politischen Gremien das ausgearbeitete Parkraumbewirtschaftungskonzept.

Die Stadt, Kommune oder der Bezirk muss die Öffentlichkeit und besonders die betroffene Bewohnerschaft über die Bewirtschaftung informieren. Die Information kann im Rahmen einer Veranstaltung oder über eine Verteilung von Flyern erfolgen.

Sonderparkberechtigungen sind vor der Einführung der Bewirtschaftung auszustellen. Das Bürgerbüro – sowie speziell in Wiesbaden auch die Fahrerlaubnis- und Zulassungsbehörde - ist für die Anträge und das Ausstellen der notwendigen „Bewohnerparkausweise“ zuständig sowie die Straßenverkehrsbehörde bzw. Ordnungsamt für die Ausnahmegenehmigungen.

Sobald die Parkraumbewirtschaftung eingeführt ist, obliegt es dem Ordnungsamt die ausliegenden Parkscheiben bzw. die Sonderparkberechtigungen zu kontrollieren und ggf. zu ahnden.

Typische Wirkungen

Parkraumbewirtschaftung in Form einer Mischparkregelung mit Parkdauerbegrenzung reduziert direkt, eine entsprechende Kontrolle vorausgesetzt, unmittelbar nach der Umsetzung die Parkraumnachfrage. Damit verhilft sie zu einer ausgeglicheneren Parkraumbilanz. Damit können auch Parksuchverkehre reduziert werden. Die Anzahl widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge sinkt.

Parkraumbewirtschaftung animiert langparkende Beschäftigte und Auszubildende zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel oder zur Nutzung entferntere Parkangebote. Kundenschaft, Besuchende und Lieferanten finden leichter eine Parkmöglichkeit in der Nähe ihrer Ziele. Da sie die Park- und Ladeflächen nur für kurze Zeit belegen, können über den Tag mehrere Kunden und Lieferanten die verfügbaren Parkplätze nutzen. Für Bewohnende steigen die Chancen auf einen wohnungsnahen Parkstand.

Mit der Reduzierung der Parkraumnachfrage sinken mittelbar auch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Zielverkehr und die damit verbundenen Luftschadstoff- und Lärmbelastungen. Auch die Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr nimmt zu, wenn weniger Fahrzeuge z. B. sichtbehindernd widerrechtlich in Kreuzungsbereichen abgestellt werden.

Nachteilig ist vor allem die mangelnde Gegenfinanzierung der erforderlichen Überwachung des ruhenden Verkehrs. Außerdem ist die Parkraumüberwachung aufgrund einer möglichen Manipulation durch das Weiterdehnen der Parkscheibe schwierig.

Erfahrungen aus anderen Städten

Das Mischparken mit Parkscheibenregelung kommt in verschiedenen Städten zum Einsatz, z. B. Schwerin, Oranienburg und Ulm-Söflingen. Erfahrungswerte liegen allerdings nur für die Stadt Ulm-Söflingen vor. Hier parkten werktags tagsüber rund 20 % aller Fahrzeuge ohne Parkscheibe oder Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung. Am Samstag waren es sogar 30 %. Im Rahmen des Parkraumkonzepts wurden daher mehr Kontrollgänge in den bewirtschafteten Bereichen empfohlen. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass eine fehlende Überwachung zu einer geringen Wirkung der Bewirtschaftung führen.

In Schwerin und Oranienburg wird in Zukunft die Bewirtschaftung vereinheitlicht und auf Mischparken mit Gebührenpflicht umgestellt.

Anwendung in Wiesbaden

Das Mischparken mit Parkscheibenregelung wird bspw. in Biebrich bereits angewendet. Im Rahmen des aktuellen Parkraummanagementkonzepts für die Wiesbadener Innenstadt wurde im Sommer 2020 in den Mischparkbereichen mit Parkscheibenregelung die Genehmigungen der parkenden Fahrzeuge erhoben. In rund 20 % aller erhobenen Fahrzeuge lag

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

keine Genehmigung aus. Rund 10 % wiesen eine Parkscheibe auf und der Rest eine Sonderparkberechtigung. Hier ist eine konsequente Überwachung notwendig, um die Wirkung der Parkraumbewirtschaftung nicht zu konterkarieren.

Auch der VEP Wiesbaden bemängelt, dass das kostenlose Parken mit Parkscheibe in den Bewirtschaftungsgebieten Wiesbadens eine wenig einschränkende Parkregelung ist, noch dazu mit einer relativ langen Höchstparkdauer von 2 Stunden.

Im Gegensatz zu einer Mischparkregelung mit Gebührenpflicht besteht darüber hinaus keine ausreichende Gegenfinanzierung der notwendigen Parkraumüberwachung. Daher sollte die Mischparkregelung mit Parkdauerbegrenzung in Wiesbaden künftig keine Anwendung mehr finden.

9 Trennprinzip - Reines Bewohnerparken

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

Definition und Ziele

Das Parken ist ausschließlich mit einer Sonderparkberechtigung für Bewohnende erlaubt. Das „reine Bewohnerparken“ soll gebietsfremde Parker verdrängen und so die Parkchancen der Bewohnenden verbessern. Um die gewünschten Effekte zu erzielen, ist eine Überwachung der Parkregelungen unverzichtbar.

Zielgruppen

Das „reine“ Bewohnerparken schließt alle gebietsfremden Parker, also Beschäftigte, Kundschaft oder Besuchende, aus. Damit stehen die Parkstände nur den Bewohnenden zur Verfügung.

Anwendungsbereiche

Nach VwV-StVO zu § 45 sind an Sonderparkberechtigungen für Bewohnende zwingend Bedingungen geknüpft. Sie ist dort zulässig, wo dem Parkraumangel für die ansässige Wohnbevölkerung wegen fehlender privater Stellplätze und hohen Parkdrucks durch nicht quartiersansässige Pendelende oder Besuchende nur durch eine entsprechende Anordnung abgeholfen werden kann und die Bewohnenden in fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung keine Abstellmöglichkeit finden.

„Reines“ Bewohnerparken kann in Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung sinnvoll sein. Die strikte Form der Bewohnerbevorrechtigung ist aufgrund des Gemeingebrauchsprinzip im Straßenraum zu limitieren. Tagsüber zwischen 9-18 Uhr dürfen maximal 50 % und in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % des Parkraums für Bewohnende reserviert sein.

Die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. sehen je Parkstand maximal 1,60 Sonderparkberechtigungen für Bewohnende vor. Die Anwendung dieses Schlüssels ist oft schwierig, da die Anzahl der vorhandenen Parkstände nicht bekannt ist.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	§ 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG; § 45 Abs. b Nr. 2a StVO und VwV-StVO
Organisatorisch	Die Bewohnenden benötigen für ihr Fahrzeug eine Sonderparkberechtigung in Form einer „Vignette“. Um die gewünschte verkehrliche Wirkung zu erzielen, ist die Überwachung der Parkregelung unerlässlich.

Akteure

Zuständig für die Parkraumbewirtschaftung ist die Kommune. Sie veranlasst die rechtliche Prüfung. Die Untersuchung erstellt die Kommune oder sie beauftragt ein Planungsbüro. Die technische Betreuung in Zusammenhang mit Parkscheinautomaten oder Beschilderung durch private Unternehmen ist möglich. Die Überwachung der Parkregelung im öffentlichen Raum obliegt der Kommune.

Typische Wirkungen

Reines Bewohnerparken reduziert direkt, eine entsprechende Kontrolle vorausgesetzt, unmittelbar nach der Umsetzung die Parkraumnachfrage. Damit verhilft sie zu einer ausgeglicheneren Parkraumbilanz. Damit können auch Parksuchverkehre reduziert werden. Die Anzahl widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge sinkt.

Reines Bewohnerparken schließt Beschäftigte und Auszubildende aber auch Kundschaft, Besuchende und Lieferanten aus. Für Bewohnende steigen die Chancen auf einen wohnungsnahen Parkstand.

Mit der Reduzierung der Parkraumnachfrage sinken mittelbar auch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Zielverkehr und die damit verbundenen Luftschadstoff- und Lärmbelastungen. Auch die Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr nimmt

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

zu, wenn weniger Fahrzeuge z. B. sichtbehindernd widerrechtlich in Kreuzungsbereichen abgestellt werden.

Erfahrungen aus anderen Städten

Auch beim „Reinen Bewohnerparken“ ist eine Kontrolle der Parkregelungen für die Erreichung der verkehrslenkenden Effekte unerlässlich. Erfahrungen zeigen, dass ohne hinreichende Kontrolle der Anteil der Nichtbewohner sehr hoch ist. Beispielsweise hatten 2011 in der Erfurter Innenstadt in den nur für Bewohner reservierten Straßen tagsüber rund 50 % und nachts 30 % der Kfz keinen Bewohnerparkausweis. In Ulm parkten 2016 tagsüber rund 30 % und nachts rund 20 % der Kfz ohne Bewohnerparkausweis an den für Bewohner reservierten Parkständen.

Das „Reine Bewohnerparken“ ermöglicht keine Gegenfinanzierung der Bewirtschaftung. Die Gebühr für die Ausstellung der Sonderparkberechtigung für Bewohnende beträgt bis zu 30,70 € pro Jahr. Diese deckt zum Teil nicht den Verwaltungsaufwand.

Der Bundesrat hat am 5. Juni 2020 dem vom Deutschen Bundestag am 14. Mai 2020 verabschiedeten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften zugestimmt. Die Länder können nun eigene Verordnungen erlassen, die die Gebühren für die Sonderparkberechtigung für Bewohnende festlegen oder die Ermächtigung auf die Kommunen übertragen. Damit haben die Länder und Kommunen eine Möglichkeit erhalten, dass Bewohnerparken stärker zu steuern. Ohne eine entsprechende Verordnung bleibt jedoch der bundeseinheitliche Gebührenrahmen bestehen.

Einige Kommunen kontingentieren die Sonderparkberechtigungen für Bewohner. In Wolfenbüttel bekommt beispielsweise jeder Haushalt nur eine Sonderparkberechtigung, unabhängig von der Anzahl der Bewohnenden. Andere Kommunen geben nur so viele Sonderparkberechtigungen aus wie Parkstände im öffentlichen Raum vorhanden sind. Die Vergabe erfolgt dann entsprechend der Reihenfolge der Beantragung („Windhundverfahren“) oder ist an eine Warteliste gekoppelt. Göttingen nutzt beispielsweise das „Windhundverfahren“. Bei all den unterschiedlichen Verfahren gilt es natürlich immer den Verwaltungsaufwand mitzubedenken. In Passau und Kempten gibt es Wartelisten.

Auch die Vergabekriterien sind nicht einheitlich. Während in München Personen mit Haupt- oder Nebenwohnsitz in der entsprechenden Zone vergabeberechtigt sind, sind es in Passau nur Personen mit Hauptwohnsitz. Gleichzeitig muss in München das Fahrzeug auf die antragstellende Person zugelassen oder nachweislich dauerhaft genutzt sein. In Passau muss das Fahrzeug auf die Antragstellende Person oder deren Eltern zugelassen. Gemein ist beiden Städten, die Voraussetzung, dass keine privaten Abstellmöglichkeiten vorhanden sein dürfen.

Anwendung in Wiesbaden

In Wiesbaden gibt es keine reinen Bewohnerparkbereiche. Zukünftig können reine Bewohnerparkabschnitte in Ausnahmefällen angeordnet werden, um gebietsspezifische Besonderheiten zu berücksichtigen. Um den Parkraum in Wiesbaden möglichst effizient zu nutzen, sollte aber eine Mischparkregelung mit Gebührenpflicht als Regellösung bevorzugt werden.

10 Trennprinzip - Reine Gebührenpflicht

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

Definition und Ziele

Das Parken ist ausschließlich gegen Parkscheingebühr möglich und soll die Parkchancen für Kurzparker erhöhen. Ist zusätzlich eine Höchstparkdauer vorhanden, können Langparkende wie zum Beispiel Bewohnende die Parkstände nicht nutzen.

Zielgruppen

Das „reine Gebührenparken“ erhöht die Parkchancen der Besuchenden und Kundschaft. Mit dieser Regelung erfolgt keine Bevorrechtigung der Bewohnenden.

Anwendungsbereiche

Erfahrungsgemäß kommt das „reine Gebührenparken“ vornehmlich in Straßen mit intensiver Einzelhandelsnutzung und wenig Wohnnutzung zum Einsatz. Dies sind Einkaufsstraßen, Teilbereiche von Innenstädten oder Bahnhöfe.

Das „reine Gebührenparken“ wirkt vor allem auf Langparkende. Die Gebührenpflicht erzielt, eine entsprechende Überwachung vorausgesetzt, die verkehrslenkende Wirkung. Ohne Begrenzung der Höchstparkdauer können alle Nutzergruppen die Parkstände mit „reinem Gebührenparken“ nutzen.

Eine Bevorrechtigung der Bewohnenden erfolgt beim „reinen Gebührenparken“ nicht. Damit hat diese Art der Bewirtschaftung auch auf Bewohnende eine verkehrslenkende Wirkung.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	§ 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG; § 45 Abs. ab Nr. 2a StVO und VwV-StVO Die Kommune muss eine eigene Parkgebührenordnung erlassen.
Technisch	Es sind Parkscheinautomaten aufzustellen und ggf. ein Handyparksystem vorzusehen.
Organisatorisch	Die Parkgebühr kann über einen Parkscheinautomaten oder über das sogenannte Handyparken entrichtet werden.

Akteure

Zuständig für die Parkraumbewirtschaftung ist die Kommune. Sie veranlasst die rechtliche Prüfung. Die Untersuchung erstellt die Kommune oder sie beauftragt ein Planungsbüro. Die technische Betreuung in Zusammenhang mit Parkscheinautomaten oder Beschilderung durch private Unternehmen ist möglich. Die Überwachung der Parkregelung im öffentlichen Raum obliegt der Kommune.

Typische Wirkungen

Parkraumbewirtschaftung in Form einer reinen Gebührenpflicht reduziert direkt, eine entsprechende Kontrolle vorausgesetzt, unmittelbar nach der Umsetzung die Parkraumnachfrage. Damit verhilft sie zu einer ausgeglicheneren Parkraumbilanz. Damit können auch Parksuchverkehre reduziert werden. Die Anzahl widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge sinkt.

Eine reine Gebührenpflicht animiert langparkende Beschäftigte und Auszubildende zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel oder zur Nutzung entferntere Parkangebote. Kundschaft, Besuchende und Lieferanten finden leichter eine Parkmöglichkeit in der Nähe ihrer Ziele. Da sie die Park- und Ladeflächen nur für kurze Zeit belegen, können über den Tag mehrere Kunden und Lieferanten die verfügbaren Parkplätze nutzen. Bewohnende werden verdrängt, ihre Chancen auf einen wohnungsnahen Parkstand sinken.

Mit der Reduzierung der Parkraumnachfrage sinken mittelbar auch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Zielverkehr und die damit verbundenen Luftschadstoff- und Lärmbelastungen. Auch die Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr nimmt

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

zu, wenn weniger Fahrzeuge z. B. sichtbehindernd widerrechtlich in Kreuzungsbereichen abgestellt werden.

Erfahrungen aus anderen Städten

Das „reine Gebührenparken“ ist eine nur selten genutzte Bewirtschaftungsform. Sie hat, eine konsequente Überwachung vorausgesetzt, erfahrungsgemäß eine hohe verkehrliche Wirkung. Die Gebührenpflicht ist in der Regel auf einen bestimmten Zeitraum begrenzt. Das heißt das „reine Gebührenparken“ im Trennprinzip kommt erfahrungsgemäß nur selten zur Anwendung.

Anwendung in Wiesbaden

In Wiesbaden kommt das „reine Gebührenparken“ beispielsweise An den Quellen, der Burgstraße oder der Bleistraße zum Einsatz. Zusätzlich gilt eine Höchstparkdauer von bis zu 2 Stunden. Der Geltungszeitraum ist auf den Charakter und die Rahmenbedingungen vor Ort abgestimmt. Außerhalb dieser Zeit sind die Parkstände ohne Einschränkungen nutzbar.

Eine flächendeckende Anwendung des „reinen“ Gebührenparkens in Wiesbaden ist nicht sinnvoll. Die Anwendung ist in Ausnahmefällen auf exponierte Lagen zu beschränken.

11 Trennprinzip - Reine Parkscheibenregelung

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

Definition und Ziele

Das Parken ist mit einer „Parkscheibe“ für eine bestimmte Zeit unentgeltlich möglich. Die „reine Parkdauerbegrenzung“ soll die Kurzparkenden bevorzugen.

Zielgruppen

Die „reine Parkdauerbegrenzung“ verdrängt, eine Kontrolle vorausgesetzt, Langparkende und erhöht so die Parkchancen für Kurzparkende. Kurzparkende sind Liefer- und Ladevorgänge sowie die Kundschaft.

Anwendungsbereiche

Die „reine Parkdauerbegrenzung“ ist, eine Überwachung der Parkregelung vorausgesetzt, gut geeignet um Langparkende zu verdrängen. Die Bewohnenden werden nicht bevorzugt. Damit hat diese Art der Bewirtschaftung auch auf Bewohnende eine verkehrslenkende Wirkung.

