

Parkraummanagementkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden

Gesamtbericht (Entwurf) mit Stand vom 16.09.2021

Anlage 3

**Empfehlungen für den Umgang mit öffentlich zugänglichen
Parkbauten in der Innenstadt**

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

(Entwurf)

Anlage 3

16. September 2021

Gutachterliche Stellungnahme

Landeshauptstadt Wiesbaden: Öffentliche Parkhäuser unter städtischer Regie – Chancen und Risiken



22. Juni 2020

Gutachterliche Stellungnahme

Landeshauptstadt Wiesbaden: Öffentliche Parkhäuser unter städtischer Regie – Chancen und Risiken

Auftraggeber

ESWE Verkehrs GmbH

Gartenfeldstraße 18

65189 Wiesbaden

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Markgrafenstraße 62/63

D-10969 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

bbh PartGmbH

Magazinstraße 15-16

D-10179 Berlin

Tel. 030.611 28 40 23

roman.ringwald@bbh-online.de

www.bbh-online.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Ivan Kosarev

Dipl.-Ing. Mario Branig

Bearbeitung

Dr. Roman Ringwald

Tom-Philipp Willi

Berlin, 22. Juni 2020

1	Empfehlungen zum Umgang mit Parkierungsanlagen in der Innenstadt von Wiesbaden	1	ESWE Verkehr
			Wipark Landeshauptstadt Wiesbaden - Parkraummanagementkonzept
1.1	Verkehrliche Aspekte	2	
	1.1.1 Status-Quo	2	
	1.1.2 Chancen	10	
	1.1.3 Risiken	12	Gesamtbericht (Entwurf)
1.2	Wirtschaftliche Aspekte	12	Anlage 3 – Umgang mit öffentlichen Parkhäusern
	1.2.1 Satus-Quo	12	
	1.2.2 Chancen	13	
	1.2.3 Risiken	13	
1.3	Rechtliche Aspekte	14	
	1.3.1 Satus-Quo	14	
	1.3.2 Chancen	15	
	1.3.3 Risiken	16	
1.4	Neue Parkraumgesellschaft	17	
	1.4.1 Aufgaben	17	
	1.4.2 Grundstruktur	17	
	1.4.3 Eingliederung in die ESWE Verkehr	18	
	1.4.4 Steuerliche Aspekte	19	
1.5	Zusammenfassung und Empfehlungen	20	
	Tabellenverzeichnis	21	
	Abbildungsverzeichnis	21	
	Literaturverzeichnis	21	

1 Empfehlungen zum Umgang mit Parkierungsanlagen in der Innenstadt von Wiesbaden

Zwischen der Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum und in Parkierungsanlagen besteht eine direkte Wechselwirkung. Nutzende präferieren grundsätzlich Abstellmöglichkeiten im Straßenraum aus folgenden Gründen:

- Ebenerdige Parkstände liegen näher zum Ziel, da sie dezentral flächendeckend in Straßenräumen angeordnet sind.
Parkbauten bündeln Stellplätze, sind zentral angeordnet und müssen einen deutlich größeren Einzugsbereich bedienen.
- Ebenerdige Parkstände sind bequemer zu nutzen.
In Parkbauten sind Rampen zu befahren, Treppen zu nutzen, längere Distanzen im Gebäude selbst zu überwinden, bei baulichen Mängeln dunkle unübersichtliche „Angsträume“ zu meiden.
- Ebenerdige Parkstände werden meist als kostengünstiger empfunden, auch bei gleich hohen Parktarifen.
In Parkbauten ist die Parkgebühr aufgrund der Zufahrtskontrollen – Schranken an der Ein- und Ausfahrt – für den kompletten Parkvorgang fällig. In Straßenräumen findet (noch) keine Echtzeiterfassung des Parkvorgangs. Der Nutzende bezahlt (wenn überhaupt) nur die von ihm geschätzte Parkdauer.

Aus diesen Gründen füllen sich zunächst die Straßenräume und erst bei einer Vollauslastung verteilt sich die Nachfrage weiter zu den Parkierungsanlagen. In der Innenstadt von Wiesbaden werden die Parkstände im Straßenraum werktäglich gegen 11 Uhr vormittags voll belegt. Erst danach steigt die Nachfrage in den vorhandenen Parkhäusern und Tiefgaragen, die ihre Spitzenbelegung erst gegen 14 Uhr erreichen.

Das erzeugt einen enormen Parkdruck und Parksuchverkehr in der Innenstadt.

Vor diesem Hintergrund hat der Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden am 22.10.2019 einen Beschluss zur Rückführung der Parkhäuser und Tiefgaragen in der Innenstadt unter städtische Regie gefasst, um die Nutzungsbedingungen im Straßenraum und in den Parkierungsanlagen besser aufeinander abstimmen zu können und eine gleichmäßigere Verteilung der Nachfrage und Ausnutzung der verfügbaren Parkraumkapazitäten sicherzustellen (Beschluss Nr. 0243):

- *Zur Verbesserung der Regelung des ruhenden Verkehrs strebt die Landeshauptstadt Wiesbaden an, die Kontrolle über die öffentlichen Parkhäuser in Wiesbaden zurückzugewinnen. Dieser Grundsatz soll im städtischen Parkraummanagementkonzept berücksichtigt werden.*

ESWE Verkehr
Wipark Landeshauptstadt Wiesbaden - Parkraummanagementkonzept
Gesamtbericht (Entwurf)
Anlage 3 – Umgang mit öffentlichen Parkhäusern

ESWE Verkehr

**Wipark Landeshaupt-
stadt Wiesbaden -
Parkraum-
management-
konzept**

**Gesamtbericht
(Entwurf)**

**Anlage 3 – Umgang
mit öffentlichen
Parkhäusern**

- *Der Magistrat wird deshalb gebeten,*
 - *laufende Pachtverträge für Parkhäuser und Tiefgaragen nicht mehr zu verlängern bzw. eine automatische Verlängerung zu unterbinden,*
 - *einen Zeitplan zu erstellen, bis wann welche Parkhäuser in städtische Kontrolle zurückgeholt werden können,*
 - *eine Grobkalkulation zu erstellen, welche Kosten damit verbunden und welche langfristigen Einnahmen damit erzielbar wären,*
 - *einen Vorschlag zur organisatorischen Eingliederung der Parkhäuser in die städtische Organisationshoheit zu unterbreiten.*

Die vorliegende Untersuchung

- legt die verkehrlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Chancen und Risiken für die Rückführung der Parkhäuser unter städtische Regie und den Ausstieg aus den laufenden Verträgen dar und
- skizziert die Grundstruktur einer neu zu gründenden Parkraumgesellschaft und deren organisatorische Eingliederung (als Tochtergesellschaft) in die ESWE Verkehr oder GWI.

1.1 Verkehrliche Aspekte

1.1.1 Status-Quo

Parkhauskapazitäten

In der Innenstadt von Wiesbaden befinden sich 14 öffentlich zugängliche Parkhäuser mit insgesamt 6.245 Stellplätzen.¹ Die größten Parkhäuser sind Luisenforum mit 800 Stellplätzen, RMCC mit 700 Stellplätzen, Markt mit 540 Stellplätzen und TG Liliencarree mit 530 Stellplätzen. In welchem Umfang auch Stellplätze für Dauerparkende (Berufspendler, Bewohnende u. a.) angeboten werden, geht aus den verfügbaren Daten im Internet und dem städtischen Parkleitsystem nicht immer abschließend hervor (Tabelle 1).

