

ESWE Wiesbaden
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Abstract

15.11.2021

Parkraummanagementkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden

Abstract/Kurzzusammenfassung

Abstract im Rahmen der Sitzung des Mobilitätsausschusses am
04.12.2021

ESWE Wiesbaden
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Abstract
15.11.2021

1 Hauptinhalte des Parkraummanagementkonzeptes für die Landeshauptstadt Wiesbaden (Wipark)

Der Nutzungsdruck im öffentlichen Raum der Landeshauptstadt Wiesbaden nimmt stetig zu. Der hohe Bedarf an Abstellmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr steht in enormer Flächenkonkurrenz mit den städtischen Nutzungen und den neuen Mobilitätsangeboten, mit denen die Stadt auf die aktuellen Erfordernisse der gesellschaftlichen und verkehrlichen Trends reagiert und diese aktiv gestaltet.

Vor diesem Hintergrund wurde eine Arbeitsgemeinschaft bestehend aus LK Argus, Becker Büttner Held und die raumplaner als unabhängige, externe Expert*innen beauftragt, ein Parkraummanagementkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden zu erarbeiten. Das Konzept hat

- die Erfordernisse bei der Rahmensetzung für die Gestaltung des Parkraummanagements auf gesamtstädtischer Ebene bewertet und
- die konzeptionellen Grundlagen für die Erstellung von einheitlichen Parkraummanagementkonzepten auf Quartiersebene geschaffen.

Die Untersuchung enthält wesentliche Empfehlungen zur Überarbeitung und Gestaltung

- der aktuellen Stellplatzsatzung zur Regelung der Stellplatzbaupflicht für Kfz und Fahrräder mit Berücksichtigung der gebietsstrukturellen und bauvorhabensspezifischen Erfordernisse der Mobilitätsgestaltung
- der Parkgebührenordnung für den öffentlichen Parkraum mit Gestaltung der Gebührenhöhe in Abhängigkeit der Qualität der ÖPNV-Erschließung in den Ortsbezirken
- der Bewirtschaftungsformen bei einer stufenweisen Ausweitung der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung im Stadtgebiet
- des Betriebs und der Nutzungsbedingungen der öffentlich zugänglichen Parkbauten und von Park+Ride-Anlagen

Ein Leitfaden und eine Musterausschreibung mit allen Arbeitsschritten und Inhalten für die Erstellung von Parkraummanagementkonzepten für Quartiere stehen den beteiligten Akteuren zur Verfügung, um abgestimmte Maßnahmen im Sinne der verkehrspolitischen Zielstellungen der Landeshauptstadt entwickeln und umsetzen zu können.

Die Projektbearbeitung wurde durch die kommunalen Organe (Konzeptsteuerungskreis) und die Stadtgesellschaft (Parkbeirat) begleitet sowie in der Öffentlichkeit diskutiert (Öffentlichkeitsveranstaltungen und Ideenlabore).

2 Wesentliche Empfehlungen auf gesamtstädtischer Ebene

2.1 Parkraumbewirtschaftung

In der Landeshauptstadt Wiesbaden wird eine Ausweitung der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung und eine Vereinheitlichung der Regelungen empfohlen. Es wird voraussichtlich aber auch langfristig Stadtgebiete geben, die vollständig ohne eine Parkraumbewirtschaftung auskommen werden.

Als Regelform für eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung ist das Mischparken mit Gebührenpflicht anzuwenden. Bei dieser Bewirtschaftungsform ist das Abstellen des Fahrzeuges entweder mit einem gültigen Parkschein oder mit einer „Vignette“ (Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung) erlaubt.

Ausnahmen, um gebietsspezifische Besonderheiten zu berücksichtigen, sind möglich. Diese sind nach Möglichkeit auf wenige kurze Straßenabschnitte zu begrenzen, um die verkehrlichen Wirkungen der Bewirtschaftungsregelungen nicht zu beeinträchtigen. In Bereichen mit ausgeprägter Einzelhandelsnutzung – meist zentrale Bereiche in der Innenstadt und ausgewiesene Einkaufsstraßen in den Ortsbezirken außerhalb der Innenstadt – können gebührenpflichtige Bereiche ohne Befreiung der Bewohnenden ausgewiesen werden. In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung oder in engen (Sack-)Gassen mit nur wenigen Parkständen können reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden.