„Reine Parkdauerbegrenzungen“ kommen dort zum Einsatz, wo ein hoher Umschlag der Parkstände nötig ist. Beispielsweise in reinen Einkaufsstraßen, an Bahnhöfen oder an Ärztezentren. Durch den häufigen Umschlag verbessern sich auch die Parkchancen für Liefer- und Ladevorgänge. In Gebieten mit ausschließlicher Wohnnutzung ist die „reine Parkdauerbegrenzung“ nicht sinnvoll.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	§ 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG; § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO und VwV-StVO
Technisch	Seit 2005 sind elektronische Parkscheiben in Deutschland erlaubt, wenn sie die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Bedingungen erfüllen. Das Verkehrszeichen 314, der weiße Buchstabe "P" auf blauem Grund, muss auf der Vorderseite der Parkscheibe abgebildet sein.
Organisatorisch	Es ist ausreichend Kontrollpersonal vorzusehen.

Akteure

Zuständig für die Parkraumbewirtschaftung ist die Kommune. Sie veranlasst die rechtliche Prüfung. Die Untersuchung erstellt die Kommune oder sie beauftragt ein Planungsbüro. Die technische Betreuung in Zusammenhang mit Parkscheinautomaten oder Beschilderung durch private Unternehmen ist möglich. Die Überwachung der Parkregelung im öffentlichen Raum obliegt der Kommune.

Typische Wirkungen

Parkraumbewirtschaftung in Form einer reinen Parkscheibenregelung reduziert direkt, eine entsprechende Kontrolle vorausgesetzt, unmittelbar nach der Umsetzung die Parkraumnachfrage. Damit verhilft sie zu einer ausgeglicheneren Parkraumbilanz. Damit können auch Parksuchverkehre reduziert werden. Die Anzahl widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge sinkt.

Eine reine Parkscheibenregelung animiert langparkende Beschäftigte und Auszubildende zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel oder zur Nutzung entferntere Parkangebote. Kundschaft, Besuchende und Lieferanten finden leichter eine Parkmöglichkeit in der Nähe ihrer Ziele. Da sie die Park- und Ladeflächen nur für kurze Zeit belegen, können über den Tag mehrere Kunden und Lieferanten die verfügbaren Parkplätze nutzen. Bewohnende werden verdrängt, ihre Chancen auf einen wohnungsnahen Parkstand sinken.

Mit der Reduzierung der Parkraumnachfrage sinken mittelbar auch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Zielverkehr und die damit verbundenen Luftschadstoff- und Lärmbelastungen. Auch die Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr nimmt zu, wenn weniger Fahrzeuge z. B. sichtbar widerrechtlich in Kreuzungsbereichen abgestellt werden.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

Eine Gegenfinanzierung der erforderlichen Überwachung des ruhenden Verkehrs fehlt. Außerdem ist die Parkraumüberwachung aufgrund einer möglichen Manipulation durch das Weiterdehnen der Parkscheibe schwierig.

Erfahrungen aus anderen Städten

Die „reine Parkdauerbegrenzung“ ist eine nur selten genutzte Bewirtschaftungsform. Sie hat, eine konsequente Überwachung vorausgesetzt, erfahrungsgemäß eine hohe verkehrliche Wirkung. Die Parkdauerbegrenzung ist in der Regel auf einen bestimmten Zeitraum begrenzt. Das heißt das „reine Gebührenparken“ im Trennprinzip kommt erfahrungsgemäß nur selten zur Anwendung.

Eine Gegenfinanzierung der „reinen Parkdauerbegrenzung“ durch Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern erfolgt erfahrungsgemäß nicht.

Anwendung in Wiesbaden

In Wiesbaden gibt es im öffentlichen Straßenraum keine reine Parkdauerbegrenzung. Die Maßnahme sollte auch künftig keine Anwendung finden.

12 Ausnahmegenehmigungen

Definition und Ziele

Eine Ausnahmegenehmigung berechtigt je nach Lizenzierung den Besitzenden in einem Parkraumbewirtschaftungsgebiet an Parkscheinautomaten unbegrenzt ohne Gebühr, in Parkscheibenzonen ohne zeitliche Begrenzung, auf für Bewohnende oder mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmende reservierten Parkständen sowie im eingeschränkten Haltverbot zu Parken.

Bewohnerparkausweise sind eine Sonderform der Ausnahmegenehmigung. Sie werden im Steckbrief „Parkraumbewirtschaftung – Reines Bewohnerparken“ gesondert behandelt.

Ziel der Ausnahmegenehmigungen ist es vor allem den Wirtschaftsverkehr zu fördern und diesem die Chance auf einen Parkstand in der Nähe der Zieladresse zu ermöglichen. Mobilitätseingeschränkte Personen erhalten grundsätzlich einen bevorrechtigten Parkstand, damit sie ohne weite Wege ihr Ziel erreichen können.

Zielgruppen

Ausnahmegenehmigungen können Gewerbetreibende eines Parkraumbewirtschaftungsgebietes beantragen. Auch Handwerksbetriebe, die auf eine Fahrzeugnutzung angewiesen sind, kommen für eine Ausnahmegenehmigung in Frage sowie mobilitätseingeschränkte Personen, die ein Fahrzeug benötigen.

Anwendungsbereiche

Ausnahmegenehmigungen gibt es für Gewerbetreibende, Handwerker*innen und mobilitätseingeschränkte Personen. Gewerbe- und Handwerksbetriebe können sich durch eine Ausnahmegenehmigung und unter Angabe triftiger Gründe von der Parkscheingebühr, Parkhöchstdauer usw. befreien lassen. Hierauf besteht aber kein Rechtsanspruch und ist im Einzelfall zu prüfen. Ausnahmegenehmigungen von Gewerbebetrieben gelten nur in der Parkzone, wo die Betriebe angesiedelt sind. Bei Handwerksbetrieben umfasst der Geltungsbereich häufig das gesamte Stadtgebiet. Entweder sind die Gewerbe- und HandwerkerAusnahmegenehmigungen auf ein Fahrzeug beschränkt oder gelten optional für eines von mehreren Fahrzeugen des Fuhrparks eines Betriebes. Weitere Ausnahmegenehmigungen für weitere Fahrzeuge bedürfen einer gesonderten und ausführlichen Begründung über die Notwendigkeit der Fahrzeugnutzung.

Mobilitätseingeschränkte Personen mit Schwerbehindertenausweis können eine Ausnahmegenehmigung beantragen, die nicht nur an ihrem Wohnort gilt. Je nach erteiltem Behindertenparkausweis können die Inhaber*innen im eingeschränkten Haltverbot, in Haltverbotszonen, an Parkscheinautomaten / Parkuhren, auf Bewohnerparkständen, in Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen außerhalb gekennzeichneten Flächen ohne Höchstparkdauer und Gebühr parken.

Die Ausnahmegenehmigungen für Gewerbetreibende und Handwerker*innen sind gebührenpflichtig. Die Gebührenhöhe ist nicht einheitlich geregelt. Ausnahmegenehmigungen für mobilitätseingeschränkte Personen sind in der Regel gebührenfrei.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	§ 41 Absatz 1, § 45, § 46 und Anlage 2 StVO
Technisch	Eine Beschilderung nach StVO kann nur für Behindertenparkausweise durch das Zusatzzeichen mit dem Zusatzzeichen 1044-10 „Rollstuhlfahrersymbol“ oder 1044-11 „Rollstuhlfahrersymbol mit Parkausweis Nr. ...“ StVO angeordnet werden.
Organisatorisch	Alle Anträge auf Ausnahmegenehmigungen sind von der Straßenverkehrsbehörde zu bearbeiten und auszustellen.

Akteure

Die Straßenverkehrsbehörde bzw. das Ordnungsamt sind für die Ausnahmegenehmigungen für Gewerbe- und Handwerkerbetriebe sowie für die Behindertenausweise zuständig.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

Typische Wirkungen

Durch die Ausnahmegenehmigungen für Gewerbe- und Handwerksbetriebe wird mehr Verkehr in einem bewirtschafteten Gebiet induziert. Der Parksuchverkehr steigt an und somit mittelbar auch die Luftschadstoff- und Lärmbelastung. Sollte in einem bewirtschafteten Gebiet mehrheitlich Gewerbe- und Handwerkerparkausweise ausliegen, so sind die angewendeten Ausgabekriterien zu überdenken und bspw. Reglementierungen einzuführen, um den öffentlichen Straßenraum zu entlasten.

Die verkehrlichen Auswirkungen von Ausnahmegenehmigungen für mobilitätseingeschränkte Personen sind aufgrund ihrer Notwendigkeit zu vernachlässigen.

Erfahrungen aus anderen Städten

Erfahrungsgemäß geben Städte mit Parkraumbewirtschaftung ihren Gewerbe- und Handwerksbetrieben, die auf eine Kfz-Nutzung angewiesen sind, in der Regel die Möglichkeit eine Ausnahmegenehmigung zu erhalten, so z. B. auch in Stuttgart und Schweinfurt. In Stuttgart können Handwerkerbetriebe eine Ausnahmegenehmigung für Notdienste beantragen. Mit der Ausnahmegenehmigung, die auf ein Jahr befristet ist, teilt das Amt für öffentliche Ordnung ein Couponblock mit 100 Coupons aus. Für jeden Noteinsatz ist ein Coupon in der Windschutzscheibe sichtbar anzubringen. Innerhalb der Jahresfrist kann ein weiterer Couponblock beantragt werden. Die Coupons gelten nicht für reguläre Service-, Wartungs- oder Umbauarbeiten usw. Gewerbebetriebe und soziale Dienste sind ebenfalls berechtigt, eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen, sofern ihre Tätigkeit ein Fahrzeug an der Arbeitsstelle erfordert. Reglementierungen erteilt bspw. die Stadt Schweinfurt. Hier gibt es nur eine Ausnahmegenehmigung pro Gewerbebetrieb.

Aussagen zur Wirksamkeit der Ausnahmegenehmigungen liegen nicht vor.

Anwendung in Wiesbaden

In Wiesbaden besteht bereits für Gewerbebetriebe, darunter auch Soziale Dienste, die Möglichkeit, Ausnahmegenehmigungen für die Bewirtschaftungsgebiete zu beantragen. Handwerksbetriebe mit Hauptsitz in Wiesbaden können für die Region Frankfurt-Rhein/Main Ausnahmegenehmigungen bzw. Handwerkerparkausweise beantragen. Die Behindertenparkausweise kommen deutschlandweit zur Anwendung.

Da es in Wiesbaden aktuell keine negativen Auffälligkeiten mit den Ausnahmegenehmigungen für Gewerbe- und Handwerksbetriebe gibt, wird empfohlen, das bisherige Verfahren beizubehalten. Um die Anzahl an Ausnahmegenehmigungen in einem Gebiet zu überprüfen, sollten regelmäßig punktuelle Erhebungen durchgeführt werden.

13 Rabattmodell: Brötchentaste

Definition und Ziele

Der Begriff „Brötchentaste“ meint das Betätigen einer speziell dafür vorgesehenen Taste am Parkscheinautomaten, um in gebührenpflichtigen Bereichen einen kostenlosen Parkschein für eine kurze Parkdauer (15 – 30 Minuten) zu ziehen. Dadurch sollen kurze Erledigungen (Einkauf, Besorgung) ohne Entrichten einer Parkgebühr möglich sein.

Die Ziele der Brötchentaste sind eine höhere Attraktivität des Straßenraumparkens und eine höhere Besucherfrequenz im Einzelhandel.

Zielgruppen

Zielgruppe der „Brötchentaste“ sind extreme Kurzparker, also vor allem Kunden und Besuchende. Für Bewohnende oder andere gebietsfremde Langparker ist sie nicht relevant.

Anwendungsbereiche

Die „Brötchentaste“ kommt in gebührenpflichtigen Bereichen zum Einsatz, die einen hohen und stark frequentierten Geschäftsbesatz aufweisen. Die Kunden sollen zu einer möglichst kurzen Parkdauer animiert werden („nach der kostenfreien Karenzzeit kostet das Parken“). So soll der Parkraum mehr Kurzparkern zugänglich gemacht werden.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	Die Kommunen dürfen die Regelung auf der Grundlage des 2004 angepassten § 6a, Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes anwenden.
-----------	--

Technisch	Die Parkscheinautomaten sind mit einer entsprechenden Taste ausgestattet. Das Nachrüsten vorhandener Automaten ist möglich.
-----------	---

Akteure

Voraussetzung für die „Brötchentaste“ ist ein Beschluss der Kommune. Anschließend sind Angebote bei den Ver- und Betreibern von Parkscheinautomaten einzuholen. Wartung und Leerung können durch die Stadt oder durch einen entsprechenden Dienstleister erfolgen.

Typische Wirkungen

Die Brötchentaste hat kaum eine Wirkung auf das Parkverhalten.

Erfahrungen aus anderen Städten

Die „Brötchentaste“ wird in verschiedenen Kommunen eingesetzt, z. B. in Karlsruhe, Köln oder Lübeck. Andere Kommunen wie Augsburg, Mainz oder Berlin verzichten bewusst auf den Einsatz.

Modellprojekte und wissenschaftliche Untersuchungen belegen, dass der Anteil der Brötchentasten-Nutzer gering ist. In Hamburg machen die legalen Brötchentasten-Vorgänge (mit Einhaltung der 15-min-Regel) nur 1% aller Parkvorgänge aus, in Köln liegt auf der Ehren- und Mittelstraße bei 1 bis 2 %.

Wesentliche Veränderungen im Parkverhalten infolge der Brötchentaste sind nicht feststellbar. In Köln und Münster wurden keine signifikanten Veränderungen bei der Anzahl der Parkvorgänge, der Parkdauer, der Umschlaghäufigkeit oder der Akzeptanz von Parkregeln ermittelt.

Zudem ist der Missbrauch dieser Regelung sehr hoch. In Hamburg parken 71% aller Brötchentaste-Parkscheine illegal, d. h. sie überschreiten die zulässige Höchstparkdauer.

Für die Umsetzung sind höhere Anschaffungskosten bzw. Umrüstkosten für die Parkscheinautomaten und Einnahmeverluste einzukalkulieren. Die Einnahmerückgänge liegen in den betreffenden Bereichen der Städte Berlin, Hamburg, Köln, Münster und Stuttgart bei rund -10% bis -40%. Eine regelkonforme Nutzung der Brötchentaste findet nur bei intensiver Überwachung statt.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

Anwendung in Wiesbaden

Wie die Modellprojekte und begleitende Untersuchungen zur „Brötchentaste“ in anderen Städten zeigen, hat sie keine bzw. nur eine sehr geringe Wirkung auf das Parkverhalten bei einem sehr hohen Kontrollaufwand. Eine Steigerung der Attraktivität des Einzelhandels ist damit nicht verbunden. Gleichzeitig sind die mit der Brötchentaste verbundenen Kosten vergleichsweise hoch. Daher wird der Einsatz der Brötchentaste in Wiesbaden nicht empfohlen.

14 Rabattmodelle: Ermäßigung und Rückerstattung

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

Definition und Ziele

Sammel-, Rabatt-, Bonus- oder Abokarten ermöglichen den Besitzenden, auf gebührenpflichtigen Parkständen zu ermäßigten Tarifen zu parken. Die Karten werden in Zusammenarbeit mit ansässigen Einrichtungen wie bspw. Einzelhandel, Gastronomie, Gewerbebetriebe und Verkehrsbetriebe sowie der Stadt, Kommune oder dem Bezirk entwickelt und ausgegeben.

Rückerstattungsmodelle sehen vor, dass die beteiligten Einrichtungen den Parkenden unter Vorlage eines gültigen Tickets anteilig Geld zurückgeben oder Gutscheine ausstellen.

Ermäßigungskarten und Rückerstattungsmodelle haben zum Ziel, die Attraktivität der innerstädtischen Einrichtungen - bei bestimmten Modellen auch den Umweltverbund – zu stärken bzw. zu erhöhen. Damit soll die Kundschaft stärker an den Standort bzw. die Einrichtungen gebunden werden.

Zielgruppen

Zielgruppen der Modelle sind vorrangig Besuchende und die Kundschaft. Gebietsfremde Langparkende können auch von den Ermäßigungen und Rückerstattungen profitieren, bspw. im Rahmen eines Park+Ride-Abos. Für die ansässige Bewohnerschaft sind die Modelle nicht relevant.

Anwendungsbereiche

Die Verbrauchenden sammeln bspw. in Folge von Einkäufen Punkte auf einer Sammelkarte, die sie später fürs Parken einsetzen können. Mit anderen Kartenarten, wie bspw. Bonuskarten, Rabattkarten oder Abokarten, erhalten die Nutzenden sofort einen ermäßigten Tarif beim Parken. Hier gibt es die Möglichkeit, die Gebühr entweder direkt von der Karte abzuziehen oder den Betrag mit einer Rechnung einzufordern.

Eine andere Methode ist die anteilige Rückerstattung von Park- oder Fahrkosten durch das Vorzeigen des Park- oder Fahrtickets in Geschäften. Hier erhalten die Vorzeigenden entweder Bargeldauszahlungen oder Parkschecks, Parkmünzen bzw. -Parkgutscheine.

Rahmenbedingungen

Technisch	Die beteiligten Einrichtungen müssen über die notwendigen technischen Voraussetzungen wie z. B. Lesegeräte, Transponder verfügen
Organisatorisch	Es sind verschiedene Einrichtungen (u. a. Einzelhandel, Gastronomie, Gewerbebetriebe, Verkehrsbetriebe) bei der Einführung von Ermäßigungen und Rückerstattungen einzubeziehen. Die zukünftig Nutzenden sind über Flyer und im Internet über die Aktion zu informieren. Für die Bearbeitung von Kartenanträgen sowie deren Ausgabe sind die Zuständigkeiten festzulegen.