¹ Die Anzahl der Stellplätze wurde aus dem Parkleitsystem, vom Webportal Parken der Stadt Wiesbaden und den Webseiten der Betreiber (sofern vorhanden) entnommen. Bei unterschiedlichen Angaben in den Quellen, wurden die Zahlen aus den offiziellen Webseiten der Betreiber verwendet.

Tabelle 1: Bauliche Kapazitäten der innerstädtischen, öffentlichen Parkhäuser im Bestand

Öffentliche Parkhäuser im Bestand (Betreiber)	Bauliche Kapazität (Anzahl der Stellplätze)		
	Kurzparkende ²	Dauerparkende ³	Summe
RMCC (Contipark)	700	100	800
Luisenplatz (PARK SERVICE HÜFNER)	292	0	292
Luisenforum (OMEGA Immobilien)	800	k. A.	800
Galeria Kaufhof (PARK SERVICE HÜFNER)	238	10	248
City1 (WVV Wiesbaden Holding)	125	k. A.	125
City2 (WVV Wiesbaden Holding)	393	k. A. (>0)	393
Mauritius Galerie (WVV Wiesbaden Holding)	380	k. A. (>0)	380
Coulinstraße (PARK SERVICE HÜFNER)	343	20	363
Karstadt (KARSTADT Warenhaus)	355	k. A.	355
Markt (PARK SERVICE HÜFNER)	540	8	548
Theater (INNO-Park)	320	k. A.	320
Kurhaus/Casino (Contipark)	416	105	521
TG Liliencaree (Q-Park)	530	k. A. (>0)	1.100
PH Liliencaree (Q-Park)	150	k. A. (>0)	
Kapazität gesamt	5.602	>233	6.245

ESWE Verkehr
Wipark Landeshauptstadt Wiesbaden - Parkraummanagementkonzept
 Gesamtbericht (Entwurf)
Anlage 3 – Umgang mit öffentlichen Parkhäusern

Räumliche Anordnung und Anfahrbarkeit

Die meisten Parkhäuser sind sehr zentral gelegen. Sie werden großräumig über die Rhein-, Wilhelm-, Coulin- und Schwalbacher Straße angefahren. Lediglich die Tiefgarage und das Parkhaus Liliencarree liegen außerhalb der inneren Altstadt und sind direkt vom ersten Ring (Gustav-Stresemann-Ring – Kaiser-Friedrich-Ring) anfahrbar. Die Tiefgarage RheinMain CongressCenter ist über die

² (Wiesbaden, 2021), Stand: 18.01.2021

³ (Contipark, 2021) und (PS Hüfner, 2021) Stand: 18.01.2021

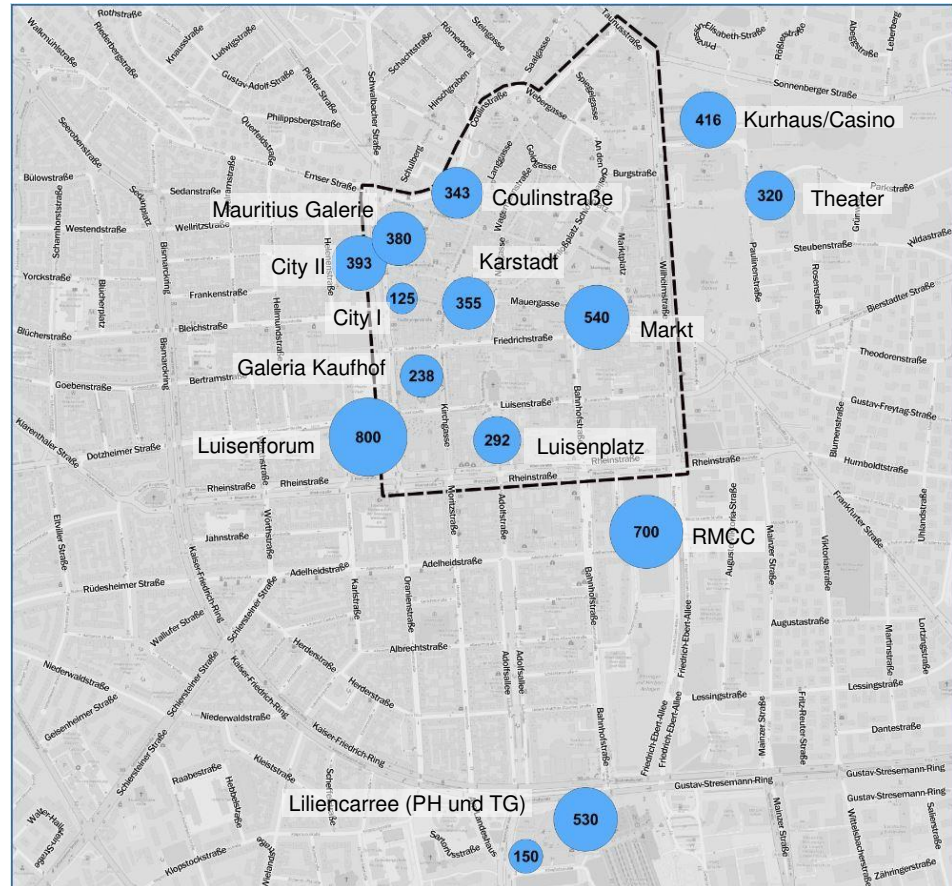
ESWE Verkehr
Wipark Landeshauptstadt Wiesbaden - Parkraummanagement-konzept

Gesamtbericht (Entwurf)

Anlage 3 – Umgang mit öffentlichen Parkhäusern

Friedrich-Ebert-Allee aus erreichbar. In Abbildung 1 ist die räumliche Anordnung der Parkhäuser dargestellt.

Abbildung 1: Lage und Stellplatzangebot für Kurzparkende in den innerstädtischen Parkhäusern (Umgrüenzungslinie entspricht dem Untersuchungsgebiet)