Die Bewirtschaftungszeiten orientieren sich an den üblichen Ladenöffnungszeiten. Als Regelzeiten sind zu empfehlen:

Historisches Fünfeck

- Montag bis Freitag von 9 bis 20 Uhr
- Samstag von 9 bis 20 Uhr;
bei geringem Laden- / Gastronomiebesatz 9 – 18 Uhr

Weitere Innenstadt

- Montag bis Freitag von 9 bis 20 Uhr
- Samstag von 9 bis 15 Uhr

Restliches bewirtschaftetes Stadtgebiet

- Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr
- Samstag von 9 bis 14 Uhr

ESWE Wiesbaden
Wipark
 Landeshauptstadt
 Wiesbaden –
 Parkraum-
 management-
 konzept
 Abstract

15.11.2021

ESWE Wiesbaden
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept

Abstract

15.11.2021

2.2 Parkgebührenordnung

In Anbetracht der verkehrlichen Rahmenbedingungen in der Innenstadt erscheint die aktuelle Gebührenabstufung zwischen Innenstadt und restlichem Stadtgebiet nicht angemessen. Nachfolgend sind Empfehlungen zur Optimierung der Gebührengestaltung nach historischem Fünfeck, weiterer Innenstadt und dem restlichen Stadtgebiet zusammengefasst:

Historisches Fünfeck

- erste Stunde 3,50 € (12-Minuten-Zeitraum 0,70 €)
- zweite Stunde 4,00 € (12-Minuten-Zeitraum 0,80 €)
- ab der dritten Stunde 4,50 € (12-Minuten-Zeitraum 0,90 €)

Weitere Innenstadt

- 3,50 € (12-Minuten-Zeitraum 0,70 €)

Restliches bewirtschaftetes Stadtgebiet

- Quartiere mit sehr guter ÖPNV-Erschließung: 3,00 € pro Stunde (12-Minuten-Zeitraum 0,60 €)
- Quartiere mit guter ÖPNV-Erschließung: 2,50 € pro Stunde (12-Minuten-Zeitraum 0,50 €)
- Quartiere mit durchschnittlicher ÖPNV-Erschließung: 2,00 € pro Stunde (12-Minuten-Zeitraum 0,40 €)

2.3 Stellplatzsatzung

Die Vorgaben der Wiesbadener Stellplatzsatzung sind starr und legen den Bedarf an Kfz-Stellplätzen für die nächsten Jahrzehnte fest, ohne Berücksichtigung der gesellschaftlichen Trends im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.

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 nötige Flexibilität bei der Parkraumgestaltung zu ermöglichen. Dabei werden differenzierte Regelungen sowohl auf der Ebene der Ortsbezirke und Quartiere als auch des konkreten Bauvorhabens empfohlen.

2.4 Parkraumüberwachung

Je kürzer die Parkvorgänge im Durchschnitt dauern, desto häufiger sind die Bestreifungen (Vorortbegehungen) der Gebiete durch die Überwachungskräfte vorzunehmen. Es wird empfohlen, in der Regel eine Kontrolle der abgestellten Fahrzeuge und deren Parkberechtigungen während der Bewirtschaftungszeit in einem Turnus von zwei Stunden durchzuführen. Bei Gebieten mit vorwiegend Langparkenden – z. B. an P+R-Anlagen – ist die Kontrolle ein (bis zwei) Mal täglich ausreichend. In Abschnitten mit einer sehr kurzen Parkdauerbegrenzung – z. B. von 30 Minuten – ist eine deutliche höhere Überwachungsintensität erforderlich und daher der Aufwand dafür sehr hoch.

Parallel zur Erschließung neuer Parkzonen sollte der Personalbestand der Parkraumüberwachung aufgestockt werden, um so die gewünschten verkehrlichen Effekte und die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung der neuen Gebiete zu sichern.

2.5 Management öffentlich zugänglicher Parkbauten

Die überwiegend privaten Betreiber der Parkhäuser in Wiesbaden verfolgen renditeorientierte Strategien und unterstützen nicht systematisch kommunale verkehrliche Zielstellungen. Dadurch werden die enormen Ressourcen in zentralen Lagen bisher nicht optimal genutzt.