Akteure

Sind Ermäßigungen oder Rückerstattungen von Parkgebühren o. ä. durch den Einzelhandel, Dienstleistungsbetriebe, Gewerbebetriebe, der Gastronomie oder von Verkehrsbetrieben geplant, ist die Stadt, Kommune oder der Bezirk mit in die Planung einzubeziehen. Ebenso sollten Parkhausbetreibende mit einbezogen werden.

Typische Wirkungen

Alle Ermäßigungs- und Rückerstattungsmodelle können zu einer Belebung der Innenstadt beitragen. Gleichzeitig steigert diese Maßnahme aber auch den Anreiz zur Verwendung des eigenen Pkw, wodurch die Parkraumnachfrage und die Anteile des MIV am Zielverkehr erhöhen können.

Gelten die Vergünstigungen nur in Parkhäusern und Tiefgaragen, können sie zu einer Verlagerung der parkenden Kfz aus dem Straßenraum in die Parkbauten beitragen. Dann tragen sie zu einer Reduzierung der Parkraumnachfrage im Straßenraum bei.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-
konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

Die Wirkungen auf die einzelnen Verkehrsarten sind je nach Modell unterschiedlich. So stärkt das Fahrkosten-Rückerstattungssystem (wie z. B. in Kiel) auch den Radverkehr und den ÖPNV, da deren Tickets ebenfalls Verwendung finden. Bei den Ermäßigungskarten bleiben diese Verkehrsarten bislang unberücksichtigt. Auf den Fußverkehr haben die Ermäßigungen und Rückerstattungen keine Auswirkungen.

Erfahrungen aus anderen Städten

Verschiedene Kartenmodelle für Ermäßigungen kommen z. B. in Biberach, Aalen, Detmold oder Stuttgart zum Einsatz. Kiel verfolgt mit einer Geld-zurück-Aktion einen anderen Ansatz der Rückerstattung ohne Karte und berücksichtigt nicht nur die Parkenden.

Mit der Punktesammelkarte „BiberCard“ in Biberach können deren Besitzende Punkte in 85 Akzeptanzstellen sammeln und diese u. a. zum Bezahlen der Parkgebühr in teilnehmenden städtischen Tiefgaragen und Parkhäusern nutzen. Für das Parken gibt es jedoch keine Punkte. Die BiberCard ist für einen Unkostenbeitrag von 3 € in den Akzeptanzstellen zu beantragen bzw. zu erwerben.

In Aalen kann die Kundschaft der Stadtwerke mit der „SWA-Kundenkarte“ rabattiert in den Parkhäusern und Tiefgaragen der Stadt Aalen parken. Hierfür mussten die Stadtwerke ein Parallelsystem neben dem bestehenden Coinsystem entwickeln das ausschließlich mit der SWA-Kundenkarte nutzbar ist. Die SWA-Kundenkarte ist für die Kundschaft der Stadtwerke kostenlos. Nach Ablauf eines Monats erhalten die parkenden Kunden eine Rechnung mit den Parkkosten.

Detmold bietet verschiedene Ermäßigungen und Rückerstattungsmodelle an. Mit einer „Blauen Bonuskarte“ können die Nutzenden zu einem ermäßigten Tagesstarif auf Parkplätzen der Stadt Detmold parken und mit der „Gelben Bonuskarte“ vergünstigt in den städtischen Parkhäusern. Die Bonuskarten sind im SVD-Kundenzentrum für einen Beitrag von 10 € zu erhalten. Dies ist auch gleichzeitig das erste Ladeguthaben. An Parkscheinautomaten und Kassenautomaten kann weiteres Guthaben aufgeladen werden.

Einkaufende Personen haben in Detmold außerdem die Möglichkeit eine Stunde kostenlos zu parken. Hierfür muss in einem teilnehmenden Geschäft ein Einkauf für mindestens 10 € erfolgen, um einen Parkscheck in Höhe von 1 € zu erhalten. Die Einlösung des Parkschecks erfolgt am Parkscheinautomaten und kann mit den Bonuskarten kombiniert werden.

Stuttgart bietet Parkenden die Möglichkeit eines „Park+Ride Abos“, dass zur gesicherten Parkberechtigung für ein Halbjahr auf P+R-Anlagen berechtigt. Beim Park+Ride Abo muss der Abonnierende nur 5 Monate statt 6 Monate zahlen und erhält hierfür eine Halbjahres-Parkkarte. Die Parkkarte ist beim Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) zu beantragen. Voraussetzung für das Park+Ride Abo ist der Besitz eines VVS-Jahres-Tickets oder StudiTickets.

In der Kieler Innenstadt gibt es ein Fahrkosten-Rückerstattungssystem „Parken-Plus“, dass sich nicht nur auf Parktickets beschränkt, sondern auch für Bus-, Bahn- und Fährtickets sowie für Nutzungskosten von Fahrradstellplätzen am Hauptbahnhof gilt. Wird der Fahrkosten- bzw. Nutzungsbeleg in teilnehmenden Geschäften ab einem Einkaufswert von 10 € vorgelegt, erhält der Vorweisende anteilig Geld zurück.

Aussagen zur Wirksamkeit der Ermäßigungen und Rückerstattungen liegen nicht vor.

Anwendung in Wiesbaden

In teilnehmenden Geschäften und Institutionen gibt es mit der Mitgliedskarte „Wiesbaden wunderbar“ Vergünstigungen. Mit der Mitgliedskarte können für einige Parkhäuser vergünstigte Parkgutscheine erworben werden. Auch vergünstigte Abgaben von ÖPNV-Tickets an Einzelhandelskunden sind möglich. Die Mitgliedskarte „Wiesbaden wunderbar“ richtet sich vor allem an den Einzelhandel, an Gastronomen, Freiberufler, Hausbesitzende aber auch an Privatpersonen. Sie kostet ab 50 € im Jahr.

Mit der gebührenfreien Contipark-Kundenkarte können die Nutzenden in Wiesbaden zu einem günstigeren Tageshöchstsatz in den Contipark-Einrichtungen parken. Die Contipark-Kundenkarte gilt in allen Contipark-Einrichtungen. In Abstimmung mit der Landeshauptstadt Wiesbaden und Contipark-Unternehmensgruppe erfolgte durch die Pandemie eine Senkung der Tagesparkgebühr im RheinMain CongressCenter von 10 € auf 4.50 €. Besitzer der Contipark-Kundenkarte parken mit 3 € noch günstiger.

Ermäßigungs- oder Rückerstattungsmodelle eignen sich besonders in Gebieten mit einer hohen Anzahl an Einzelhandelsgeschäften, Gastronomie- und anderen dienstleistenden Einrichtungen, wie bspw. in der Wiesbadener Innenstadt nahe der Fußgängerzone. Da die

Modelle unterschiedliche Effekte auf die einzelnen Verkehrsarten haben, empfiehlt es sich für Wiesbaden ein Modell zu wählen, dass möglichst viele verschiedene Nutzende berücksichtigt (Pkw, Rad, ÖPNV), wie z. B. das Fahrkosten-Rückerstattungssystem von Kiel. Um den Parkdruck im öffentlichen Raum zu reduzieren, sollten auch Parkhausbetreibende mit einbezogen werden.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

15 Parkraumüberwachung

Definition und Ziele

Die Parkraumüberwachung kontrolliert die Einhaltung der Vorort geltenden Parkregelungen. Die Überwachung der Parkregelungen soll ein möglichst hoher Anteil an regelkonformen Parken erreichen und damit zur Verkehrssicherheit beitragen.

Zielgruppen

Die Parkraumüberwachung ahndet die Parkverstöße aller Nutzergruppen.

Anwendungsbereiche

Die Ziele des Parkraummanagement und insbesondere der Parkraumbewirtschaftung lassen sich erfahrungsgemäß nur durch eine konsequente, zuverlässige und kontinuierliche Kontrolle der Parkregelungen erreichen. Je höher die Sanktionierungswahrscheinlichkeit im Falle eines Regelverstoßes ist, desto höher ist die Befolungsrate.

In Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung sind Kontrollen an jedem Straßenabschnitt mehrmals täglich durchzuführen. Parkregelung, die für den Nutzenden neuartig oder nicht vertraut sind, haben einen hohen Überwachungsbedarf. In diesem Zusammenhang ist am Standort ein eindeutiges, leicht verständliches Beschilderungskonzept erforderlich. Darüber hinaus sind Bereiche mit einem erhöhten Falschparkeranteil oder in denen die Parkraumregelung angepasst wurden, besonders zu überwachen. Die Kontroll-dichte kann mit Reduzierung der Falschparker gesenkt werden.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	Die Parkraumüberwachung erfolgt durch das Ordnungsamt oder die Polizei. Die Vergabe an private Dienstleister erklärte ein Urteil des Oberlandesgerichtes Frankfurt am Main am 03.01.2020 als gesetzeswidrig.
Technisch	Das Kontrollpersonal benötigt ein mobiles, onlinefähiges Kontrollgerät.

Akteure

Die Zuständigkeit bei der Parkraumüberwachung im öffentlichen Raum liegt bei der Kommune. Eine Vergabe der Parkraumüberwachung im öffentlichen Straßenraum an private Unternehmen ist aus rechtlichen Voraussetzungen nicht möglich.

Auf privaten Flächen werden zunehmend private Unternehmen mit der Überwachung des Parkraumes beauftragt.

Typische Wirkungen

Eine konsequente Parkraumüberwachung besitzt eine hohe verkehrliche Wirkung. Erst bei einer intensiven Parkraumüberwachung entfalten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen ihre vollen Wirkungen. Die Parkraumüberwachung wirkt direkt auf das Ordnen des ruhenden Verkehrs sowie der Reduzierung von Parksuchverkehren und trägt so mittelbar zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Die Überwachung der Parkregelungen wirkt sich unmittelbar auf das Verhalten der Nutzenden aus.

Erfahrungen aus anderen Städten

Die Überwachung des öffentlichen Straßenraumparkens erfolgt in Deutschland durch Vorortbegehungen des Kontrollpersonals. Techniken der Gebührenerhebung wie das Handyparken erforderten eine Umstellung des Kontrollprozesses. Solche Parkvorgänge können vom Überwachungspersonal über eine Online-Schnittstelle zum Anbieter und anhand des Kennzeichens oder eines Codes an der Windschutzscheibe kontrolliert werden.

Um schnell auf Verstöße zu reagieren, setzen mittlerweile viele städtische Ordnungsämter auf digitale Meldemöglichkeiten. Oft sind das spezielle E-Mail-Adressen, über die sich Zeugen mit Fotos und genauen Beschreibungen der Verstöße melden können. Das funktioniert grundsätzlich, setzt aber aktive Mithilfe der Bürger voraus.

Eine digitale Überwachung von Parkständen mittels Sensoren oder Kameras ist bereits technisch möglich, jedoch relativ teuer, da für eine flächendeckende Überwachung sämtliche Parkplätze mit der Technik ausgestattet werden müsste. Sie eignet sich daher besonders zur Überwachung von besonders wertvollem Parkraum oder sensiblen Bereichen, wie Behindertenstellplätzen, Ladezonen oder Feuerwehrezufahrten. Sensoren unter oder an der Asphaltdecke der Parkstände oder Zufahrten melden, wenn diese belegt sind. So erhalten Kommunen mehr Transparenz in ihrer Verkehrsplanung, sind über knappen Parkraum im Bild und können in Echtzeit auf Verstöße reagieren. Neben der reinen Ahndung der Delikte entsteht auch eine abschreckende Wirkung. Bei Sonderparkplätzen lässt sich mit einem so genannten Beacon auch die Parkberechtigung überprüfen. Parkt ein Fahrzeug ohne solch einen digitalen Parkausweis, werden Ordnungsamt oder Grundstücksbesitzer automatisiert verständigt.

Die im April 2020 in Kraft getretene StVO-Novelle erhöht die Strafen für Falschparken. So gar die Vergabe von Punkten in Flensburg ist möglich. Ein Fahrverbot ist nicht möglich. Trotz der Erhöhung der Strafen sind diese im europäischen Vergleich gering.

Die Stadt Paris hat seit dem 01.01.2018 ein neues System. Virtuelle Parktickets ersetzen grundsätzlich die Papierparkscheine. An den Parkscheinautomaten ist das Kennzeichen einzugeben. Alternativ kann die Gebühr auch über das Mobiltelefon gezahlt werden. Die Stadt hat die Parkraumüberwachung an einen privaten Dienstleister vergeben. Voraussetzung dafür waren jedoch gesetzliche Anpassungen. Die Kontrolle erfolgt durch Vorortbegehungen. In der Datenbank sind die virtuellen Parkausweise mit der jeweiligen Parkdauer hinterlegt. Die Kontrolleure erfassen das Kennzeichen, welches automatisch auf Gültigkeit überprüft wird. Je nach Ergebnis wird ein Strafzettel ausgegeben. Zum effizienten Einsatz des Kontrollpersonals setzen die Anbieter auf neue Technologien. So werden parkende Autos mittels auf Motorrollern und Pkw montierten Scanner in der Vorbeifahrt erfasst und mit der Parkschein-Datenbank abgeglichen. Durch die Kontrollfahrzeuge werden Falschparker nur identifiziert, eine automatische Erstellung eines Strafzettels erfolgt nicht. Dem ehemaligen Überwachungspersonal in Paris wurden neue Aufgaben zugewiesen. Sie kontrollieren nun unerlaubten Parkens auf Radwegen oder die Beseitigung von Behinderungen auf Gehwegen.

Anwendung in Wiesbaden

Die Parkraumüberwachung ist in der Landeshauptstadt Wiesbaden bei der kommunalen Verkehrspolizei angesiedelt und in das Straßenverkehrsamt eingegliedert. Die Ahndung von Verstößen fällt in die Zuständigkeit der Bußgeldstelle der Polizei. Unterstützend kontrollieren in Wiesbaden auch die Ordnungspolizeikräfte im Rahmen ihrer gewöhnlichen Kontrolltätigkeit des fließenden und des ruhenden Verkehrs die Parkraumbewirtschaftung.

In der Vergangenheit vergab die Stadt Wiesbaden die Parkraumüberwachung an ein privates Unternehmen. Mit dem Beschluss des Oberlandesgericht Frankfurt am Main vom 03.01.2020 gilt dies als gesetzeswidrig. In diesem Zusammenhang überarbeitet die Stadt ihre Überwachungsstrukturen und stellt entsprechendes Personal zur Parkraumüberwachung ein.

Mit einer Parkraumbewirtschaftung nimmt die Anzahl des erforderlichen Überwachungspersonals zu. In diesem Zusammenhang ist die Parkraumbewirtschaftung unter Berücksichtigung des vorhandenen Personals anzupassen. Bei einer Ausweitung der bewirtschafteten Gebiete in weitere Ortsbezirke ist das Personal für die Überwachung in Wiesbaden weiter aufzustocken. Die Erhebungen der Parkberechtigungen in der Innenstadt und in Biebrich zeigen einen hohen Anteil an Schwarzparkern. In diesem Zusammenhang besteht in der Stadt Wiesbaden hoher Handlungsbedarf.

Im Rahmen des Projektes WiLoad - „intelligente Lieferzonen“ sollen Sensoren implementiert und Daten zur IST-Situation erfasst werden. Dadurch ist ein Erkenntnisgewinn über die Nutzung der Liefer- und Ladezonen zu erwarten. Die damit gesammelten Erfahrungen dienen als Vorbereitung für eine mögliche App-gesteuerte Zugangskontrolle in einer späteren Phase. Darüber hinaus sollten diese Daten genutzt werden, um Fehlbelegungen ahnden zu können und Ordnungspersonal gezielter einzusetzen.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

C Optimierung der Belegung

16 Parkleitsystem

Definition und Ziele

Ein Parkleitsystem führt den Fahrzeugführenden durch verkehrssteuernde und verkehrsbeeinflussende Maßnahmen kontinuierlich zu einem Parkplatz. Dies geschieht durch statisch oder dynamisch gesteuerte Anzeigetafeln.

Zielgruppen

Parkleitsysteme sollen vor allem Ortsunkundige zum Parkziel führen. Dynamische Leitsysteme können die Nutzenden gezielt zu einer freien Abstellmöglichkeit führen.

Anwendungsbereiche

Parkleitsysteme kommen dort zum Einsatz, wo der Kraftfahrzeugführer gezielt zu einer Parkierungsanlage geführt werden soll. Die Führungserfordernis resultiert aus Ortskenntnis und / oder unterschiedlich stark nachgefragten Anlagen. Parkleitsysteme sind sinnvoll in Innenstädten, Bereichen mit touristischer Bedeutung oder bei Veranstaltungen. Ein Parkleitsystem integriert Parkierungsanlagen ab einer Größe von 50 bis 60 Parkständen je Anlage.

Statische Systeme geben ausschließlich Hinweise auf die Lage der Parkierungsanlage. Sie eignen sich überwiegend für Städte mit ausreichenden Stellplätzen und einem überdurchschnittlich hohen Anteil an ortsunkundigen Verkehrsteilnehmern. Sind die Parkierungsanlagen unterschiedlich stark nachgefragt, sind dynamische Systeme mit variablen Anzeigen sinnvoll.

Rahmenbedingungen

Technisch	Die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs sind die Grundlage für die Gestaltung der Anzeigetafeln.
Organisatorisch	Die identifizierten Standorte der Anzeigetafeln sind durch Ortsbesichtigungen zu überprüfen.