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

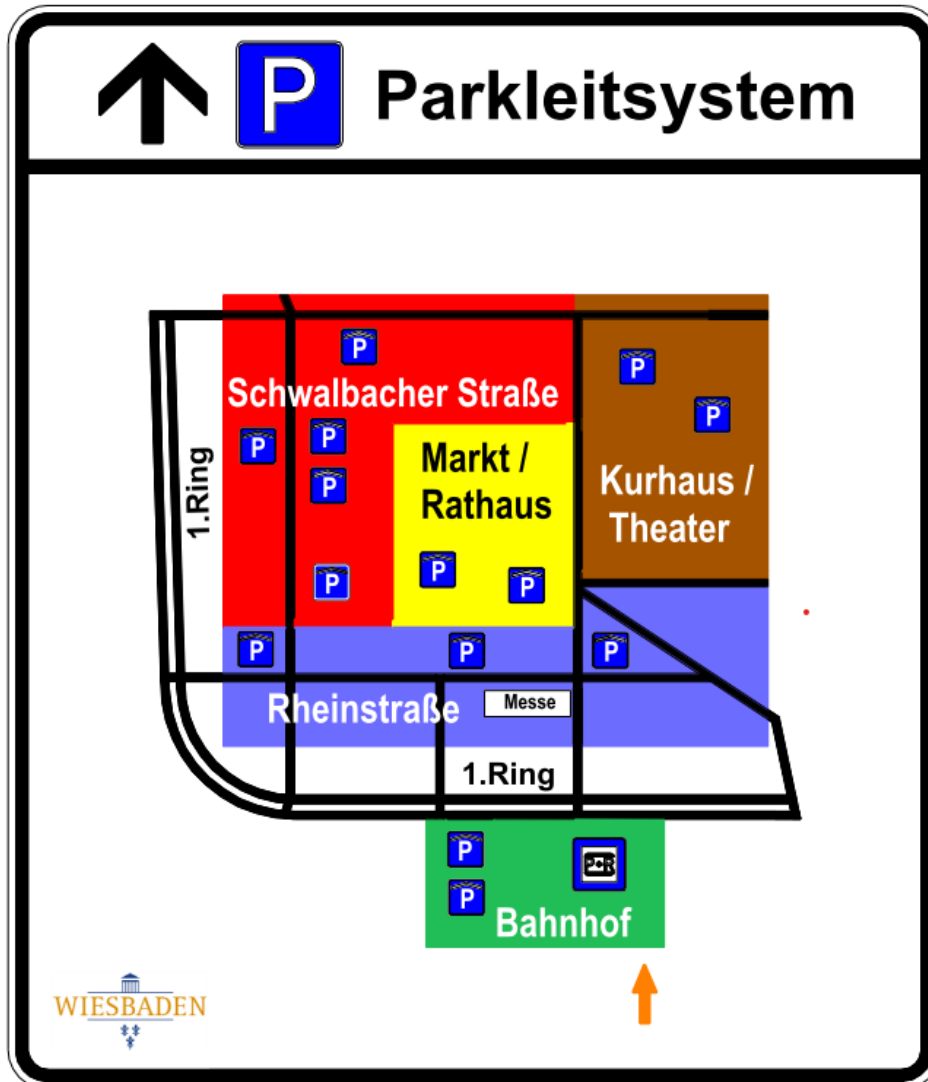
Alle Parkhäuser sind in das dynamische Parkleitsystem der Stadt eingebunden. Die ortsunkundigen Fahrer werden zunächst zu großräumigen Bereichen geführt: Markt / Rathaus, Bahnhof, Rheinstraße, Schwalbacher Straße, Kurhaus / Theater. Anschließend werden sie vom übergeordneten Netz (u. a. 1. Ring) auf die einzelnen Parkhäuser verteilt (Abbildung 2).

In den einzelnen Parkbereichen befinden sich folgende Parkhäuser:

- Markt / Rathaus: TG Markt, PH Karstadt.
- Schwalbacher Straße: Mauritus, City I, City II, Galeria Kaufhof, Coulinstraße.
- Kurhaus / Theater: Kurhaus/Casino, Theater.
- Rheinstraße: Luisenforum, Luisenplatz, RheinMainCongressCenter (RMCC).

- Bahnhof: PH und TG Liliencarree.

Abbildung 2: Schematische Darstellung des Parkleitsystems mit räumlichen Parkbereichen



Quelle: (Wiesbaden, 2021)

Parktarife

Die heterogene Betreiberstruktur spiegelt sich in den differenzierten Tarifstrukturen der einzelnen Parkhäuser wider (Abbildung 3).

Die Parkhäuser Galeria Kaufhof, am Luisenplatz, am Markt und in der Coulinstraße (Betreiber Park Service Hühner) weisen die höchsten Kurzparktarife auf: 3,00 € für die erste Stunde und 16,00 € pro Tag (Ausnahme Galeria Kaufhof mit 2,50 € pro Stunde und 15 € pro Tag). Erhöhte Parkentgelte verlangt zudem das

ESWE Verkehr
Wipark Landeshauptstadt Wiesbaden -
Parkraummanagementkonzept
Gesamtbericht
(Entwurf)
Anlage 3 – Umgang mit öffentlichen Parkhäusern

ESWE Verkehr
**Wipark Landeshaupt-
stadt Wiesbaden -
Parkraum-
management-
konzept**

**Gesamtbericht
(Entwurf)**

**Anlage 3 – Umgang
mit öffentlichen
Parkhäusern**

im Bereich der Fußgängerzone gelegene Parkhaus Karstadt, sowie das an die Altstadt angrenzende Parkhaus Theater mit 2,50 € für die erste Stunde. Der Tageshöchstsatz liegt in der Parkierungsanlage des Warenhauses niedriger (Karstadt: 12,00 €) als im Parkhaus Theater (25,00 €). Im Parkhaus Theater wird zudem eine tägliche Abendpauschale von 5,00 € angeboten (Einfahrzeit ab 18 Uhr).

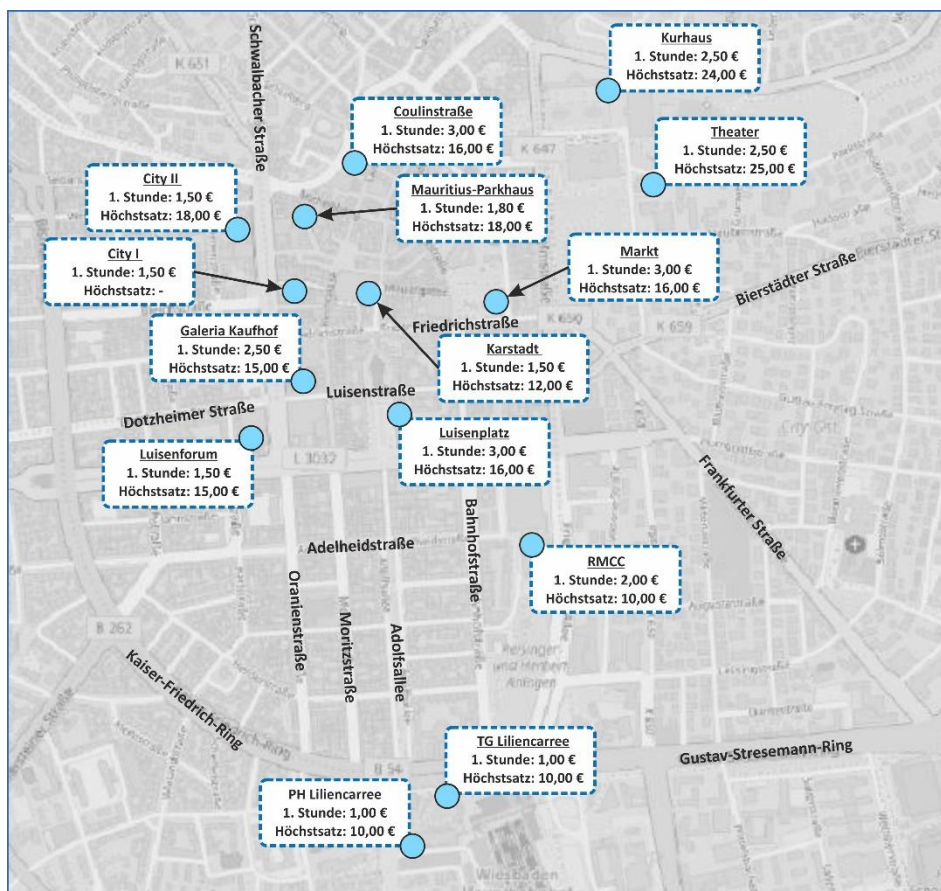
In der Tiefgarage RheinMain CongressCenter verlangt der Betreiber Contipark Parkentgelte von 2,00 € pro Stunde (Tagestarif: 10,00 €), während das ebenfalls von Contipark betriebene Parkhaus Kurhaus/Casino mit 2,50 € für die erste Stunde einen etwas höheren Tarif aufweist (Tagestarif: 24,00 €).