Vor diesem Hintergrund ist eine Zurückführung der städtischen Parkieranlagen unter städtische Regie dringend zu empfehlen und durch den entsprechenden Beschluss Nr. 0243 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 22. Oktober 2019 sowie die erste Rückführung (Parkhaus Theater) zum 01. Januar 2021 bereits in die Wege geleitet.

2.6 Lieferbereiche im Straßenraum

Die Landeshauptstadt Wiesbaden erprobt derzeit im Rahmen des Projektes DIGI-L in Verbindung mit dem Projekt DIGI-V Systeme zur Erfassung und Analyse der in das Stadtgebiet einfahrenden Lieferfahrzeuge sowie die Detektion der Belegung der vorhandenen Lieferzonen.

Eine Reservierung oder Bereitstellung von Lieferzonen für die ausschließliche Nutzung durch bestimmte Nutzergruppen ist nach deutschem Straßenverkehrsrecht nicht zulässig. Hier bedarf es die Einführung eines neuen Verkehrszeichens in die StVO.

Der Druck auf den ruhenden Pkw-Verkehr wird aufgrund der überproportionalen Steigerung des Lieferaufkommens weiterhin zunehmen. Das ist bei der Erstellung von Parkraummanagementkonzepten auf Quartiersebene zu berücksichtigen.

ESWE Wiesbaden
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Abstract

15.11.2021

Einfache Maßnahmen wie zusätzliche optische Markierungselemente für die Lieferzonen sorgen für eine bessere Sichtbarkeit und Akzeptanz. In der Moritzstraße wurde eine solche Markierung bereits umgesetzt: Ein türkisfarbenes Piktogramm und Breitstrich plus einem weißen Schmalstrich verdeutlichen die Regelung. Eine entsprechende Markierung weiterer Bereiche ist in Planung.

2.7 Radabstellanlagen

Es wird empfohlen, die Erstellung von flächenhaften Parkraummanagementkonzepten für die Quartiere mit dem Thema der Bereitstellung von Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum zu verknüpfen. Diese integrierte Betrachtung trägt dazu bei, die gesellschaftliche Akzeptanz zu fördern und die Flächenpotenziale bestmöglich auszunutzen.

2.8 Park+Ride

Es wird empfohlen, ein stadtweites P+R-Konzept zur Verortung und Dimensionierung von P+R-Anlagen mit einheitlichen Qualitätsstandards zu entwickeln. Dabei sind die wichtigsten Aspekte für die Akzeptanz von P+R-Anlagen zu beachten. Dies sind nach „Hinweise zu Park+Ride und Bike+Ride“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2018:

- geringes Stellplatzangebot (hoher Parkdruck) am Zielort und damit Zeitverlust durch Stellplatzsuche,
- hohe Kosten durch konsequente Stellplatzbewirtschaftung am Zielort,
- direkte Anbindung (Zielgenauigkeit) mit dem ÖPNV,
- Zeitvorteil mit dem ÖPNV (Staumfahrung, Busspuren, Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen für Busse).

2.9 Parkleitsystem und Digitalisierung des Parkraums

Die Einbindung der Parkraumkapazitäten im öffentlichen Straßenraum und auf P+R-Anlagen in das Parkleitsystem ist für eine verkehrssteuernde Wirkung sinnvoll.

Eine signifikante verkehrliche Wirkung ist allerdings erst bei einer quasi flächendeckenden Ausstattung der Straßenräume mit entsprechender Technik zu erzielen, sodass diese Potenziale erst mittelfristig zum Tragen kommen werden.

2.10 Verknüpfung mit weiteren Themen

Das Konzept fasst Hinweise für weitere stadtweite Konzepten zusammen, die zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und damit des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum beitragen können. Die Hinweise betreffen Maßnahmen zu Informations- und Führungssystemen, zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, zum Car- und Bikesharing sowie zu Mobilitätsstationen und zur E-Ladeinfrastruktur.

Die Maßnahmen sind in parallelen Spartenkonzepten zu entwickeln bzw. werden bereits entwickelt. Im Rahmen des Parkraummanagementkonzepts, insbesondere bei der Erstellung der Quartiersmanagementkonzepte, sind deren Anforderungen in Bezug auf Flächenkonkurrenzen mit dem ruhenden Verkehr und deren Potenziale zur Reduzierung des künftigen Stellplatzbedarfs zu berücksichtigen.

ESWE Wiesbaden

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Abstract

15.11.2021