Akteure

Federführend bei der Planung von P+R-Anlagen ist die Kommune. Die Parkierungsanlagen gehören oft Privateigentümer. Eine Kooperation der Kommunen mit den Eigentümern ist unerlässlich. Die Planungen können in Kooperation mit privaten Unternehmen erfolgen. Der Betrieb kann durch die Kommune oder private Unternehmen erfolgen.

Typische Wirkungen

Parkleitsysteme wirken verkehrslenkend. Die gerichtete Führung der Kfz in die Parkierungsanlagen reduziert unerwünschte Parksuchverkehre und wirkt damit positiv auf die Verkehrssicherheit im öffentlichen Straßenraum. Durch kürzere Parksuchdauern kann die Maßnahme mittelbar dazu beitragen, die Luftschadstoff- und Lärmbelastungen zu verringern. Parkleitsysteme verbessern zusätzlich die Erreichbarkeit durch die Erhöhung der Parkchancen und führen zu einer effektiveren Nutzung des Parkraumangebots.

Die Parkraumnachfrage kann ein Parkleitsystem nicht reduzieren.

Erfahrungen aus anderen Städten

Praktisch alle deutschen Großstädte haben Parkleitsysteme. In der Regel leitet das Parkleitsystem durch statische Anzeigetafeln in definierte Bereiche. Je nach Stadt erfolgt eine Weiterführung der Nutzenden durch statische oder dynamische Systeme zu den Parkbauten.

Das bestehende Parkleitsystem der Stadt Köln wird im Rahmen des Förderprojekte "Saubere Luft 2017 bis 2020: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme" so ausgebaut, dass die Parkinformationen an den Mobilien-Daten-Marktplatz des Bundes weitergegeben werden und dort beispielsweise für Navigationsgeräte abrufbar sind. Auf der Plattform werden mobilitätsrelevante Daten öffentlich verfügbar gemacht. So können Parkplatzinformationen, Baustellenmeldungen und Informationen zu Verkehrsstörungen über Navigationsgeräte abgerufen werden.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

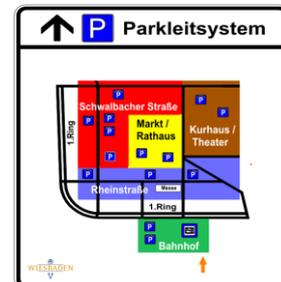
Anlage 2

05. März 2021

ParkPilot in Köln Nippes ist eines der weltweit innovativsten und modernsten Parkleitsysteme im öffentlichen Straßenraum. 27 an bestehenden Laternenmasten installierte LED-Displays zeigen die exakte Anzahl und Richtung der noch freien Parkplätze im Projektgebiet an. Hierfür erfassen 89 Sensoren rund 800 Parkplätze auf 0,5 km² in Echtzeit. Das System berücksichtigt alle Datenschutzvorschriften im öffentlichen Raum.

Anwendung in Wiesbaden

In Wiesbaden gibt es ein dynamisches Parkleitsystem, welches die öffentlich zugänglichen Parkhäuser integriert. Das System wurde 1992 aufgebaut und 2011 umfassend erneuert. Das Leitsystem führt die ortsunkundigen Fahrer zunächst zu großräumigen Bereichen: Markt / Rathaus, Bahnhof, Rheinstraße, Schwalbacher Straße, Kurhaus / Theater. Anschließend werden sie vom übergeordneten Netz durch dynamische Anzeige der freien Stellplätze auf die einzelnen Parkhäuser verteilt.



Eine Erweiterung des Parkleitsystems erfolgte durch die Integration der Tiefgarage RheinMain Congress Center. Die Integration weiterer bestehender Parkieranlagen ist aufgrund der Nutzungsstrukturen nicht sinnvoll. Die an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkbauten stehen vor allem für die Nutzung von Dauerparkern zur Verfügung.

Die Stadt plant im Zuge des Projektes DIGI-P ein neues digitales Parkkonzept. Sie erprobt Möglichkeiten zur digitalen Erfassung der Belegungszustände und deren digitale Abbildung zur Information und damit zur Lenkungsfunction des Parkverkehrs. In diesem Zuge soll das Parkleitsystem modernisiert werden.

Im Zuge des ebenfalls aktuell laufenden Projektes zur Digitalisierung des städtischen Verkehrssystems (DIGI-V) sind bereits acht dynamische Informationstafeln (Dialogdisplays) installiert, die auch zur Anzeige von Park-Informationen dienen können.

Eine Integration der Daten in den Mobilien-Daten-Marktplatz des Bundes ist auch für die Stadt Wiesbaden sinnvoll. So wären Parkplatzinformationen oder ähnliches mit dem Navigationssystem nutzbar. Das System sollte mit zeitgemäßen digitalen Lösungen für Smartphones und Navigationsgeräte verknüpft werden, um den Parksuchverkehr zu verringern

Die Detektion der Parkstände im Straßenraum nimmt zunehmend an Bedeutung zu. Diese sind jedoch noch recht teuer und auf bestimmte Anwendungen limitiert (siehe Steckbrief Parkraumangebot). Die Integration der Daten in das Parkleitsystem sollte mitgedacht werden.

17 Zielführung

Definition und Ziele

Ein Zielführungssystem berechnet auf Grundlage von Standortbestimmungen sowie Geoinformationen eine Fahrtroute und führt die Nutzenden zu einem gewünschten Zielpunkt. Neben der Verkürzung der Fahrzeit sollen Zielführungssysteme zudem dabei helfen, den Parkraum intelligenter auszulasten und den Anteil an Parksuchverkehren am Gesamtverkehr zu verringern.

Zielgruppen

Navigationssysteme sollen zum einem Ortsunkundige als auch Ortskundige zum Parkziel führen. Über die Ausgabe einer Route können die Nutzenden gezielt zu einer freien Abstellmöglichkeit gelenkt werden.

Anwendungsbereiche

Navigationssysteme zur individuellen Zielführung werden in statische und dynamische Zielführungssysteme unterteilt.

Bei einer statischen Zielführung kann über die Angabe des Zielortes der schnellste Weg gefunden werden. Der Nachteil ist, dass keine Abfrage zu der aktuellen Verkehrslage erfolgt. Der Nutzenden kann dadurch in einen Stau oder eine Straßensperrung geleitet werden.

Bei einem dynamischen Zielführungssystem werden zusätzlich Daten zur aktuellen Verkehrssituation berücksichtigt, um die Routenführung anpassen zu können. So kann die kürzeste bzw. günstigste Route ermittelt werden.

Die Routenberechnung kann mit Hilfe eines Endgerätes, auf dem sich eine Navigationssoftware mit Kartenmaterialien befindet, erfolgen (on-board). Bei einer off-board Navigation verfügt das Endgerät über keine intern abgespeicherten Routendaten, weshalb Routeninformationen mit Hilfe einer Software über einen externen Server geladen werden. Die Vorteile der off-board Lösung liegen zum einem in der Handhabung, da die Kundschaft immer über das aktuelle Kartenmaterial verfügt ohne ein Karten-Update durchführen zu müssen und in den geringen technischen Voraussetzungen gegenüber der „on-board“ Navigation.

Beide Navigationsvarianten können auf dynamische Echtzeit-Daten zurückgreifen, indem die Position anderer Pkw über Smartphones oder Navigationsgeräten bestimmt wird.

Rahmenbedingungen

Technisch

Zielführungssysteme stehen als fest eingebaute Geräte im Pkw zur Verfügung oder als GPS-fähiges mobiles Endgerät, z. B. als Handy. Während für die Nutzung des „off-board“ Service eine Internetverbindung Voraussetzung ist, wird bei der „on-board“ Navigation für die Speicherung des Kartenmaterials ein Endgerät mit einer hohen Speicherkapazität benötigt. Für die Nutzung einer Navigationssoftware, kann das runterladen einer App notwendig sein. Eine hohe Anzahl an Nutzern bzw. Datenlieferanten kann die Prognose verbessern.

Akteure

Bei der Entwicklung von Zielführungssystemen ist die Kooperation der Stadt, Kommune oder des Bezirks mit privaten IT-Dienstleistungsunternehmen unerlässlich, welche die benötigten Digitalisierungslösungen zur Verfügung stellen.

Typische Wirkungen

Dynamische Zielführungssysteme lenken den Kfz-Verkehr gezielt zu dem gewünschten Zielpunkt. Zudem verfügen einige Systeme über die Anzeige von freien Abstellmöglichkeiten. Die Maßnahme trägt direkt dazu bei, die Parksuchdauer zu reduzieren und den Straßenraum zu entlasten. Mittelbar entstehen Verringerungen von Luftschadstoff- und Lärmbelastungen. Die Parkraumnachfrage kann durch Zielführungssysteme aber nicht verringert werden.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

Erfahrungen aus anderen Städten

In den Städten Berlin, Frankfurt am Main, Hamburg und Köln bietet das Dienstleistungsunternehmen „Park Now“ neben der bargeldlosen Bezahlung von Parkgebühren auch die Funktion „Find & Park“ an (Foto, Quelle Park Now). Die Funktion berechnet auf Grundlage von statischen und dynamischen Daten die Wahrscheinlichkeit eines freien Parkstands im öffentlichen Straßenraum. Dafür werden neben der Lage der Parkstände auch die geltenden Parkregelungen erfasst. Mit LiDAR-Sensoren ausgestattete Fahrzeuge (z. B. Taxis) analysieren während der Fahrt den ruhenden Kfz-Verkehr und liefern Informationen zu der aktuellen Parkraumbelugung. Über die Kombination mit Google Maps, wird der Nutzende zu einem gewünschten Zielpunkt geführt (dynamische Zielführung). Es handelt sich dabei nicht um ein minutenaktuelles Echtzeitsystem.



Die Funktion „Find & Park“ von „EasyPark“ zeigt ebenfalls die Wahrscheinlichkeit eines freien Parkstandes in einem Straßenabschnitt an und gilt nur in gebührenpflichtigen Bereichen. Die Funktion gibt es in mehreren deutschen Großstädten. Die App berechnet auf Grundlage anonymisierter Fahrzeughalterdaten, welche von „EasyPark“ in den letzten Jahren gesammelt wurden, die vermutliche Parkraumbelugung. Der selbstlernende Algorithmus führt mit jedem weiteren Parkvorgang zu präziseren Aussagen. Eine integrierte, dynamische Navigationssoftware leitet den Nutzenden zum Zielort. Die Anzeige freier Stellplätze in Parkbauten ist in Deutschland derzeit weder über „ParkNow“ noch über „EasyPark“ möglich.

Anwendung in Wiesbaden

Um Parksuchverkehre in Innenstädten zu verringern ist eine frühzeitige Information über die Anzahl an freien Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und in Parkbauten erforderlich. Die Landeshauptstadt Wiesbaden verfügt zwar über eine Anzeige der Parkraumauslastung von den an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkbauten, eine integrierte Zielführung ist aber nicht vorhanden. Eine Integration der Daten in eine Navigationssoftware kann daher sinnvoll sein.

Die derzeit vorhandenen mobilen Apps, welche eine Auslastung der Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum darstellen, sind technisch noch nicht voll ausgereift. Die Anzeige einer tendenziellen Straßenraumbelugung ist zwar ein Fortschritt, doch sollte eine Kooperation der Stadt Wiesbaden mit einem Anbieter derzeit noch nicht erfolgen, da die ausgegebenen Daten noch nicht zuverlässig genug sind um eine effektive Lenkung der Parkraumnachfrage zu erzielen. Auf Dauer sollte eine Kooperation aber in Betracht gezogen werden.

18 Pre-Trip-Informationen

Definition und Ziele

Pre-Trip-Informationen ermöglichen eine personalisierte Auskunft einer zukünftig mobilen Person vor dem Reiseantritt zu den zur Verfügung stehenden Möglichkeiten und Rahmenbedingungen. Ziel ist es, umfassend über die möglichen Verkehrsmittel, Kosten und Reisedauer zu informieren.

Zielgruppen

Das Angebot spricht vor allem Personen an, die keine festgefahrenen Mobilitätsroutinen haben und flexibel agieren. Darüber hinaus werden solche Informationen vor allem bei neuen Wegen ohne Erfahrungen genutzt.

Anwendungsbereiche

Voraussetzung für Pre-Trip-Informationen ist die Generierung und Bereitstellung entsprechender Informationen. Der Nutzende ruft sie in der Regel über das Internet oder dem Smartphone ab.

Rahmenbedingungen

Technisch	Der Nutzende muss in der Regel zu Hause über ein internetfähiges Endgerät sowie einen Internetzugang verfügen.
Organisatorisch	Im Idealfall vereint die Pre-Trip-Information alle Informationen zu Kfz-Verkehr und Umweltverbund. Ist es für den Nutzenden zu aufwendig die Angebote zu vergleichen, wird er für ihn routinierte Verkehrsmittel nutzen.

Akteure

Die Pre-Trip-Information liegt nicht im Handlungsspektrum der Kommune. Die Informationen werden in der Regel von privaten Akteuren bereitgestellt. Dies sind in der Regel Mobilitätsdienstleister wie Verkehrsbetriebe oder Sharingbetreiber.

Typische Wirkungen

Sofern den Nutzenden entsprechende Reisezeit- oder Kostenvorteile dargestellt werden, können umfassende Reiseinformationen zur Nutzung des Umweltverbunds animieren und dadurch den Anteil des MIV am Zielverkehr verringern. Weniger Kfz-Fahrten senken die Anzahl an Parksuchverkehren und erhöhen die Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum. Erhöht sich die Akzeptanz für den Umstieg auf den Umweltverbund, trägt die Maßnahme indirekt zur Reduzierung der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen bei.

Erfahrungen aus anderen Städten

Die Mobilitätsapp Jelbi der Berliner Verkehrsbetriebe vereint die ÖPNV-, Car-, Scooter- und Bikesharing-Apps der Hauptstadt Berlin. Mit einem Account werden die Informationen zu den Verkehrsmitteln mit Reisezeit und Kosten für eine spezielle Reiseroute in einer Übersicht zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus ermöglicht die App die Buchung, Bezahlung und sogar das Routing während der Fahrt. Nicht integriert sind Parkinformationen.

Ähnliche Angebote stellt die Mobilitäts-App moovel zur Verfügung. Sie bündelt unterschiedliche Mobilitätsdienste in einer App und macht sie dem Nutzer auf einen Blick verfügbar. Durch die Nutzung der App erhalten Bürger auch spezielle Angebote – so wurden beispielsweise während der ersten Feinstaubalarm-Saison 2016 in Stuttgart ÖPNV-Tickets zum halben Preis angeboten. Die Bündelung so unterschiedlicher Dienste wie Carsharing, Taxi, Leihfahrrad, Bus und Bahn in einer einzigen Plattform ist komplex.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf vereint auf ihrer Homepage die Belegung der Parkbauten mit der Verkehrssituation auf den Straßen. Durch entsprechende Links wird der Nutzer weiter zu spezifischen Informationen der Parkbauten geleitet. Eine individuelle Routenführung ist nicht möglich. Hinweise zu weiteren Angeboten des Umweltverbundes sind an entsprechende Stelle nicht positioniert.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

Anwendung in Wiesbaden

Die Stadt Wiesbaden stellt auf der eigenen Homepage Informationen und Verlinkungen zum MIV und dem Umweltverbund zur Verfügung. Damit trägt die Stadt zur Bereitstellung der Pre-Trip-Informationen bei. Eine Möglichkeit die Informationen nutzerfreundlicher zu machen, wäre eine intuitivere Benennung. Informationen zu Carsharing-Angeboten befinden sich beispielweise unter dem Reiter „Auto“.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund hat eine Mobilitäts-App, die ÖPNV, Car- und Bikesharing kombiniert. Darüber gibt es Informationen zu Öffnungszeiten der örtlichen Mobilitätszentrale, Freizeitverkehren, Ausflugstipps, Verkehrshinweisen oder Neuigkeiten zu Schulverkehren. Über die lokalen Seiten innerhalb der RMV-App erhält der Fahrgast noch passgenauere Informationen darüber, was in seinem direkten Umfeld passiert. Zum Start des Pilotprojekts stellen die Frankfurter Partner VGF und traffiQ sowie die Wiesbadener ESWE Verkehr Informationen aus ihrem Gebiet bereit. Kommt das Projekt in diesen Städten gut an, ist eine Ausweitung auf weitere Partner im Verbund angedacht und empfehlenswert.

D Verknüpfung zu weiteren Themen

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

19 Radabstellanlagen

Definition und Ziele

Radabstellanlagen sind Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Radverkehr an denen das Laufrad und / oder der Rahmen sicher angeschlossen werden können.

Wiesbaden will u. a. mit Radabstellanlagen die Nutzung des Fahrrades attraktiver und sicherer gestalten, ein fahrradfreundliches Klima schaffen und den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen erhöhen (vgl. Radverkehrskonzept). Grundsätzlich strebt Wiesbaden ein ausreichendes und qualitativ hochwertiges Radabstellangebot an Wohnungen und Zielorten (Stadtzentren, Arbeitsstellen, Schulen etc.) an.



Zielgruppen

Das bestehende Angebot von Radabstellanlagen sowie deren Ausbau soll fahrradnutzende Personen ansprechen, aber auch andere Verkehrsteilnehmende die bspw. sonst mit einem motorisierten Fahrzeug oder zu Fuß unterwegs sind. Sie sollen mit einem verbesserten Radabstellangebot zu einem Umstieg auf den Radverkehr animiert werden.