In den Parkhäusern der WVW Wiesbaden Holding GmbH beträgt der Tarif für die erste Stunde 1,50 € (Ausnahme Mauritius Galerie: 1,80 €), der maximale Tagessatz liegt bei 18,00 €.

Am wenigsten kostet das Parken in dem weiter von der inneren Altstadt entfernt und am Hauptbahnhof gelegenen Q-Park-Parkierungsanlagen Parkhaus Liliencarree und Tiefgarage Liliencarree (1,00 € für die erste Stunde und 10,00 € pro Tag).

Für Besitzer einer „P Card“ gibt es in den von Contipark (mit)betriebenen Parkhäusern geringere Stunden- und Tagessätze.

Abbildung 3: Tarifübersicht der innerstädtischen, öffentlichen Parkhäuser



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Belegung und Auslastung

Die Belegung der Parkhauskapazitäten ist im Tages-, Wochen- und Jahresverlauf sehr unterschiedlich.

Da nicht ausgeschöpften Kapazitäten in den Parkhäusern für eine Verlagerung von Nachfrage vom öffentlichen Straßenraum nominell zur Verfügung stünden, wurde die Belegung der Parkhäuser an den gleichen Wochentagen und Spitzenstunden analysiert, wie Parkraumzahlungen im Straßenraum stattfanden. Die ausgewerteten Tage repräsentieren die durchschnittliche Nachfrage nach Stellplätzen, d. h. ohne Beeinflussung durch Sonderereignisse wie Veranstaltungen (Weihnachtsmarkt, Stadtfeste), Schulferien, Feiertage, Sperrungen von Straßenabschnitten und Parkierungsanlagen u. ä. Darüber hinaus wurde eine Adventswoche in Dezember ausgewertet, in der die Spitzennachfrage im Jahresverlauf durch Kunden und Besucher am höchsten ist.

ESWE Verkehr
Wipark Landeshauptstadt Wiesbaden -
Parkraummanagementkonzept
Gesamtbericht (Entwurf)
Anlage 3 – Umgang mit öffentlichen Parkhäusern

ESWE Verkehr

Wipark Landeshauptstadt Wiesbaden - Parkraummanagement-konzept

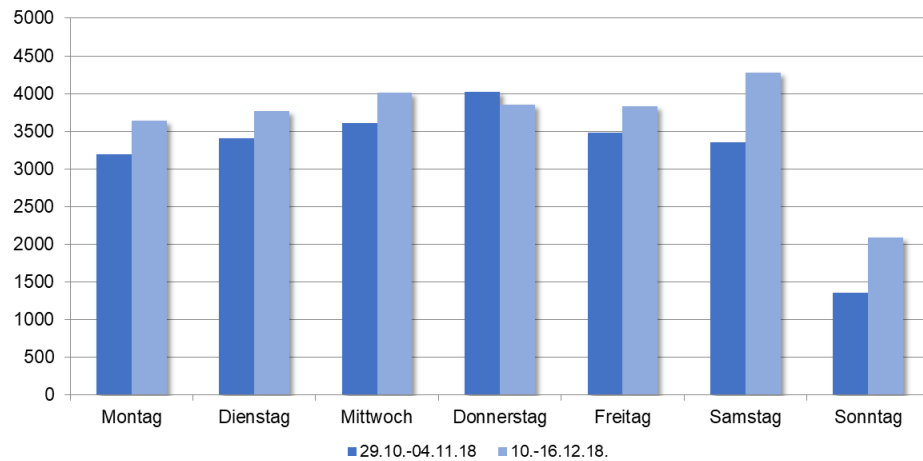
Gesamtbericht (Entwurf)

Anlage 3 – Umgang mit öffentlichen Parkhäusern

Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Die höchste Nachfrage in einer Normal-Woche tritt an einem Donnerstag mit rund 4.000 abgestellten Pkw auf. Die Parkhäuser sind in der Spitzenstunde nachmittags gegen 14 Uhr zu 72 % belegt. Dieser Zustand ist an rund 314 Tagen im Jahr anzutreffen
- In der Adventswoche erfolgt die höchste Belegung am Samstag mit rund 4.280 abgestellten Pkw. In der Spitzenstunde weisen die Parkhäuser gegen 14 bzw. 16 Uhr eine Belegung von 76 % auf. An 14 Tagen im Jahr ist die Auslastung höher als 90 %.
- Montags-freitags unterscheidet sich die Normalwoche kaum von der Adventswoche. Lediglich am Samstag und Sonntag ist die Belegung am Adventswochenende höher.

Abbildung 4: Abgestellte Pkw in den Parkhäusern im Wochenverlauf: Normal-Woche (29.10.-04.11.2018) und Advents-Woche (10.-16.12.2018)



Quelle: LK Argus

Die Parkhäuser an der Fußgängerzone (Markt, Karstadt, Galeria Kaufhof), aber auch am Kurhaus und Theater werden sehr stark nachgefragt. Die übrigen Parkhäuser wie Coulinstraße, RMCC (außerhalb von Veranstaltungstagen), Luisenforum, City I, City II und Lilienallee weisen außerhalb an normalen Tagen in der Regel deutliche Kapazitätsreserven auf (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: Belegte Kurzparkende-Stellplätze und Belegung in der jeweiligen Spitzenstunde an einem normalen Werktag und an einem Advents-Samstag