Anwendungsbereiche

Grundsätzlich haben Radabstellanlagen unterschiedliche Anforderungen zu erfüllen. Hierzu zählen u. a. Anschließmöglichkeiten für Laufrad und Rahmen, Standsicherheit, Zugänglichkeit, Beleuchtung und Witterungsschutz (Überdachung). Von den gängigen Abstellanlagen erfüllen Anlehnbügel diese Anforderungen am besten. Die gebräuchlichen Vorderradhalter sind zu vermeiden, weil sie eine geringere Standsicherheit und wenige Anschließmöglichkeiten bieten. Grundsätzlich lassen sich Radabstellanlagen als Einzelparker (bspw. einzelner Radbügel) oder als Reihenanlage anlegen. Die Anlage als Einzelparker ist flexibel sowie bei wenig Platz einsetzbar und fügt sich besser als eine Reihenanlage in das Stadtbild ein. Zusätzlichen Diebstahlschutz bieten abschließbare Fahrradboxen oder Fahrradparkhäuser bzw. Radstationen für bspw. hochwertige Fahrräder.

Bike-and-Ride-Anlagen können die Nutzung des Fahrrades mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel verknüpfen und somit den Einzugsbereich des Radverkehrs deutlich erhöhen, besonders in Gebieten mit schlechter räumlicher ÖPNV-Erschließung. Bike-and-Ride-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sollten Fahrräder möglichst komfortabel, witterungsgeschützt und sicher auch über Nacht aufnehmen können. Bike-and-Ride-Anlagen lassen sich gut mit einer Fahrradstation kombinieren. Fahrradstationen bieten ein umfassendes Serviceangebot aus Reparatur, Pflege, Codierung, Recycling und ggf. Fahrradverleih an.

Wichtige Zielorte für Radabstellanlagen sind vor allem Bahnhöfe und Haltestellen, öffentliche wie auch private Einrichtungen für Bildung, Gesundheit, Kultur, Freizeit etc., Einzelhandelseinrichtungen und größere Arbeitgeberstätten.

Rahmenbedingungen

Rechtlich

Nach der Hessischen Bauordnung besteht grundsätzlich die Verpflichtung beim Neubau von Wohngebäuden, Gebäuden mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen, Verkaufsstätten, Versammlungsstätten, Sportstätten, Kirchen, Gaststätten- und Beherbergungsbetrieben, Krankenhäusern, Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung, Gewerbliche Anlagen, Kleingartenanlagen, Friedhöfe und Museen sowie bei der Änderung von Anlagen Radabstellanlagen herzustellen. Die seit dem 01.11.2020 in Kraft getretene Fahrradabstellplatzverordnung von Hessen konkretisiert die Angaben. Die in Wiesbaden gültige Stellplatzsatzung weicht von den Werten der Fahrradabstellplatzverordnung ab. Grundsätzlich besteht nicht die Möglichkeit die Abstellplätze durch die Zahlung eines Geldbetrages abzulösen. Bei Bestandsgebäuden gibt es keine rechtlichen Vorgaben.

Organisatorisch Als erste Anlaufstelle für Radverkehrsbelange dient „Dein Radbüro Wiesbaden“ innerhalb der Wiesbadener Verwaltung. „Dein Radbüro Wiesbaden“ ist für eine effiziente Umsetzung des Radverkehrskonzepts und somit auch für Radabstellmöglichkeiten zuständig.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

Akteure

Die Stadt, Kommune oder Bezirk kann im öffentlichen Raum Radabstellanlagen einrichten. Die Zuständigkeit liegt hierfür in Wiesbaden bei „Dein Radbüro Wiesbaden“. Für Kommunen besteht die Möglichkeit nach dem Mobilitätsfördergesetz Fahrradabstellanlagen als Teil der Förderung von Infrastrukturmaßnahmen im öffentlichen Personenverkehr, d.h. z. B. im Zusammenhang mit Haltestellen / Bahnhöfen (Bike-and-Ride) und Mobilitätsstationen eine finanzielle Förderung zu erhalten.

Auch Unternehmen, die eine fahrradfreundliche Infrastruktur für ihre Beschäftigten und Kundschaften anbieten wollen sowie Bauherrschaften die der Stellplatzsatzung unterliegen, können Radabstellanlagen errichten. Zu einem attraktiven Radverkehr können auch anderen Akteure, die Radabstellmöglichkeiten errichten möchten, beitragen.

Typische Wirkungen

Das Wissen am Wohn- und Zielort das Fahrrad sicher und komfortabel abstellen zu können, trägt wesentlich zur Nutzung des Rades bei. Ob eine Radabstellanlage allerdings gut angenommen wird, hängt sehr an ihrer Auffindbarkeit durch sichtbare Beschilderung und der barrierefreien Zugänge ab. Etablierte Radabstellanlagen können den Radverkehr fördern, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs reduzieren und damit auch Kfz-Parksuchverkehre verringern. Dies wirkt sich mittelbar positiv auf die Verkehrssicherheit und Luftschadstoffbelastung aus.

Die Reduzierung von Kfz-Fahrten führt zu einer Verringerung des Parkdrucks und es werden weniger Flächen für den ruhenden Verkehr benötigt. Die Errichtung von Radabstellanlagen kann dadurch zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum für Radfahrende und Zufußgehende schaffen.

Erfahrungen aus anderen Städten

Seit 1993 besteht in Hamburg die Möglichkeit private Fahrradhäuschen in dicht besiedelten Stadtvierteln auf öffentlichem Grund zu errichten. Die Fahrradhäuschen sind für 12 Fahrräder ausgelegt. Sie werden jeweils zur Hälfte von den Nutzenden und dem zuständigen Bezirksamt finanziert. Von den Fahrradhäuschen gibt es bislang über 400 Stück (Foto: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation BMVI: Fortschrittsbericht 2018, Bündnis für den Radverkehr, Radverkehrsstrategie für Hamburg, November 2018). Mit den Radhäuschen fördern die Bezirke die Möglichkeit Fahrräder im öffentlichen Raum sicher und sichtbar abzustellen.



Am Waiblinger Bahnhof wurde im Februar 2020 ein neues Fahrradparkhaus für 120 Räder auf 55 m² Grundfläche eröffnet, um nachhaltig die Mobilität zu fördern, die alten nicht mehr vertrauenserweckend Fahrradständer abzulösen und auf einer kleinen Fläche möglichst viele Fahrräder unterzubringen. Das Projekt hat der Verband Region Stuttgart bezuschusst. In dem Fahrradparkhaus können die Radfahrenden entweder einen Stellplatz für einen Monat oder ein ganzes Jahr für 5 € bzw. 50 € mieten. Im Sommer 2020 lief der Testbetrieb. Die Testenden nahmen das Radparkhaus gerne an. Einige Anpassungen wie bspw. ein Tagestarif sind noch in der Nachbearbeitung. Für Pendelnde spielt die Qualität einer Radverkehrsanlage eine große Rolle. Besonders sichere Anschließmöglichkeiten, Überdachung und Beleuchtung sind wichtige Kriterien, die das Fahrradparkhaus selbstverständlich erfüllt.

In Bremen entsteht derzeit ein Fahrradquartier in dem eine deutlich höhere Anzahl an öffentlichen Radabstellplätzen geschaffen werden soll als öffentliche Kfz-Parkstände. Hiermit werden die hohe Bedeutung und Präsenz des Radverkehrs hervorgehoben und sichtbar gemacht.

Anwendung in Wiesbaden

Aktuell werden Radabstellanlagen in Wiesbaden durch verschiedene Programme gefördert. So gab es 2017 das Sofortprogramm „500 neue Fahrradabstellanlagen“ für den öf-

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-
konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

fentlichen Raum. Auch nach der Abarbeitung des Sofortprogramms will die Stadt Wiesbaden weitere Radabstellanlagen im öffentlichen Raum errichten. Allein in Mitte wurden 202 neue Radabstellplätze geschaffen, in Biebrich waren es 102 (Stand: August 2019). Weitere 750 Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Gebäuden wie Kitas, Schulen und Sporthallen sollen errichtet werden. Hierfür stehen Fördermittel vom Land Hessen zur Verfügung.

Am Hauptbahnhof hat die Stadt Wiesbaden 12 eigene Fahrradboxen für Pendelnde aufgestellt. An sechs Boxen können E-Bikes während des Parkens aufgeladen werden.

Wiesbaden hat es sich zur Aufgabe gemacht fahrradfreundlicher zu werden. Deswegen sollten kontinuierlich neue Standorte für Radabstellanlagen im öffentlichen Raum geprüft und private Unternehmen bei der Planung bzw. Bereitstellung von Radabstellanlagen von „Dein Radbüro Wiesbaden“ unterstützt werden. Speziell im öffentlichen Raum empfehlen wir anstatt der Errichtung von Radabstellanlagen im Seitenraum das Einrichten auf Kfz-Parkständen, vor allem an Knotenpunkten, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden. Die Umnutzung von Parkflächen trägt zu einer besseren Sichtbeziehung im Knotenpunktbereich und somit zur Verkehrssicherheit bei. Bereits vorhandene Vorderradhalter sind mittel- bis langfristig durch geeignete Abstellanlagen zu ersetzen. Motorradabstellplätze in der Innenstadt – die nur gering ausgelastet sind – sind zu Radabstellanlage umzuwidmen.

20 Liefer- und Ladezonen

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

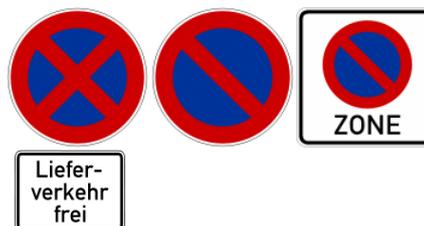
Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

Definition und Ziele

Im öffentlichen Straßenraum besteht die Möglichkeit in ausgewiesenen Bereichen Be- und Entladetätigkeiten durchzuführen. Hierbei können sowohl gewerbliche als auch private Fahrzeuge die ausgewiesenen Bereiche nutzen. Eine eigenständige Ausweisung bzw. Beschilderung für Liefer- und Ladezonen gibt es in Deutschland nicht.



Ausgewiesene Liefer- und Ladezonen bzw. Bereiche zum Be- und Entladen sollen Liefer-, Lade- und Versorgungsfahrzeugen eine gute Erreichbarkeit der Zieladresse gewährleisten.

Zielgruppen

Die Liefer- und Ladezonen stehen allen liefernden Verkehrsteilnehmern offen. Dies beinhaltet bspw. Paketdienste, Lieferdienste für den Einzelhandel oder andere gewerbliche Lieferunternehmen aber auch private Be- und Entladetätigkeiten.

Anwendungsbereiche

Grundsätzlich sollte die Liefer- und Ladezone in einer fußläufigen Entfernung von maximal 50 - 75 m zum Ziel liegen. Zwei bis vier Ladebestände je 100 m Straßenseitenabschnitt sind bei einer intensiven Ladetätigkeit empfohlen. Für einen kleinen Transporter oder kleinen Lkw ist ein Mindestflächenbedarf von 2,30 m x 10 bis 12 m vorzusehen. Bei einem großen Lkw erhöht sich der Mindestflächenbedarf auf 2,80 m x 12 bis 14 m.

Die Liefer- und Ladezonen können auf der Fahrbahn, neben der Fahrbahn oder im Seitenraum liegen. Eine Überquerung der Fahrbahn ist zu vermeiden. Um das kurzfristige Absetzen von Waren zu ermöglichen, sind zusätzliche Flächen von 3 bis 5 m² zu berücksichtigen. Innerhalb dieser Flächen dürfen keine Flächen für zu Fußgehende und Radfahrende sowie Einbauten liegen, um Konfliktsituationen und Behinderungen zu vermeiden. Eine Einrichtung ist in jedem Einzelfall zu prüfen.

Eine Privilegierung gewerblicher Liefer- und Ladevorgänge ist rechtlich durch die zur Auswahl stehenden Verkehrszeichen 283, 286 und 290 nicht möglich. Alle Fahrzeuge können somit Liefer- und Ladetätigkeiten durchführen bzw. für bis zu drei Minuten halten. Die für eine Belieferung vorgesehenen Flächen sind häufig durch nicht liefernde Fahrzeuge belegt. Für ein gutes Funktionieren von Liefer- und Ladezonen ist daher eine stetige Kontrolle zur Einhaltung der zeitlichen Begrenzung der Liefer- und Ladevorgänge notwendig. In der Praxis lassen sich diese Vorgänge allerdings nur schwer kontrollieren.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	§ 41 in Verbindung mit Anlage 2 StVO
Technisch	Die Beschilderung erfolgt innerhalb eines Straßenabschnitts entweder durch das Verkehrszeichen 283 (absolutes Haltverbot) mit dem Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ oder dem Verkehrszeichen 286 (eingeschränktes Haltverbot) an dem das Halten für drei Minuten sowie das Be- und Entladen erlaubt ist. Es besteht auch die Möglichkeit einer Zonenbeschilderung für ein eingeschränktes Haltverbot durch das Verkehrszeichen 290. Eine zeitliche Beschränkung ist durch eine Zusatzbeschilderung möglich.
Organisatorisch	Die Anordnung eines eingeschränkten Haltverbotes ist an Erhebungen der Liefervorgänge im jeweiligen Straßenabschnitt gebunden. Zudem ist eine Abstimmung zwischen Straßenverkehrsbehörde und den örtlichen Akteuren wie bspw. Einzelhandels- oder Dienstleistungsunternehmen notwendig.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

Akteure

Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbeunternehmen können bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde einen Antrag auf eine stationäre Ladezone stellen.

Typische Wirkungen

Aufgrund des hohen Parkdrucks – besonders in den Innenstädten – und einer nicht visuell eingängigen Beschilderung bzw. Markierung sind die nach StVO ausgewiesenen Bereiche zum Be- und Entladen häufig zugeparkt. Der Lieferverkehr muss anderweitig, oft aus der zweiten Reihe oder auf Geh- und Radwegen, die Liefertätigkeit durchführen. Eigentlich sollte die Belieferung durch eine Liefer- und Ladezone ohne Behinderung des fließenden Verkehrs (z. B. Kfz, Rad) oder des Fußverkehrs erfolgen und somit zu einer verbesserten Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden beitragen. Zudem sollten die zu Beliefernden durch die Ausweisung einer Liefer- und Ladezone besser erreichbar sein. Mit der geltenden Ausweisung nach StVO ist dies jedoch häufig nicht der Fall. Von der Norm abweichende Liefer- und Ladezonen, die bspw. mit Markierungen am Boden visuell verdeutlicht werden, erzielen häufiger die gewünschte Wirkung.

Erfahrungen aus anderen Städten

Die Anordnung von Liefer- und Ladezonen erfolgt in Deutschland nach den in der StVO möglichen Beschilderungen. Erfahrungsgemäß bringen diese ohne stetige Kontrolle und optischer Markierung kaum Entlastungen für den Lieferverkehr mit sich. Daher weichen einige deutsche Städte von der Norm ab und ordnen Ladebereiche mit dem Zeichen 283 (Haltverbot) mit Zusatzzeichen wie bspw. Ladezone an. Zusätzlich kommen verschiedene Markierungselemente zum Einsatz, die die Funktion der Ladezone auch optisch verdeutlichen sollen. So sind z. B. in München innerhalb eines Zonenhaltverbot verschiedene farbliche Markierungen auf dem Boden aufgebracht, die die unterschiedlichen Regelungen verdeutlichen sollen. Blau gekennzeichnete Bereiche kennzeichnen eine einheitliche Regelung zum Parken. In Straßenabschnitten ohne blaue Markierung gilt das eingeschränkte Haltverbot mit drei Minuten Halten sowie der Möglichkeit zum Be- und Entladen. Orangene Markierungen mit Piktogrammen kennzeichnen Ladezonen die ausschließlich für den Wirtschaftsverkehr zur Anlieferung von Waren bestimmt sind (Foto, Quelle Bast, Städtischer Liefer- und Ladeverkehr, 2007). Die eindeutige Kennzeichnung der Ladezone durch Beschilderung und Markierung erhöhte die Akzeptanz der Ladebereiche nachhaltig. Hiermit ging in München auch das zweite Reihe-Parken zurück.



In Stuttgart wird im Pilotprojekt „SmartZone“ noch bis Dezember 2020 ein digitales Lieferzonenmanagement aus sensor-basierten Verkehrsschildern und Smartphone-App erprobt. Die Liefernden können durch die App in Echtzeit die Verfügbarkeit der Lieferbereiche verfolgen und freie Ladebereiche direkt anfahren. Sobald der Liefernde die Ladezone erreicht, wird diese per Bluetooth-Verbindung in der App als belegt markiert.

Außerhalb von Deutschland gibt es weitere Beispiele, wie Städte mit Lieferzonen und Parkdruck umgehen. In Paris gibt es speziell markierte „Livraison“ die ausschließlich in der Zeit von Montag bis Samstag 7 Uhr bis 20 Uhr für Lieferungen reserviert sind (Foto, Quelle Bast, Städtischer Liefer- und Ladeverkehr, 2007). Außerhalb der Zeit stehen die Parkstände allen Fahrzeugen zur Verfügung. Die autorisierten Bereiche sind mit zwei gelben Streifen am Boden markiert. Bei falscher Nutzung drohen eine Geldstrafe und das Abschleppen des Fahrzeugs.



In Barcelona kommen bereits seit 1998 Mehrzweckstreifen „multiple-use lane“ zur Anwendung, welche zeitlich gestaffelt entweder für den fließenden oder ruhenden Verkehr oder Lieferverkehr freigegeben sind. Die aktuelle Nutzung wird über elektronische Informationstafeln angezeigt. Wenn der Streifen zum Liefern und Laden freigegeben ist leuchten zusätzliche horizontale Markierungen. Mit dieser Maßnahme konnte Barcelona die Verkehrsströme regulieren. Inzwischen akzeptieren die Fahrzeugführenden die Mehrzweckstreifen.