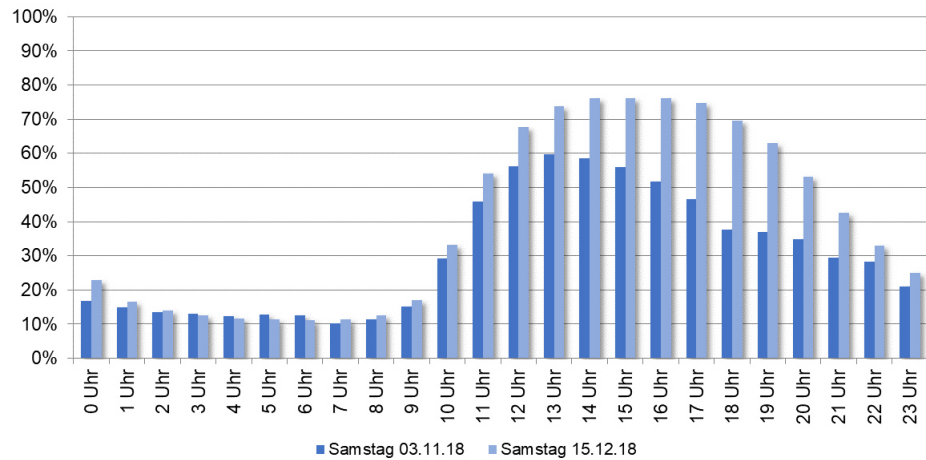
	Durchschnittlicher Werktag (Spitzenstunde)				Advents-Samstag (Spitzenstunde)	
	Parkhäuser (14 Uhr)		Straßenraum (Innenstadt, 11 Uhr)		Parkhäuser (16 Uhr)	
	Pkw (Kapazität)	Belegung	Pkw (Kapazität)	Belegung	Pkw (Kapazität)	Belegung
RMCC	93 (700)	13%			57 (700)	8%
Luisenplatz	254 (292)	87%			308 (292)	105%
Luisenforum	653 (800)	82%			672 (800)	84%
Galeria Kaufhof	223 (238)	94%			229 (238)	96%
City I	38 (125)	30%			126 (125)	101%
City II	195 (393)	50%			240 (393)	61%
Mauritius Galerie	289 (380)	76%			243 (380)	64%
Coulinstraße	232 (343)	68%			323 (343)	94%
Karstadt	345 (355)	97%			374 (355)	105%
Markt	543 (540)	101%			543 (540)	101%
Theater	304 (320)	95%			303 (320)	95%
Kurhaus/Casino	383 (416)	92%			487 (416)	117%
TG Liliencarree	350 (530)	66%			301 (530)	57%
PH Liliencarree	121 (150)	81%			74 (150)	49%
Summe gesamt	4.023 (5.602)	72%	374 (366)	102%	4.280 (5.602)	76%

ESWE Verkehr
 Wipark Landeshaupt-
 stadt Wiesbaden -
 Parkraum-
 management-
 konzept
 Gesamtbericht
 (Entwurf)
 Anlage 3 – Umgang
 mit öffentlichen
 Parkhäusern

Tagesganglinien

Die höchste Auslastung der verfügbaren Stellplätze für Kurzparkende tritt mit 76 % an Adventssamstagen zwischen 14 und 16 Uhr auf. In Normal-Wochen ist die Auslastung am Samstag mit knapp 60 % deutlich geringer, was auf die Bedeutung des Berufsverkehrs an Werktagen hindeutet (Abbildung 5).

Abbildung 5: Stellplatz-Auslastung (Kurzparkende) an einem Normal-Samstag und einem Advents-Samstag der Innenstadt-Parkhäuser



Quelle: LK Argus

1.1.2 Chancen

Folgende verkehrliche Gründe sprechen für eine Rückgewinnung der städtischen Kontrolle über die öffentlichen Parkhäuser:

- Systematische Steuerungsmöglichkeit zwischen den Parkraumkapazitäten im öffentlichen Straßenraum und den öffentlichen Parkhäusern.

Das Angebot und die Bedingungen der Bereitstellung von Parkraum im Straßenraum und in den Parkierungsanlagen werden in Abhängigkeit von den verkehrspolitischen Zielstellungen definiert. Durch eine aufeinander abgestimmte Bewirtschaftung der Straßenräume und der Parkbauten können z. B. eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten erreicht und sensible Bereiche in der Innenstadt effektiver vom (übermäßigen) Kfz-Verkehr freigehalten werden. Dies ist zurzeit nicht möglich.

So wären alle (374) Stellplätze im Straßenraum in die Parkbauten verlagernbar, da die Parkhauskapazitäten zu keinem Zeitpunkt vollständig ausgelastet sind.

- Kontrolle über das Betriebsregime der Parkhäuser.

Öffnungs- und Schließzeiten orientieren sich am verkehrlichen Effekt und nicht (nur) am wirtschaftlichen Erfolg. Bei Bedarf können beispielsweise Parkhäuser auch nachts für die Anwohnenden offenbleiben. Private Betreiber orientieren die Öffnungszeiten in erster Linie an der einnahmenstärksten Nutzergruppe (der Kurzparkenden).

- Stellplatzkontingentierung nach verkehrlichen Gesichtspunkten.

Bei Bedarf können Stellplätze für Bewohnende zusätzlich angeboten werden. Private Betreiber sind aus wirtschaftlichen Gründen an der maximalen Auslastung der Parkhauskapazitäten durch Kurzparkende und an einem möglichst hohen Stellplatzwechsel interessiert. Stellplätze für Bewohnende bieten sie in der Regel nur als „Restposten“ oder aufgrund einer baurechtlichen Bindung an.

- Tarifgestaltung als Steuerungsinstrument.

Parkhäuser stehen in Konkurrenz zum Straßenraum. Günstigere Nutzungsbedingungen (wie Tarife) gegenüber dem Straßenraum sorgen für eine höhere Akzeptanz und eine bessere Auslastung.

- Steuerung der Nachfrage zwischen den Parkhäusern.

Eine aufeinander abgestimmte Gestaltung der Nutzungsbedingungen der einzelnen Parkhäuser kann zu einer räumlichen und zeitlichen Verlagerung von Nachfrage zwischen den einzelnen Parkhäusern beitragen. Einzelne Parkhäuser können z. B. in ÖPNV-Tarifsysteme eingebunden werden, um deren Attraktivität und verkehrliche Entlastungseffekte in der Innenstadt zu fördern. Nicht zuletzt ließen sich unter Umständen durch eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten teure Neubauten vermeiden.

Ebenso ist eine effektivere Abstimmung von Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen in den einzelnen Anlagen und Vermeidung von unnötigen Kapazitätsengpässen möglich.

- Flexibilität der Angebotsbereitstellung bei künftigen Nachfrageveränderungen und Infrastrukturveränderungen.

Die Stadt kann schneller und zielgerichteter auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten und infolge der Digitalisierung reagieren und erforderliche Maßnahmen (auch) im Bereich der Parkieranlagen umsetzen. Das betrifft beispielsweise die Nachrüstung von Elektroladestationen, Ausbildung von Mobilitätshubs, Einführung von einheitlichen Bezahlssystemen im Straßenraum und den Parkbauten, Umsetzung von flexiblen Parktarifen im Straßenraum und in den Parkbauten in Abhängigkeit der Nachfrage etc.

- Mobilitätsdienstleistung aus einer Hand

Mit dem Betrieb von Parkhäusern, ÖPNV, Bike- und Carsharing kann die Stadt aufeinander in Bezug auf Angebot und Nutzungsbedingungen abgestimmte Mobilitätsdienstleistungen bereitstellen, um das Mobilitätsverhalten effizienter in Richtung Stadtverträglichkeit zu beeinflussen.

ESWE Verkehr
**Wipark Landeshaupt-
stadt Wiesbaden -
Parkraum-
management-
konzept**

**Gesamtbericht
(Entwurf)**

**Anlage 3 – Umgang
mit öffentlichen
Parkhäusern**

1.1.3 Risiken

Die Risiken aus verkehrlicher Sicht sind relativ gering, da das gesamte Spektrum von Verkehrssteuerungsinstrumenten in städtischer Hand konzentriert werden würde.

Eine Unwägbarkeit liegt in den derzeit nicht verifizierbaren Daten zur Belegung und den Nutzergruppen (Kurzparkende, Tagesparkende, Dauerparkende u. a.). Die privaten Betreiber veröffentlichen solche Angaben nicht. Zudem ändern sie die verfügbaren Kontingente für die Nutzergruppen im Tages- und Wochenverlauf.⁴

Sollte eine signifikante Anzahl an Berufspendlern (Tagesparkenden) in den zentralen Parkhäusern vorhanden sein, könnten diese bei Bedarf auf weiter entfernte Parkbauten verteilt werden, um Kapazitätsreserven für Parkvorgänge aus dem Straßenraum zu erschließen und diesen vom ruhenden Verkehr zu entlasten.

1.2 Wirtschaftliche Aspekte

1.2.1 Satus-Quo

Gegenwärtig erzielt die Stadt Einnahmen aus der Verpachtung der Garagen. Ein wirtschaftliches Risiko besteht für die Stadt nicht, dieses tragen die Betreiber.

Daten zu den erzielten Einnahmen aus Parkentgelten liegen nur für die Parkhäuser Theater und RMCC vor. In 2018 haben die Betreiber folgende Umsätze getätigt:

- Parkhaus Theater: 793.600 € netto (2.480 € / Stellplatz; 320 Stellplätze).
- Parkhaus Coulinstraße (ohne Gewerbeflächen): 1.283.700 € netto (3.740 € / Stellplatz; 343 Stellplätze).

Die Stadt hat in 2018 folgende Einnahmen aus der Verpachtung verbucht:

- Parkhaus Theater: 460.288 € (1.440 € / Stellplatz; 320 Stellplätze).
- TG RMCC: 149.685 € (150 € / Stellplatz; 700 Stellplätze).

⁴ Die Angaben aus dem Parkleitsystem sind nicht verifiziert. Die privaten Betreiber stellen in der Regel manuell die Anzeigen der freien Stellplätze im Parkleitsystem ein und diese bilden nicht immer die tatsächliche Belegung in den Parkhäusern ab.

Weitere Angaben zu Pachteinnahmen, aber auch zu Betriebskosten, Wartungs-, Instandhaltungs- und Sanierungskosten liegen nicht vor. Ebenso sind der bauliche Zustand und der künftige Investitionsbedarf bei den Anlagen nicht bekannt.

1.2.2 Chancen

- Die Stadt würde die Einnahmen aus Parkentgelten verbuchen, im Gegenzug fallen die Pachtzinseinnahmen weg.
- Würde man durchschnittliche Nettoeinnahmen von rund 2.500 € pro Stellplatz und Jahr ansetzen⁵, so ließen sich für die 5.612 Stellplätze in den Parkhäusern Einnahmen von jährlich 14 Mio. € generieren.
- Durch eine bessere und gleichmäßigere Auslastung der Parkraumkapazitäten können auch höhere Einnahmen aus Parkentgelten erzielt werden, auch bei Einsatz von niedrigeren Stundentarifen.
- Bessere Einnahmepotenziale lassen sich auch durch eine einheitliche Vermarktung und eine entsprechend höhere Akzeptanz der Parkhäuser erschließen.

1.2.3 Risiken

- Es liegen unzureichende Erkenntnisse über die derzeitigen Nutzer-, Einnahmen- und Kostenstrukturen der Parkhäuser vor. Diese sind aber für eine belastbare Prognose der künftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zwingend erforderlich.
- Die Stadt würde komplett das wirtschaftliche Risiko für den Fall tragen, dass die Einnahmen aus Parkentgelten die Betriebskosten einschließlich Wartungs- und Instandhaltungskosten sowie die Aufwendungen für erforderliche Ausstattungen / Modernisierungen und für grundhafte Sanierung nicht decken.

Einnahmen aus Parkentgelten von 14 Mio. € stünden jährliche Betriebskosten einschließlich laufender Wartungs- und Instandhaltungskosten von rund 3,4 Mio. €⁶ und für Aufwendungen für grundhafte Sanierungsmaßnahmen

⁵ Ansatz: Unterer Wert aus den Einnahmen pro Stellplatz in 2018 für die Parkhäuser Theater (2.480 €) und Coulinstraße (3.740 €).

⁶ Ansatz Betriebskosten: Durchschnittswert für Betriebskosten (Tiefgaragen, Parkhäuser) 600 € pro Stellplatz und Jahr.

ESWE Verkehr
**Wipark Landeshaupt-
stadt Wiesbaden -
Parkraum-
management-
konzept**

**Gesamtbericht
(Entwurf)**

**Anlage 3 – Umgang
mit öffentlichen
Parkhäusern**

von 1,7 Mio. €⁷ gegenüber. Künftige Modernisierungen im Zuge der Digitalisierung sind dabei nicht berücksichtigt.

Ebenso ist der Wegfall der zurzeit eingenommenen Pachtzinseinnahmen zu berücksichtigen. Bei einem Ansatz von 795 € pro Stellplatz und Jahr wären rund 4.5 Mio. € an Einnahmen aus der Verpachtung zu ersetzen.⁸

- **Baulicher Zustand der Parkhäuser**

Viele der Parkhäuser sind älteren Baujahrs. In welchem Zustand die Parkhäuser von den privaten Betreibern übernommen werden, hängt von den vertraglichen Regelungen in den Pacht- und Erbbaurechtsverträgen (z. B. für den Heimfall) ab. Damit sind erhebliche wirtschaftliche Risiken verbunden.

- **Kosten für Personal und Ausstattung**

Ein professioneller Parkhausbetrieb (Fernkontrolle und -steuerung, Aufschaltung und Betrieb einer Parkleitzentrale) erfordert technische Ausstattung und qualifiziertes Personal. Solche Aufwendungen rentieren sich ab einer Mindestkapazität an Stellplätzen. Daher wäre in der Anlaufphase eventuell eine Bezuschussung des Parkhausbetriebes notwendig.

1.3 Rechtliche Aspekte

1.3.1 Satus-Quo

Die in der Innenstadt von Wiesbaden befindlichen öffentlich zugänglichen Parkhäuser werden auf Grundlage von Erbbaurechten oder von Pachtverträgen zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden und den Unternehmen betrieben.

Aus den uns vorliegenden Unterlagen lassen sich bisher Aussagen über das Nutzungsverhältnis der Parkhäuser „Theater“, „Markt“, „Luisenplatz“, sowie „Coulinstraße“ treffen.⁹

⁷ Ansatz grundlegende Sanierungsmaßnahmen (in der Regel alle 10 Jahre): Rückstellung von jährlich 1 % der Herstellungskosten pro Stellplatz; Durchschnittswert für die Herstellungskosten (Tiefgaragen, Parkhäuser): 30.000 € pro Stellplatz.

⁸ Ansatz entgangene Einnahmen aus Verpachtung: 795 € pro Stellplatz und Jahr (Mittelwert der Pachtzinseinnahmen pro Stellplatz in 2018 bei den Parkhäusern Theater und RMCC); hochgerechnet auf alle 5.612 Stellplätze errechnen sich Pachtzinseinnahmen von rund 4,5 Mio. € pro Jahr.