Anwendung in Wiesbaden

Derzeit plant die Landeshauptstadt Wiesbaden eine Datenerfassung und Analyse des Lieferverkehrs im Rahmen des Förderprojektes DIGI-L in Verbindung mit dem Projekt DIGI-V. Hierbei sollen die einfahrenden Lieferverkehre nach Wiesbaden digital in Echtzeit erfasst und analysiert werden. Die Stadt erwartet hierdurch Erkenntnisse über die Nutzung der Liefer- und Ladezonen. Die gesammelten Erfahrungen dienen als Vorbereitung für eine mögliche „Intelligente Lieferzone“ (WiLoad) die mittels Sensortechnik in Verbindung mit einer Buchungs-App oder Anzeigetafeln die Belegung der Lieferzone angeben soll. Die gewonnenen Daten sollen auch zur Planung von neuen Lieferzonen verwendet werden.

Im Rahmen des Projekts DIGI-L konnten bereits Gebiete mit einem hohen Handlungsdruck durch die Verschneidung von Lieferaufkommen und Stadtstruktur identifiziert werden. Besonders betroffen ist die Innenstadt und einzelne Stadtteilzentren. Zusätzlich sollten bei Neubaugebieten schon bei der Planung Lieferbereiche mitberücksichtigt werden. Das Projekt „Intelligente Lieferzonen“ ist auf einem guten Weg den Lieferverkehr in Zukunft besser zu steuern und damit die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Zu empfehlen ist die Einführung eines neuen Verkehrszeichens in die StVO, welches das Be- und Entladen ausschließlich für gewerbliche Zwecke vorsieht, da derzeit eine Reservierung oder Bereitstellung von Lieferzonen für die ausschließliche Nutzung durch bestimmte Nutzergruppen nach deutschem Straßenverkehrsrecht nicht zulässig ist. Das Ziel ist, dadurch regelwidrige Belegungen einfacher von legalen Ladevorgängen unterscheiden zu können.

Aufgrund der besseren Sichtbarkeit und Erhöhung der Akzeptanz sollten optische Markierungselemente an Liefer- und Ladezonen in Wiesbaden, wie z. B. in der Moritzstraße, ausgeweitet werden.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

21 Carsharing

Definition und Ziele

Carsharing bezeichnet das organisierte zeitweise Überlassen eines Kfz zur eigenen und freien Nutzung. Die Carsharing-Fahrzeuge sind an eine gemeinschaftliche Nutzung bzw. Teilung mit anderen Nutzenden geknüpft.

Mit Carsharing lassen sich klima- und umweltschädliche Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs verringern und Flächen einsparen. Carsharing soll vor allem Bewohnenden ermöglichen die Vorteile eines Kfz zu nutzen ohne einen eigenen Pkw zu besitzen. .



Zielgruppen

Das Carsharing-Angebot soll jene Personen ansprechen, die keinen Pkw besitzen oder ihren Privat-Pkw möglicherweise abschaffen möchten. Besonders häufig werden Carsharing-Fahrzeuge für Freizeit- und Einkaufswege genutzt.

Eine weitere Zielgruppe sind Unternehmen, die ihren notwendigen Fuhrpark reduzieren und den Bedarf über gemeinsam genutzte Fahrzeuge decken. Dies ist betriebsintern möglich oder unter Freigabe der Fahrzeuge in den Abendstunden und am Wochenende. Dabei ist ein Gleichgewicht zu finden, dass das Angebot die Zielgruppe anspricht, jedoch nicht zu mehr Kfz-Verkehr führt als notwendig

Anwendungsbereiche

Es gibt das stationsgebundene und das flexible bzw. free-floating Carsharing. Beim stationären Carsharing müssen die Fahrzeuge dorthin zurückgebracht werden, wo diese ausgeliehen wurden. Beim flexiblen Carsharing kann die Fahrzeugaus- bzw. -rückgabe überall innerhalb eines festgelegten Gebietes erfolgen. Es können auch beide Varianten nebeneinander bestehen. Generell sind möglichst umweltfreundliche Fahrzeuge z. B. mit Elektroantrieb einzusetzen.

Vorzugsweise ist das Carsharing-Angebot im öffentlichen Straßenraum unterzubringen, um nutzungsfreundlich zu sein und die Sichtbarkeit zu erhöhen. Besonders geeignet ist die Integration in Mobilitätsstationen. Die Fahrzeuge sollen möglichst dort stehen, wo viele Menschen wohnen, da Einkauf- oder Freizeitwege als häufigste Carsharing-Wegezwecke meist zu Hause beginnen. Zusätzlich sind Standorte bei großen arbeitgebenden Unternehmen sinnvoll. Auch Standplätze auf privatem Grund sind möglich, z. B. kombiniert mit notwendigen Stellplätzen für Behinderte oder in einer Quartiersgarage.

Es bietet sich an, das Thema Carsharing in einem Gesamtkonzept mit weiteren Miet- und Ausleihangeboten und entsprechenden Bereitstellungsstellen zu entwickeln (siehe Steckbriefe Mobilitätsstationen, Bikesharing und Elektromobilität).

Rahmenbedingungen

	StVO in Verbindung mit Carsharing-Gesetz (CsgG)
Rechtlich	Nutzungsvertrag zwischen Carsharing-Anbietende und Carsharing-Nutzende
	Carsharing-Parkstände im öffentlichen Straßenraum sind seit dem 28.04.2020 durch das neue Verkehrszeichen „Carsharing“ in Verbindung mit dem Zeichen 314 oder 315 auszuschildern.
Technisch	Carsharing-Anbietende müssen zur Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge eine Carsharing-App zur Verfügung stellen. Zur Buchung eines Carsharing-Fahrzeug benötigen die Nutzenden ein internetfähiges Smartphone oder einen PC.

Organisatorisch Die Carsharing-Fahrzeuge müssen eine Carsharing-Plakette in der Windschutzscheibe aufweisen mit Angabe der Firma und des Kennzeichens. Eine für die Ausgabe der Plakette zuständige Behörde hat das Bundesverkehrsministerium noch nicht bestimmt.

Zur Nutzung einer Carsharing-App ist eine Registrierung des Carsharing-Nutzenden notwendig. Dieser muss zur Zahlung der Nutzungskosten ein Konto angeben.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

Akteure

Einzelpersonen, Gemeinschaften, Initiativen, größere Unternehmen oder Dienstleister können sich für den Aufbau eines neuen Carsharing-Angebotes engagieren. Der Aufbau eines Carsharing-Angebotes ist nicht unmittelbar die Aufgabe der Stadt, Kommune oder Bezirke. Allerdings sind diese als Unterstützende beim Aufbau eines neuen Carsharing-Angebotes ein wichtiger Bündnispartner der vielfältigen Hilfestellungen geben kann.

Typische Wirkungen

Carsharing kann dazu beitragen, darüber nachzudenken, ob das Auto für jeden Weg das beste Verkehrsmittel ist und somit Kfz-Verkehre reduzieren. Zudem können Carsharing-Fahrzeuge über den Tag hinweg von vielen unterschiedlichen Personen genutzt werden. Das ist effizienter, als wenn jeder sein eigenes Fahrzeug besitzt. Insgesamt ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug etwa 10 private Fahrzeuge. Die Maßnahme trägt somit zur Reduzierung der Anzahl abgestellter Fahrzeuge bei.

Gemäß der aktuellen Forschungslage ist vor allem stationsbasiertes Carsharing geeignet um Kfz-Verkehre zu reduzieren und Flächen einzusparen. Bei Free-Floating-Carsharing stellen sich häufig keine Entlastungseffekte ein.

Erfahrungen aus anderen Städten

Untersuchungen zeigen ein häufiges Muster: Das eigene Auto wird in einer Umbruchsituation (z. B. Wohnungswechsel) abgeschafft, daraufhin eine Carsharing-Mitgliedschaft geteset. Erweist sich das als zufriedenstellend, wird auf den Kauf eines neuen Fahrzeugs verzichtet. Carsharing ist für diese Personen eine Voraussetzung für die Abschaffung ihres Pkws.

Eine Studie zu stationsbasiertem Carsharing in Berlin ergab, dass etwa die Hälfte der Carsharing-Nutzenden ihr Auto innerhalb des ersten Mitgliedjahrs abgeschafft haben. Unter allen befragten Mitgliedern lag der Pkw-Besitz bei 64 Pkw pro 1.000 Personen, das ist viel weniger als der Berliner Durchschnitt von 326 Pkw pro 1.000 Personen. Mittlerweile gibt es viele Studien aus deutschen Städten zur so genannten Ersatzquote. Die Daten zeigen, dass ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug zwischen 8 und 20 Privat-Pkw-ersetzen und somit Kfz-Fahrten reduzieren kann.

Wenn Carsharing-Nutzende ihren Pkw abgeschafft haben, nutzen sie nicht für alle früheren Pkw-Wege das Carsharing-Auto. Stattdessen geben über 40 % der Nutzenden an, dass sie das Auto seltener nutzen als vor der Carsharing-Mitgliedschaft. Eine niederländische Studie zeigt ähnliches: Die Pkw-Fahrleistung (Kfz-Kilometer) sinkt um 15 bis 20 % im Vergleich zurzeit vor der Anmeldung.

Manche Bundesländer und Kommunen haben die Wirkungen von Carsharing im Rahmen ihrer Stellplatzsitzungen quantifiziert. Wird Carsharing angeboten, wird die Herstellungspflicht reduziert und es müssen weniger Pkw-Stellplätze nachgewiesen werden. Wenn Carsharing angeboten wird, erlaubt z. B. die Stadt Düsseldorf bis zu 10 % weniger Stellplätze herzustellen. In den Städten Dresden und Kiel können 5 Kfz-Stellplätze zu einem Carsharing-Stellplatz umgewandelt werden.

Erfahrungsgemäß ist ein Angebot von 2 bis 4 Carsharing-Fahrzeugen je 1.000 Einwohnende sinnvoll, die obere Grenze gilt für eine intensive Nutzung.

Anwendung in Wiesbaden

In Wiesbaden wird Carsharing bspw. durch die Anbieter Book-n-drive, Stadtmobil und mobileeee angeboten. Es stehen rund 100 stationsbasierte Fahrzeuge mit reserviertem Parkstand bzw. stationsflexible Fahrzeuge zur Verfügung.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

In Kooperation zwischen der Stadt Wiesbaden und ESWE Verkehr wird derzeit ein gemeinsames Konzept für ein erweitertes Carsharing-Angebot im Stadtgebiet erarbeitet. Hierbei soll der Carsharing-Bestand auf rund 300 Fahrzeuge ausgebaut werden.

Grundsätzlich sollten Carsharing-Fahrzeuge in Gebieten mit vielen Anwohnenden stehen sowie bei der Entwicklung von Neubauquartieren in Wiesbaden Berücksichtigung finden. Zusätzlich sind Standorte mit großen Arbeitgebenden auszuwählen, z. B. Stadtverwaltung Wiesbaden, Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim.

Aktuell ist ein stationsbasiertes Angebot mit auf Grundlage einer Sondernutzungserlaubnis reservierten bzw. anbieterspezifischen zugeordneten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum in der Umsetzung. Aufgrund der aktuellen rechtlichen Situation werden zunächst Stellplätze an Bundesstraßen ausgewiesen. Perspektivisch aber sollen zusätzliche Sondernutzungsflächen für stationsbasiertes Carsharing im öffentlichen Raum auf Gemeinde-, Kreis- und Landesstraßen ausgewiesen werden, sobald das Hessische Straßengesetz dies ermöglicht.

Zu empfehlen ist ein Angebot von Carsharing-Fahrzeugen an Mobilitätsstationen (siehe Steckbrief Mobilitätsstationen). Die Maßnahme entfaltet die volle Wirkung erst bei einer Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln.

22 Bikesharing

Definition und Ziele

Bikesharing-Systeme (Fahrradverleihsysteme) verleihen Fahrräder spontan und für einen begrenzten Zeitraum. Die Fahrräder sind wie beim Carsharing an die gemeinsame Nutzung bzw. Teilung mit anderen Nutzenden geknüpft. Bikesharing ergänzt den öffentlichen Nahverkehr (ÖV) auf der letzten Meile.

Bikesharing hat zum Ziel, die multimodale Mobilität zu fördern, Kfz-Fahrten zu reduzieren und den Umweltverbund zu stärken, indem der Besitz eines Fahrrades durch eine Ausleihe ersetzt wird. Langfristig senkt Bikesharing den Bedarf an privaten Fahrrädern und Radabstellanlagen. Durch die vergleichsweise relativ geringe Flächeninanspruchnahme einer Bikesharing-Station im Vergleich zu Parkständen lassen sich klima- und umweltschädliche Auswirkungen verringern und Flächen einsparen.

Zielgruppen

Bikesharing ist an Personen adressiert, die Wege mit dem Fahrrad zurücklegen wollen, aber kein eigenes Fahrrad zur Verfügung haben oder ihr eigenes Rad nicht nutzen möchten. Darunter fallen auch ÖV-Nutzende auf dem Weg zwischen Wohnung, Arbeitsstätte und den Haltestellen. Besonders für Pendelnde mit einer Arbeitsstätte in peripheren Lagen kann so der Arbeitsweg mit dem Umweltverbund gegenüber der Pkw-Nutzung attraktiver werden. Weitere Nutzende sind Tourist*innen sowie Besuchende und Anwohnende.

Anwendungsbereiche

Es gibt das stationsgebundene und das stationslose (free-floating) Bikesharing. Beim stationsbasierten Bikesharing beginnen und enden Ausleihvorgänge an fest installierten Stationen. Beim Free-floating-Bikesharing können die Fahrräder zusätzlich innerhalb eines festgelegten Gebietes frei abgestellt werden.

Bei den stationsgebundenen Bikesharing-Systemen erfolgt die Miete über eine App, in der die Kundendaten und der Nutzungstarif hinterlegt sind. Gegen einen Aufpreis können die Nutzenden auch die stationsgebundenen Fahrräder im öffentlichen Raum abstellen, die Rückgabe an einer Station ist kostenlos. Bei einem stationslosen System erfolgt die Nutzung der Fahrräder über ein Schloss, welches die Nutzenden mit einer Kundenkarte oder einer App auf- und abschließen können.

Wichtige Bikesharing-Standorte sind Bereiche mit hohen Nutzungsdichten. Die Nutzungen umfassen Wohnen, Einkaufen, Freizeit, Bildung, Erholung und touristische Ziele sowie Haltestellen des ÖV. Zentrumsbereiche sollten immer Leihstationen aufweisen und bestenfalls an eine Mobilitätsstation angebunden sein (vgl. Steckbrief Mobilitätsstation). Damit Bikesharing eine breite Nutzung erfährt, muss dieses als Teil des öffentlichen Verkehrs wahrgenommen und so kommuniziert werden. Bikesharing-Angebote sollten bestenfalls in Netz-, Linien- und Umgebungsplänen an Haltestellen abgebildet sein.

Standardfahrräder sollten innerhalb von 100 bis 300 m, Sonderräder (zum Beispiel Lastenräder) innerhalb von maximal 500 m stehen. Die Standorte sollten durch ihre Gestaltung auch aus größerer Distanz schnell zu erkennen sein. Die stationsunabhängigen Free-floating-Fahrräder füllen die Bereiche zwischen den festen Stationen auf und ergänzen somit das stationsgebundene Bikesharing-Angebot.

Ein niedrigschwelliges Verleihsystem auf Quartiersebene stellt eine weitere Maßnahmenoption dar. Diese Angebotsform kommt in der Regel ohne digitale Plattform aus und wird vor Ort betrieben und organisiert. Die Leihfahrräder können beispielsweise in Fahrradläden, Mobilitätszentralen oder hauseigenen Ausleihpools untergebracht werden, wo Ausleihvorgänge beginnen und enden. Low-Cost-Lösungen bieten sich an, wenn nach der Bedarfsanalyse nur eine niedrige Nachfrage zu erwarten ist, die finanziellen Mittel begrenzt sind oder keine Kooperation mit öffentlich geförderten Bikesharing-Anbietenden zustande kommt.

Bikesharing eignet sich sowohl in Neubau- als auch Bestandsquartieren. Besonders in peripheren Lagen kann Bikesharing den ÖV auf der letzten Meile ergänzen oder sogar das ÖV-Netz entlasten. Letzteres ist in Gebieten mit hoher städtebaulicher Dichte oft der Fall, zum Beispiel in Ortsteilzentren.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

**Gesamtbericht
Anlage 2**

05. März 2021

Rahmenbedingungen

Rechtlich Ein Betreibervertrag ist beim öffentlichem, stationsgebundenem Bikesharing zwischen Bikesharing-Anbietendem und der Stadt, Kommune oder dem Bezirk aufzusetzen. Bei Free-floating-Systemen kann die Stadt, Kommune oder der Bezirk dem Betreibenden Nebenbestimmungen auferlegen, in denen bspw. der Umgang mit widerrechtlich oder behindernden Fahrrädern festgelegt ist.

Nutzungsvertrag zwischen Bikesharing-Anbietende und Bikesharing-Nutzende.

Technisch Der Buchungs- und Zahlungsvorgang der Fahrräder erfolgt über eine App bzw. über Zahlenschlösser (anbieterabhängig).