⁹ Vgl. Zwischenbericht des Dezernats V vom 14.10.2019 zu den Beschlüssen Nr. 0192 vom 3. September 2019, (SV-Nr. 19-F-05-0014) und Nr. 0191 vom 3. September 2019, (SV-Nr. 19-F-21-0017).

Das Parkhaus „Theater“ befindet sich in der Verwaltung des Liegenschaftsamtes und wird von der INNO-Park GmbH betrieben. Der Vertrag läuft auf unbestimmte Zeit und ist mit einer Frist von 6 Monaten zum Jahresende kündbar. Daher könnte dieser Vertrag auf Grundlage der uns vorliegenden Informationen bei Kündigung bis 31.06.2020 mit Wirkung zum 31.12.2020 beendet werden.

Die Grundstücke der Parkhäuser „Markt“, „Luisenplatz“ sowie „Coulinstraße“ wurden auf Grundlage von Erbbaurechten zur Errichtung einer unter der Erdoberfläche der öffentlichen Benutzung zur Verfügung stehenden Parkeinrichtung vergeben. Sie werden derzeit von der Parkservice Hüfner GmbH & Co. KG unterhalten und betrieben.

- Das Erbbaurecht für das Parkhaus „Luisenplatz“ ist bis zum 31. Dezember 2023 befristet.
- Das Erbbaurecht für das Parkhaus „Markt“ ist bis zum 31. Dezember 2031 befristet.
- Das Erbbaurecht für das Parkhaus „Coulinstraße“ ist bis zum 28. Februar 2047 befristet. Hierfür besteht ein Vorkaufsrecht zugunsten der Landeshauptstadt Wiesbaden.
- Aus den uns vorliegenden Unterlagen ergibt sich, dass die Erbbaurechtsverträge für die vorgenannten Parkhäuser keine Option für eine vorzeitige Vertragsauflösung vorsehen. Hiervon ausgenommen ist der Heimfall, der bei Vertragsverstößen eintritt. Beispiele hierfür sind Zahlungsverzug, Insolvenzverfahren über das Vermögen des Erbbauberechtigten, Zwangsverwaltung/Zwangsversteigerung des Erbbaurechts, vertragswidrige Nutzung des Vertragsobjekts.

Aus den uns vorliegenden Daten lässt sich daher entnehmen, dass das Parkhaus „Theater“ und das Parkhaus „Luisenplatz“ am zeitnächsten von den privaten Betreibern übernommen werden können.

Die Parkhäuser „Mauritiusgalerie“, „City 1“ und „City 2“ werden laut den uns vorliegenden Unterlagen bereits städtisch betrieben.

1.3.2 Chancen

- Die bestehenden Verträge ermöglichen relativ kurzfristig - bis 2023 - die Rückführung von zwei Parkhäusern („Theater“ und „Luisenplatz“) mit rund 600 Stellplätzen unter städtische Regie.

Zusammen mit den bereits städtisch betriebenen Parkhäusern „Mauritiusgalerie“, „City 1“ und „City 2“ mit rund 900 Stellplätzen würden bereits ab 2023

ESWE Verkehr
Wipark Landeshauptstadt Wiesbaden - Parkraummanagementkonzept
Gesamtbericht (Entwurf)
Anlage 3 – Umgang mit öffentlichen Parkhäusern

fünf Parkhäuser unter kommunaler Verwaltung stehen. Darüber hinaus befinden sich in der Planung Parkhäuser in der Elsässer Straße und der Berliner Straße.¹⁰

Somit wären spätestens zum Ende 2023 die Zahl von fünf Parkhäusern erreicht, die für die Wirtschaftlichkeit einer städtischen Parkhaus-Organisationseinheit als Mindestvoraussetzung angesehen wird.¹¹

- Durch die sukzessive Übernahme von weiteren bestehenden Parkhäusern (bis maximal 2055 „Kurhaus / Casino“) wären rund 5.600 Stellplätze unter städtischer Regie, was ein umfängliches kommunales Parkraummanagement in der Landeshauptstadt ermöglichen würde.

1.3.3 Risiken

- Inwieweit sich die Übernahme und der Betrieb der Parkhäuser wirtschaftlich tragen, ist nicht abschließend einzuschätzen, da die hier gegenständlichen Verträge nicht vorliegen. Zudem fehlen jegliche Angaben zu den vertraglichen Regelungen der Parkhäuser „Galeria Kaufhof“, „Karstadt“, „RMCC“, „Markt“, „Luisenforum“ und „Lilientcarree“.
- Ein kommunales Unternehmen als Betreiber eines Parkhauses kann das Vertragsverhältnis nicht einfach kündigen, sollte sich das Parkhaus an einem Standort nicht wirtschaftlich betreiben lassen.
- Die kommunale Parkraumgesellschaft schließt mit den Nutzenden des Parkhauses den Mietvertrag über einen Kfz-Abstellplatz. Somit ist die Parkraumgesellschaft nicht nur für die Einnahmen verantwortlich, sondern auch Vertragspartner der Parkenden. Unter Beachtung der zivilrechtlichen Vorgaben wird im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Nutzungsbedingungen ein umfassender Haftungsausschluss der Parkraumgesellschaft nicht möglich sein. Allerdings wird auch bei einer öffentlich-rechtlichen Ausgestaltung des Verhältnisses Parkraumgesellschaft zu Mieter (z.B. durch Benutzungssatzung) ein vollständiger Haftungsausschluss zugunsten der Parkraumgesellschaft nicht umsetzbar sein.

¹⁰ Vgl. Zwischenbericht des Dezernats V vom 14.10.2019 zu den Beschlüssen Nr. 0192 vom 3. September 2019, (SV-Nr. 19-F-05-0014) und Nr. 0191 vom 3. September 2019, (SV-Nr. 19-F-21-0017).

¹¹ Eben da.

1.4 Neue Parkraumgesellschaft

1.4.1 Aufgaben

Eine privatrechtlich organisierte Gesellschaft, die das Parkraummanagement übernimmt und zu 100 % in kommunaler Hand steht, kann vielfältig eingesetzt werden, so lange sie keine hoheitlichen Aufgaben wahrnehmen soll.

Unzulässig ist es daher zwar, der privatrechtlich organisierten Gesellschaft die Anordnung von Parkregeln auf öffentlichen Straßen zu überlassen oder die Überwachung und Kontrolle der Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Straßen auf die Gesellschaft zu übertragen. Denn die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten gehört zum Kernbereich staatlicher Hoheitsaufgaben, für die speziell im Fall von Verkehrsordnungswidrigkeiten gem. § 26 Abs. 1 StVG Behörden oder Bedienstete der Polizei zuständig sind.

Eine privatrechtlich organisierte Gesellschaft kann aber wichtige Tätigkeiten im öffentlichen Raum übernehmen. Sie kann die Landeshauptstadt insbesondere bei der Vorbereitung hoheitlicher Maßnahmen unterstützen (wie z.B. im Rahmen einer Herleitung der angemessenen Gebührenhöhe) und alle nicht-hoheitlichen Tätigkeiten übernehmen (wie z.B. die Errichtung und die Instandhaltung der Parkscheinautomaten).

Im Hinblick auf die Bewirtschaftung im nicht-öffentlichen Bereich kann eine privatrechtlich organisierte Gesellschaft die Unterhaltung und den Betrieb von Parkhäusern sogar vollständig wahrnehmen.