Organisatorisch Die Verträge sollten über lange Laufzeiten abgeschlossen werden, die dem Betreibenden Investitionssicherheit und der Stadt, Kommune oder Bezirk Planungssicherheit gibt.

Zur Nutzung der Bikesharing-App ist eine Registrierung des Bikesharing-Nutzenden notwendig. Dieser muss zur Zahlung der Nutzungskosten ein Konto angeben.

Akteure

Zur Etablierung eines nicht von der Stadt, Kommune oder Bezirk betriebenen Bikesharing-Angebots bedarf es einer Zusammenarbeit zwischen Bikesharing-Anbietendem und der öffentlichen Verwaltung. Die Auswahl der Standorte sowie weitere Bestimmungen bspw. bezüglich falsch abgestellter Fahrräder erfolgt in Abstimmung mit der Stadt, Kommune oder dem Bezirk.

Niedrigschwellige Angebote können bspw. Wohnungsunternehmen direkt umsetzen z. B in Kooperation mit Fahrradläden.

Typische Wirkungen

Die Nutzung des Fahrrads auf kurzen Strecken anstelle eines Pkw reduziert den Anteil an Kfz-Fahrten. Die Maßnahme trägt somit direkt zur Verringerung von Parksuchverkehren bei und erhöht mittelbar die Verkehrssicherheit sowie die Akzeptanz für den Umstieg auf den Umweltverbund. Weiterhin werden durch weniger Kfz-Fahrten Luftschadstoff- und Lärmbelastungen reduziert. Bikesharing ist sinnvoll, da die Stationen gegenüber Pkw-Abstellstände relativ wenig Flächen in Anspruch nehmen und Flächen eingespart werden können. Dadurch können zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum für Radfahrende und Zufußgehende geschaffen werden.

Erfahrungen aus anderen Städten

Bikesharing-Angebote (stationsgebunden oder free-floating) gibt es bereits in vielen Städten, auch außerhalb von Europa. Das mit Bikesharing Kfz-Fahrten reduziert werden können, belegen Studien aus den USA, Kanada und Peking. So gaben im Rahmen einer Studie aus den USA und Kanada jede zweite bis vierte befragte Person an, seit der Nutzung von Bikesharing weniger Auto zu fahren. Auswertungen von Nutzungsdaten in Peking zeigen, dass die Fahrradnutzung seit der Einführung von stationslosem Bikesharing angestiegen und der MIV-Anteil am Modal Split gesunken ist.

In Deutschland bzw. speziell in Hamburg wurde im Rahmen einer Studie auch eine Wirkung auf den ÖPNV ermittelt. So gaben 60 % der befragten Personen zum öffentlichen, stationsgebundenen Bikesharing-Angebot „StadtRAD“ an, dass sie ohne das Angebot den ÖV genutzt hätten.

In einigen Städten kommen öffentlich geförderte Bikesharing-Angebote nicht nur in der Innenstadt zum Einsatz, sondern auch in peripher gelegenen Ortsteilen wie bspw. in Berlin-Buch. Hier wurden in Abstimmung mit einem großen Wissenschaftsstandort und einem Klinikum exklusive Ausleihstationen des öffentlich geförderten Bikesharing-Anbieters „nextbike“ angelegt. Ausschließlich Mitarbeitende können das Verleihangebot nutzen. Der Senat für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zeichnete das Projekt mit dem Fahrradpreis aus.

Um falsch abgestellten Fahrrädern zu begegnen, gibt es unterschiedliche Handhabungen in den Städten. Berlin macht den Betreibenden Vorgaben, dass widerrechtlich abgestellte oder defekte Leihfahrräder innerhalb von 24 Stunden durch den Betreibenden umverteilt

oder einzusammeln sind, ansonsten erfolgt die Entfernung durch die Behörden. Fest installierte Bike-Sharing-Stationen bedürfen generell einer gebührenpflichtigen Sondernutzungsgenehmigung. Die Stadt Bremen geht noch einen Schritt weiter und stuft das gewerbliche Aufstellen von Leihfahrrädern - also auch nach dem Free-Floating-System - als Sondernutzung ein. Somit müssen alle Bikesharing-Anbietenden Gebühren bezahlen und können durch Auflagen eingeschränkt werden.

Anwendung in Wiesbaden

In Wiesbaden sind rund 550 Bikesharing-Räder im Einsatz. Betrieben wird das Fahrradvermietsystem „meinRad“ von der ESWE Verkehrsgesellschaft GmbH in Kooperation mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft. Weitere Anbieter sind nextbike mit rund 200 Räder und 19 virtuellen Stationen, Call a Bike mit 5 Rädern in einer Station (am Hauptbahnhof) und der Lastenradanbieter sigo mit 2 Rädern in einer Station.

Da im Stadtgebiet von Wiesbaden schon stationsgebundenes Bikesharing durch „meinRad“ und „nextbike“ angeboten wird, bietet es sich an, das Bikesharing-Angebot durch ein Free-Floating-System bspw. mit nextbike als erfahrener Anbietender zu erweitern. Nextbike hat beide Varianten im Angebot. An P+R-Anlagen sollte das Angebot an Bikesharing ausgebaut werden, um den Nutzenden die Möglichkeit zu bieten, mit umweltfreundlichen Verkehrsmittel das Ziel zu erreichen.

Zusätzlich ist das standortgebundene Bikesharing fortlaufend in Neubauquartieren, aber auch bei der Qualifizierung von Bestandsquartieren zu prüfen.



ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

23 Mobilitätsstationen

Definition und Ziele

In einer Mobilitätsstation werden verschiedene nachhaltige Mobilitätsangebote für zukünftige Nutzende räumlich zusammengefasst.

Der Einsatz von Mobilitätsstationen soll flexible, auf die Nutzenden zugeschnittene Mobilitätsangebote bereitstellen, um eine Reduzierung der Abhängigkeit vom privaten PKW und dessen Besitz zu erreichen. Das Angebot an Mobilitätsstationen kann im Quartier kurze Wege ermöglichen und die letzte Meile komfortabler und bequemer machen.

Zielgruppen

Die Zielgruppe richtet sich je nach Lage der Mobilitätsstation. Eine Station in einem Wohnquartier berücksichtigt in erster Linie die Bedürfnisse der Bewohnenden, während die Verortung an einem Gewerbestandort eher die vor Ort Beschäftigten anspricht. Mobilitätsstationen können sich aber auch an Urlaubsgäste (z. B. in Usedom und Berlin) richten, welche das Angebot spontan nutzen.

Anwendungsbereiche

Der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln bzw. -arten wird über die räumliche Konzentration der Mobilitätsangebote für die Verkehrsteilnehmenden erleichtert und ermöglicht intermodale Wegeketten. Mobilitätsstationen können als Teil eines Mobilitätskonzeptes zur innovativen Verkehrsentwicklung in einer Stadt, Kommune oder Bezirk beitragen.

Je nach räumlicher Lage ergeben sich verschiedene Aufgaben und daraus unterschiedliche Anforderungen an die Ausstattung und Größe einer Station. Es muss genau abgewogen werden, welche Verkehrsangebote und Ausstattungsmerkmale an einem Standort sinnvoll sind. Zu den Angeboten an einer Mobilitätsstation können Car- und Bikesharing (siehe Steckbriefe Carsharing und Bikesharing), Radabstellanlagen, Ladepunkte für Elektromobilität, Reparaturstationen sowie Dienstleistungen (City-Logistik, Verkehrsinformationen, Gepäckschließfächer u.a.) gehören.

Mobilitätsstationen sollten in zentraler, gut sichtbarer Lage verortet sein, um von den Nutzenden wahrgenommen zu werden. Die Etablierung eignet sich für Neubaugebiete und im Bestand für urbane Gebiete mit hoher Dichte (z. B. in Wohnquartieren oder im Bereich eines Gewerbestandortes). Insbesondere an Haltestellen des ÖPNV mit Zugang zu leistungsstarken Verkehrsmitteln kommen ihre Vorteile voll zur Wirkung. Der barrierefreie Zugang sowie eine attraktive Gestaltung fördern die Nutzung und damit den Erfolg einer Mobilitätsstation.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	Die zentrale Herausforderung hinsichtlich der Realisierung einer Mobilitätsstation ist die Bereitstellung geeigneter Flächen. Diese müssen bereits in der Konzeptionierung und Planungsphase eines Quartiers oder Vorhabens zurückgehalten werden, was beispielsweise über den Städtebaulichen Vertrag, den Bebauungsplan oder im Zuge der Grundstücksvergabe bzw. im Durchführungsvertrag abgesichert werden kann. Zusätzlich müssen je nach räumlicher Situation und Bedarf die Angebote für die Stationen ermittelt, zusammengestellt und hierfür die Betreibenden gewonnen werden. Dies ist ebenso in Durchführungs- und Betriebsverträgen zu konkretisieren.
Technisch	Zur Nutzung der Car- oder Bikesharing Angebote an einer Mobilitätsstation benötigen die Nutzenden eine App. In einzelnen Quartieren kann die Mobilitätsstation nur nach dem Abschluss einer Mitgliedschaft genutzt werden (z. B. Köln).
Organisatorisch	Durch die funktionale Diversität der Mobilitätsstationen entstehen unterschiedliche Betriebs- und Finanzierungslogiken, was Berücksichtigung finden muss. Aus diesem Grunde sind mehrere Varianten privater und städtischer Modelle zu betrachten und zu prüfen. Somit kann ein Quartier sowohl Flächen nur für externe Dienstleistende bereitstellen oder

auch alles in Eigeninitiative (z. B. mit eigener App und eigenen Fahrzeugen) anbieten. Ebenfalls ist eine kombinierte Lösung aus übergeordneten Beteiligten und anderen öffentlichen oder privaten Betreibern denkbar und frühzeitig auszuloten. Um die gewünschte verkehrliche Wirkung zu erzielen, ist die Überwachung der Parkregelung unerlässlich.

Akteure

Bei der Einführung und dem Aufbau von Mobilitätsstationen sind vielfältige Beteiligte aus unterschiedlichen Disziplinen beteiligt. Die Stadt, die Kommune oder der Bezirk tragen die Verantwortung bei der Finanzierung und Planung. Weitere Beteiligte sind ÖPNV-Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleistende für Car- und Bikesharing sowie sonstige Dienstleistende (z. B. Service-Punkte). Die Umsetzung sollte in intensiver Abstimmung mit den Handelnden vor Ort erfolgen, da diese die Bedürfnisse oftmals besser einschätzen und bewerten können und die Akzeptanz der Maßnahmen insgesamt erhöht werden kann.

Typische Wirkungen

Durch den Verzicht auf einen eigenen Pkw werden der Parkdruck sowie die Anzahl an Kfz-Fahrten reduziert und Parksuchverkehre verringert. Mobilitätsstationen mit einem ausreichenden Angebot an alternativen Mobilitätsformen können dadurch mittelbar zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen. Zusätzlich entstehen freie Flächen im Straßenraum. Die dadurch vorhandenen Flächenpotentiale können die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs an den Straßenraum besser berücksichtigen und den Umweltverbund stärken.

Erfahrungen aus anderen Städten

In Offenburg können Nutzende Bike- und Carsharing Angebote an sieben Mobilitätsstationen in Anspruch nehmen. Die Stationen sind an Haltestellen des Bus- und Schienenverkehrs angeordnet und verfügen zusätzlich über größtenteils überdachte Fahrradständer sowie Radboxen für private Fahrräder. Mit dem Erwerb der Mobilitätskarte „Einfach Mobil“ erhalten Nutzende Ermäßigungen auf Fahrten mit den Car- und Bike-Sharing Angeboten. Bis 2030 sollen Stationen im gesamten Stadtgebiet eingerichtet werden.

In Bremen wurden mehrere zentrale („mobil.punkte“) und kleinere, dezentrale („mobil.punktchen“) Mobilitätsstationen mit Carsharing Angeboten aufgestellt. Als Zusatzangebote stehen Lademöglichkeiten für Elektroautos E-Bikes / Pedelecs zur Verfügung. Im Rahmen einer zweijährigen Untersuchung der Mobilitätsstationen wurde pro Carsharing-Fahrzeug eine Einsparung von mehr als neun Privatfahrzeugen ermittelt.

In Köln-Nippes befindet sich die autofreie Siedlung „Stellwerk 60“, welche rund 400 Wohneinheiten umfasst. Am Gebietsrand befindet sich ein Parkhaus mit 120 Stellplätzen. Neben Carsharing Angeboten sowie unter- und oberirdischen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder enthält das Wohnquartier auch eine Mobilitätsstation. Dort stehen Spielzeuge für Kinder, Gehhilfen, Fahrradluftpumpen aber auch Transportmittel wie Sackkarren und Fahrradanhänger zur Verfügung, sodass fast alle Gegenstände für den privaten Bedarf in die Wohnung transportiert werden können.

Anwendung in Wiesbaden

In Wiesbaden befinden sich mehrere Mobilitätsstationen in der Innenstadt sowie entlang der Einfallstraßen im Süden, Westen und Nordosten des Stadtgebiets.

Derzeit verfügen die Mobilitätsstationen über unterschiedliche multimodale Angebote. Je nach Ausstattung beinhalten die Standorte Bushaltestellen mit Stadtbus-, Regionalbus- und Nachtbusverkehren, Verknüpfungen mit dem Schienenverkehr, Fahrkartenautomaten, Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger, Fahrradvermietsysteme, Park+Ride, Radabstellanlagen, Carsharing, E-Ladestationen, Taxi, Parkplätze oder Mobilitäts-Informationen.

Um eine lückenlose Mobilitätskette zu garantieren, empfiehlt es sich das Angebot an Mobilitätsstationen weiter auszubauen. Erst mit einem flächendeckenden Konzept, in Verbindung mit einem attraktiven und multimodalen Mobilitätsangebot, können Mobilitätsstationen stadtweit bzw. regional wirken. Mobilitätsstationen eignen sich für urbane Gebiete mit einer hohen Dichte sowie bei einer Bevölkerungs- und Beschäftigungsstruktur, die eine hohe Affinität zu nachhaltigen, alternativen Mobilitätsangeboten aufweist. Mobilitätsstationen können daher in bestehenden Gebieten mit einem hohen Parkdruck eingefügt werden. Auch bei der Entwicklung von neuen Wohnquartieren und Gewerbestandorten sollte die Einrichtung eine Rolle spielen.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Um die Anzahl an Kfz-Fahrten in die Innenstadt durch Pendelnde zu verringern, ist ein gut ausgebautes Angebot an Mobilitätsstationen nötig. Derzeit befinden sich keine Mobilitätsstationen im Nordosten der Stadt. Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Landeshauptstadt Wiesbaden (Integriertes Handlungskonzept) werden weitere mögliche Standorte für Mobilitätsstationen im Süden und Osten verortet (z. B. in Biebrich, Erbenheim und Igstadt). Eine weitere Station ist im Nordosten geplant (Nerotai). Es empfiehlt sich vor allem im nordöstlichen Stadtgebiet das Angebot entlang der Einfallstraßen zu erhöhen, um den vielen Einpendelnden aus dem Rheingau-Taunus-Kreis alternative Verkehrsmittel zu dem eigenen Pkw zu bieten.

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

24 Betriebliches Mobilitätsmanagement

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

Definition und Ziele

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement vereint Maßnahmen aus unterschiedlichen Bereichen wie bspw. Infrastruktur, Verkehrsangebot, Service und Information in einem individuellen Mobilitätskonzept, das den unternehmensbezogenen Verkehr effizient abwickelt.

Betriebliche Mobilitätsmanagements haben zum Ziel betriebsbedingte Verkehre verträglicher bzw. ökonomischer und ökologischer abzuwickeln sowie nachhaltig die Mobilität der Beschäftigten, Besuchenden und der Kundschaft zu unterstützen. Eine gute Erreichbarkeit des Standorts ist für Unternehmende ein wichtiger Standortfaktor.

Zielgruppen

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement ist nicht nur für private Unternehmen sondern auch für öffentliche Institutionen und Behörden wie z. B. Hochschulen und Stadtverwaltungen gedacht. Besonders städtische Institutionen können mit der Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement als Vorbild für andere Unternehmen vorangehen.

Anwendungsbereiche

Für das Funktionieren von Unternehmen, Institutionen und Behörden sind Mobilität und Verkehr Grundvoraussetzungen. Sind diese gestört, kann ein betriebliches Mobilitätsmanagement Abhilfe schaffen und zusätzlich zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrs beitragen.

Mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement werden die Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmenden sowie deren Einstellungen verändert. Das größte Potenzial besteht beim täglichen Arbeitsweg der Angestellten. Hierfür können die Unternehmen, Institutionen und Behörden ihren Mitarbeitenden nachhaltige Mobilitätsalternativen wie z. B. ein kostenloses Jobticket für die Nutzung von Bus und Bahn, vergünstigte Fahrradleasing-, Bikesharing oder Carsharing-Angebote anbieten. Aber auch die Förderung bspw. von Fahrgemeinschaften, der E-Ladeinfrastruktur, der Anschaffung von Diensträdern, der Nahmobilität durch Aufwertung von Wegen oder die Information von neuen Mitarbeitenden über die Mobilitätsmöglichkeiten sind Maßnahmen die ein betriebliches Mobilitätsmanagement enthalten kann. Jedes betriebliches Mobilitätsmanagement ist einzigartig und auf die jeweiligen Unternehmens-, Institutions- bzw. Behördenbedürfnisse angepasst.

Für die Unternehmen, Institutionen und Behörden liegen die Vorteile bspw. in einer Verringerung von Kosten durch die Reduzierung von Stellplätzen, Einsparung von Kraftfahrzeugen im Fuhrpark sowie aktiverer und gesünderer Mitarbeitenden. Die Mitarbeitenden selbst profitieren von einem für sie kostengünstigeren Arbeitsweg den sie sicherer und ohne Parkdruckstress zurücklegen.

Rahmenbedingungen

Technisch	Je nachdem welche Maßnahmen ein Unternehmen, eine Institution oder eine Behörde in ihrem betrieblichen Mobilitätsmanagement integrieren, ist bspw. die Umstrukturierung zu einem umweltfreundlichen Fuhrpark, der Bau von E-Ladesäulen, Radabstellanlagen, Umkleiden und Duschen sowie die Ausgabe von ÖPNV-Tickets notwendig.
-----------	--

Organisatorisch	Bevor ein betriebliches Mobilitätsmanagement umgesetzt werden kann, müssen verschiedene Analysen durchgeführt werden. Diese beleuchten u. a. die Verkehrsbedingungen am Unternehmens-, Institutions- oder Behördenstandort und bilden die Mobilitätsbedürfnisse der Beschäftigten ab. Erst mit Hilfe konkreter Informationen lässt sich ein individuelles betriebliches Mobilitätsmanagement entwickeln.
-----------------	--

Bei der betriebsinternen Organisation ist ein Mobilitätsbeauftragter*Innen oder eine Arbeitsgruppe als Ansprechpartner*Innen für die Zuständigkeit und Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagement zu benennen.

Akteure

Unternehmen, Institutionen und Behörden die an einem betrieblichen Mobilitätsmanagement interessiert sind, können seit 2011 das kostenlose Beratungsprogramm „Südhessen

effizient mobil“ der ivm GmbH in Anspruch nehmen. Die ivm GmbH und in Wiesbaden unterstützend die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH, die Industrie- und Handelskammer Wiesbaden sowie die Stabsstelle Mobilitätskonzepte der Landeshauptstadt Wiesbaden beraten die Unternehmen, Institutionen und Behörden bei der Erarbeitung und Umsetzung ihres individuellen betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Typische Wirkungen

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann den alltäglichen Pendlerverkehr bzw. motorisierten Individualverkehr reduzieren. Durch weniger Kfz-Fahrten verringert sich der Parksuchverkehr im Umfeld des anbietenden Unternehmens, der nutzenden Institution oder Behörde und die Verkehrssicherheit wird verbessert. Zudem wirkt sich die Maßnahme durch die Nutzung von ÖPNV- und Rad-Angeboten mittelbar positiv auf den Umweltverbund und auf die Reduzierung von Luft- Lärmbelastungen aus.

Die Unternehmens-, Institutions- und Behördenstandorte sind besser, schneller und einfacher durch die Beschäftigten, Besuchenden, Kundschaft und den Lieferverkehr erreichbar. Dies trägt zur Zufriedenheit der angestellten Personen bei. Die Nutzung bzw. das Kennenlernen von möglichen umweltfreundlichen Mobilitätsalternativen wie bspw. E-Car- oder Bikesharing kann zudem ein generelles Umdenken bei den individuell motorisiert anreisenden Personen bewirken.

Erfahrungen aus anderen Städten

Es gibt die unterschiedlichsten Konzepte für ein betriebliches Mobilitätsmanagement. Nachfolgend sind drei ausgewählte Beispiele an privaten Unternehmen, öffentlichen Institutionen und Behörden dargestellt, die bereits gute Erfahrungen gesammelt haben.

Die Erlenbacher Backwaren GmbH in Groß-Gerau bietet im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement ihren Mitarbeitenden ein Zuschuss zum E-Bike-Leasing an und informiert kontinuierlich über die Vorteile von E-Bikes. In diesem Zusammenhang erfolgte auch eine Erweiterung der Fahrradunterstände. Die Anzahl an E-Bike-Nutzenden ist danach angestiegen.

Die Technische Universität Darmstadt führte mit ihrem betrieblichen Mobilitätsmanagement eine Mobilitätskarte für die Beschäftigten ein. Die Mobilitätskarte kombiniert ein Jobticket mit einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung. Die Erfahrungen zeigen, dass der Anteil des MIV um ca. 35 % zurückgegangen ist (Bereich Lichtwiese) bei gleichzeitig steigender ÖPNV-Nutzung um mehr als 50 %.

Die Stadtverwaltung Waiblingen gewährt ihren Mitarbeitenden im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement eine vergünstigte ÖPNV-Nutzung und übernimmt 50 % der Kosten bei einem Firmen-Abo und 100 % bei einem Ausbildungs-Abo. Seitdem hat sich der Anteil beider Abos um 30 % erhöht. Außerdem bestand für die Mitarbeitenden die Möglichkeit sich über die Stadtverwaltung individuelle Dienstfahräder für dienstliche als auch private Fahrten zu beschaffen. Das für 2020 zur Verfügung stehende Budget wurde ausgeschöpft und 51 Fahrräder beschafft. Aufgrund der erfolgreichen Nutzung strebt die Stadtverwaltung eine Fortsetzung für 2021 an.

Anwendung in Wiesbaden

In Wiesbaden besitzt die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH ein betriebliches Mobilitätsmanagement. ESWE-Beschäftigte können bspw. für den Dienstweg ein Jobticket sowie die Mieträder „meinRad“ von ESWE kostenlos nutzen. Dafür erhielt das Unternehmen von der IHK das Zertifikat für vorbildliches betriebliches Mobilitätsmanagement.

Für Unternehmen ab 51 Mitarbeitenden (am Dienort im RMV-Gebiet) besteht die Möglichkeit beim Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) mittels eines Rahmenvertrags RMV-Job-Tickets für die Mitarbeitenden zu erwerben. Mit dem RMV-JobTicket bestehen auch Vergünstigungen bei Carsharing-Angeboten. Das JobTicket gilt rund um die Uhr und ist seit 2019 steuerfrei.

Das RMV-JobTicket kommt auch bei der Stadt Wiesbaden im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement zum Einsatz. Angestellte Personen der Stadt erhalten das Ticket kostenlos.

Die R+V Versicherung am Standort Wiesbaden mit ca. 7.000 Mitarbeitenden besitzt ebenfalls ein betriebliches Mobilitätsmanagement. Im Rahmen dessen können die Angestellten das Angebot von Fahrradverleihsystemen z. B. mit ESWE „meinRad“ oder Nextbike nutzen oder ein Jobrad beantragen. Zudem steht den Mitarbeitenden die Web-Anwendung „Parkinator“ zur Verfügung, um leichter einen freien Stellplatz in den R+V Parkhäusern zu finden.

Die R+V Versicherung ließ außerdem die vorhandenen Fahrradabstellplätze an den vier Liegenschaften in Wiesbaden mit den vom ADAC empfohlenen Fahrradständern, einer Überdachung und Beleuchtung ausstatten.

Da mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement der motorisierte Individualverkehr und somit auch der Parkdruck reduziert werden kann, wird empfohlen die bestehende kostenlose Beratungsmöglichkeit von der ivm GmbH („Südhessen effizient mobil“) noch stärker auch in kleineren Unternehmen, Institutionen und Behörden zu kommunizieren.

Die Beratung von Unternehmen in Wiesbaden sollte noch mehr institutionalisiert werden. Die Bereitstellung von einem städtischen Leitfaden und Checklisten mit Maßnahmen können die Unternehmen bei einer systematischen Erstellung von betrieblichen Konzepten unterstützen.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

25 Micro-Hub

Definition und Ziele

Micro-Hubs (auch Micro-Depot) sind Umschlagpunkte für den Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP) in unmittelbarer Nähe der zu beliefernden Kundschaft. In abgestellten Containern oder geeigneten Immobilien werden Pakete zwischengelagert oder umgeladen und von dort aus zu Fuß mit Sackkarre oder mit emissionsarmen Lieferfahrzeugen wie E-Lastenräder auf der „Letzten Meile“ zu der Kundschaft geliefert.

Durch die Einrichtung von Micro-Hubs soll die Auslieferung auf der „Letzten Meile“ durch emissionsarme Lieferfahrzeugen stadt- und umweltverträglicher gestaltet werden und die Anzahl an Kfz-Lieferfahrten sowie Lärm- und Luftschadstoffbelastungen in hochverdichteten Gebieten reduziert werden.

Zielgruppen

Neben den KEP-Diensten können Micro-Hubs auch für weitere Lieferverkehre, die Liefertätigkeiten im Umfeld der Micro-Depots durchführen, zur Verfügung stehen.

Anwendungsbereiche

Die KEP-Branche wächst seit den letzten Jahren immer weiter an. Durch die Belieferung mittels Lkw, oder großer Lieferfahrzeuge kommt es besonders in dicht bebauten Innenstadtbereichen zu starken Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Wenn Lieferfahrzeuge auf den Gehwegen, Radwegen oder der Fahrbahn halten, werden häufig insbesondere Fuß- und Radverkehre behindert. Innovative Lösungen, um den städtischen Verkehr zu entlasten und nachhaltiger zu gestalten stellen Micro-Hubs dar.

Urbane Gebiete mit einer kleinräumigen und dichten Besiedelung eignen sich für ein Micro-Hub-Konzept. Um eine emissionsfreie Feinverteilung zu ermöglichen, ist die Nähe der Depots zu der zu beliefernden Kundschaft empfehlenswert. Als Umschlagpunkte dienen sowohl stationäre als auch mobile Micro-Hubs. Stationäre Depots können in bestehende Gebäude integriert werden (z. B. Paketshops). Weitere Möglichkeiten stellen Parkhäuser, Tiefgaragen und leerstehende Ladenflächen dar. Aufgrund der Flächenknappheit und hohen Immobilienpreisen sind baulich integrierte Micro-Hubs für Logistikunternehmen in Innenstadtbereichen oft nicht wirtschaftlich attraktiv.

Bei fehlenden kostengünstigen Logistikflächen können mobile Hub-Lösungen eingesetzt werden. Dazu zählen der Heck an Heck Warenaustausch zwischen zwei Lieferfahrzeugen sowie Anhänger oder Container auf Freiflächen, welche jeden Morgen an einem Standort abgestellt werden. Von dort aus geschieht die Feinverteilung z. B. per Sackkarre oder per Lastenrad.

Ein Micro-Hub kann von nur einem Logistik-Dienst (Single-User) oder in Form einer Kooperation (Multi-User) betrieben werden. Der Vorteil des Single-user-Konzeptes ist, dass Abstimmungen mit anderen Logistikunternehmen dann nicht erforderlich sind. Für eine effizientere Nutzung wäre aber eine Kooperation verschiedener Lieferdienste untereinander nötig. Zudem gestaltet sich die Flächensuche bei einer gemeinsamen Nutzung des Standortes oftmals leichter. Für die Nutzung öffentlicher Verkehrsflächen werden aber genehmigungspflichtige Sondernutzungen notwendig, was die Kooperation verschiedener KEP-Unternehmen erschwert.

Die Einrichtung von Micro-Hubs beinhaltet aber auch Risiken. Komplexe Genehmigungsverfahren, unterschiedliche Verantwortlichkeiten, mangelnde Kooperationsbereitschaften der Logistikunternehmen und ein teilweises unzureichendes Angebot an alternativen Zustellfahrzeugen können den Projektablauf entscheidend verzögern und den Projekterfolg beeinflussen.

Rahmenbedingungen

Rechtlich	Die zentrale Herausforderung hinsichtlich der von Micro-Hubs ist die Bereitstellung geeigneter Flächen. Während auf öffentlichen Verkehrsflächen genehmigungspflichtige Sondernutzungen notwendig sind, müssen bei baulich integrierten Lösungen Pacht- bzw. Mietverträge zwischen dem Depotbetreibenden und dem Immobilienbesitzenden geschlossen werden.
-----------	--

Organisatorisch Im Zuge eines Micro-Hub-Konzeptes müssen zunächst die Ziele des Projektes definiert werden, um anschließend eine Ausschreibung und Vergabe aufzusetzen. Im nächsten Schritt erfolgt eine Analyse der Einwohnenden- bzw. Haushaltsdichten und der Distributionsstrukturen der örtlichen KEP-Unternehmen. Nach dem Dialog mit den Logistikdiensten und der Identifikation eines Standortes ist die Einbindung wesentlicher lokaler Akteure notwendig, um eine hohe Akzeptanz zu erzeugen. Als letzter Schritt folgt die Umsetzung. Dabei werden eventuelle bauliche Maßnahmen geplant und vertragliche Ausgestaltungen entwickelt.

Akteure

Die komplizierte Struktur der Logistik erfordert die Zusammenarbeit mehrerer Akteure, wie dem Land bzw. Bund (z. B. Fördermittelbereitstellung), der städtischen Ämter (z. B. Vermittlung von Standorten), von Handels- und Dienstleistungsbetrieben, Immobilieneigentümern (z. B. Bereitstellung von Immobilien), Fachbüros (z. B. Analyse und Prüfung von Standorten), Handelskammern und privaten Logistikunternehmen (Realisierung der Micro-Hubs).

Typische Wirkungen

Aufgrund des hohen Parkdrucks sind vor allem in Innenstadtbereichen Be- und Entladeflächen für den Lieferverkehr häufig fehlbelegt und stehen dem Wirtschaftsverkehr somit nur eingeschränkt zur Verfügung (siehe Steckbrief „Liefer- und Ladezonen“). Lieferfahrzeuge müssen dann regelwidrig auf Geh- und Radwegen halten. Der Einsatz kleinerer Zustellfahrzeuge (z. B. Lastenräder) reduziert die Anzahl an Kfz-Lieferfahrten, wodurch direkt Parksuchverkehre verringert werden und mittelbar eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr sowie eine Verbesserung des Verkehrsflusses durch die Reduzierung von illegalen Haltvorgängen in zweiter Reihe erfolgt.

Die Auslieferung mit emissionsarmen Transportfahrzeugen über Micro-Hubs trägt zusätzlich dazu bei, die Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärm und damit verbundene Gesundheitsrisiken für die Öffentlichkeit zu reduzieren.

Erfahrungen aus anderen Städten

An vier zentralen Standorten wurden im Rahmen des Projekts „SMILE“ Container installiert. Von diesen Micro-Depots aus erfolgt die Warenauslieferung mit dem Lieferdienst UPS zu Fuß mit Sackkarren oder per Lastenrad (Foto, Quelle logistik heute, Letzte Meile - Studie zu Micro-Hubs, 2018). Eine Evaluation des Modellvorhabens ergab, dass die Anzahl an Zweite-Reihe-Parkvorgängen durch die Reduzierung großer Lieferfahrzeuge verringert werden konnte. Der Einsatz mechanischer oder elektrobetriebener Lieferfahrzeuge führte zudem zu einer Reduktion der lokalen Umweltbelastungen.



Die Verteilstation des Logistikunternehmens „Velocarrier“ befindet sich am Rande der Innenstadt der Landeshauptstadt Mainz und wird von Lkw's beliefert. Von dem Micro-Hub aus erfolgt die Auslieferung in die Stadtmitte, Altstadt und Neustadt per E-Lastenrad.

Die Landeshauptstadt Stuttgart testet im Projekt „logSPACE“ in Kooperation mit den Logistikdienstleistern DHL und UPS inwiefern temporär verfügbare Flächen als Logistikdepots genutzt werden können. Dafür werden an verschiedenen Standorten Micro-Hubs eingerichtet und anschließend evaluiert, um Wissen über die Art und Menge der Waren zu erhalten.



An dem Pilotprojekt „KoMoDo“ in Berlin beteiligen sich mehrere Logistikunternehmen (Foto, Quelle KoMoDo). Ein Micro Depot bestehend aus mehreren Containern wird gemeinsam als Umschlagsplatz genutzt, um von dort aus per E-Lastenrad die Ware auszuliefern. Durch die Auslieferung der Pakete mit Lastenfahrrädern und der Einsparung von ca.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
Anlage 2

05. März 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

Anlage 2

05. März 2021

28.000 Fahrzeugkilometer, wurden in zwölf Monaten ca. elf Tonnen CO₂, 150 kg Stickoxid und fast ein Kilogramm Feinstaub eingespart.

Anwendung in Wiesbaden

Die Landeshauptstadt Wiesbaden verfügt aktuell nicht über Micro-Hub-Standorte. Derzeit werden aber grundsätzliche Strategien von Micro-Hubs durch Stakeholder und der Stadt Wiesbaden in Verbindung mit dem Projekt DIGI-L in verschiedenen Workshops erarbeitet. Die Stadt erwartet durch diese Maßnahmen eine Reduktion der NO_x-Emissionen und Lärm sowie die Verbesserung des Verkehrsflusses.

Es konnten bereits Vorschläge zu potenziellen Standorten mit einem hohen Bedarf an Liefertätigkeiten in den Workshops identifiziert werden. Großer Handlungsdruck besteht besonders in der Innenstadt. Auch in den Ortskernen der Stadtteile sind Micro-Hubs empfehlenswert. Die Diskussionen in den Workshops ergaben, dass Aufgrund des höheren zeitlichen Aufwands baulich integrierte Lösungen mittelfristig angestrebt werden sollten, während mobile Depots für die zeitnahe Umsetzung geeignet sind. An den Umschlagpunkten müssen nicht zwangsläufig Container stehen, auch Anhänger können als mobile Depots dienen. Zusätzlich sollten bei der Planung leerstehende Gebäude als mögliche Micro-Hub-Station berücksichtigt werden.