Neben einer damit gesellschaftsrechtlichen verankerten integrierten Betrachtung des Parkraummanagement im öffentlichen und privaten Raum kann eine solche Gesellschaft auch die Vernetzung mit Mobilitätsangeboten (insbesondere in Ergänzung zum ÖPNV) berücksichtigen.

1.4.2 Grundstruktur

Die Stadt Wiesbaden kann als juristische Person des öffentlichen Rechts nicht nur privat-rechtliche Unternehmen (z. B. GmbH) gründen, sie kann auch eine spezifisch ihr vorbehaltene Rechts- und Organisationsform in Anspruch nehmen, etwa einen Regie- oder Eigenbetrieb gründen.

Empfehlenswert ist die Gründung einer Unternehmensform nach Privatrecht.

Bei den Aufgaben einer Gesellschaft, die das Parkraummanagement übernimmt, ist zu beachten, dass insbesondere die Überwachung und Kontrolle der Parkplätze und Parkflächen an und auf öffentlichen Straßen nicht auf das privatrechtliche Unternehmen übertragen werden kann. Die bloße unselbständige

ESWE Verkehr
**Wipark Landeshaupt-
stadt Wiesbaden -
Parkraum-
management-
konzept**
**Gesamtbericht
(Entwurf)**
**Anlage 3 – Umgang
mit öffentlichen
Parkhäusern**

ESWE Verkehr
**Wipark Landeshaupt-
stadt Wiesbaden -
Parkraum-
management-
konzept**

**Gesamtbericht
(Entwurf)**

**Anlage 3 – Umgang
mit öffentlichen
Parkhäusern**

Mitwirkung von einer Parkraummanagementgesellschaft oder die rein technische Hilfe bei der Erfüllung von Aufgaben, die zum Kernbereich staatlicher Hoheitsaufgaben gehören ist dennoch möglich.

Darüber hinaus sollte eine Neugestaltung auch in rechtlich-organisatorischer Hinsicht das Parkraummanagement mit anderen Mobilitätsangeboten sinnvoll verknüpfen. So kann sich das Parkraummanagement in ein umfassenderes Mobilitätskonzept einfügen.

1.4.3 Eingliederung in die ESWE Verkehr

Es liegt vor diesem Hintergrund besonders nahe, das Parkraummanagement entweder unmittelbar beider ESWE Verkehr einzugliedern oder als deren Tochtergesellschaft zu organisieren.

Bei der Wahl einer Tochtergesellschaft wäre erforderlich, dass die ESWE Verkehr als Muttergesellschaft einen beherrschenden Einfluss auf das Tochterunternehmen ausüben kann – am deutlichsten wäre dies der Fall, wenn die ESWE Verkehr alleinige Eigentümerin bliebe und 100 Prozent der Anteile hielte.

Aus kommunalwirtschaftlicher Sicht ist es aber gleichzeitig notwendig, dass für die Landeshauptstadt Wiesbaden Einwirkungsrechte zur Gewährleistung ihrer Steuerungs- und Überwachungsfunktion festgelegt werden. Diese Einfluss-sicherung kann erreicht werden, wenn die Landeshauptstadt Wiesbaden (direkt oder mittelbar) einen angemessenen Einfluss im Aufsichtsrat oder einem entsprechenden Überwachungsorgan der Tochtergesellschaft erhält (vgl. § 122 Abs. 1 Nr. 3 Hessische Gemeindeordnung).

Die Entscheidung über eine Eingliederung des Parkraummanagements in die ESWE Verkehr selbst oder als deren Tochtergesellschaft sollte neben den zu gewährleistenden Funktionen eines Betriebs der Parkhäuser auch die Belange einer künftig immer komplexeren Vernetzung von Parken mit dem ÖPNV und weiteren Mobilitätsangeboten berücksichtigen. Dies ist mit Blick auf das Tätigkeitsfeld der ESWE Verkehr bereits gesellschaftsrechtlich angelegt und sollte darüber hinaus auf vertraglicher Ebene detailliert geregelt werden. Auf diese Weise können auch verkehrsplanerische Zielstellungen der Landeshauptstadt berücksichtigt werden. Zudem können und sollten auch die bei der GWI bereits vorhandenen Aufgaben und Kompetenzen über eine Zusammenarbeit auf vertraglicher Ebene ausreichend eingebunden werden.

Abschließend dürfen wir noch darauf verweisen, dass das Parkraummanagement aus beihilferechtlichen Aspekten von den Tätigkeiten der ESWE Verkehr im Bereich des ÖPNV deutlich getrennt werden muss. Bei der Konstruktion einer eigenen Tochtergesellschaft der ESWE Verkehr ist eine solche Trennung bereits gesellschaftsrechtlich angelegt. Eine Trennung könnte aber auch in ausreichender Weise erfolgen, wenn das Parkraummanagement in der ESWE Ver-

kehr selbst übernommen wird. Es wäre in jedem Fall aber eine beihilferechtskonforme Trennungsrechnung erforderlich. Hintergrund dieser Trennung ist, dass die ESWE Verkehr finanzielle Fördermittel der öffentlichen Hand erhält. Diese Mittelzuwendungen für Bereiche des öffentlichen Personennahverkehrs sind beihilferechtlich privilegiert und die Privilegierung wird nur dann ausreichend abgesichert, wenn die ESWE Verkehr das Parkraummanagement entsprechend getrennt erfasst (vgl. hierzu die Vorgaben in Ziffer 5 des Anhangs der VO 1370/2007: „Führt ein Betreiber eines öffentlichen Dienstes neben den Diensten, die Gegenstand einer Ausgleichsleistung sind und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, auch andere Tätigkeiten aus, so muss die Rechnungslegung für diese öffentlichen Dienste zur Erhöhung der Transparenz und zur Vermeidung von Quersubventionen getrennt erfolgen“). . Insoweit können nach unserem Verständnis auch Parallelen zu anderen Tätigkeiten der ESWE Verkehr vorliegen, die diese neben dem ÖPNV bereits übernimmt.

1.4.4 Steuerliche Aspekte

Aus steuerlicher Sicht spricht nichts dagegen, die beschriebenen Tätigkeiten von der Landeshauptstadt auf eine privatrechtliche Gesellschaft auszugliedern. Sofern keine Wirtschaftsgüter übertragen werden, kommt auch eine Aufdeckung stiller Reserven nicht in Betracht.

Mit der Unterhaltung von Parkhäusern außerhalb öffentlicher Straßen begründet eine Kommune grundsätzlich einen Betrieb gewerblicher Art (BgA) im Sinne eines Verkehrsbetriebs, § 4 Abs. 3 KStG. Das hat der Bundesfinanzhof (BFH) in seinem Urteil vom 08.11.1989, BStBl II 1989 S. 242 entschieden. Die Finanzverwaltung hat die Kernaussage des BFH-Urteils in Abschnitt R 4.5 Abs. 4 Satz 1 KStR 2015 übernommen. Der Betrieb eines Parkhauses ist auch dann eine wirtschaftliche Tätigkeit, wenn sich eine juristische Person des öffentlichen Rechts auf Grund einer Benutzungssatzung der Handlungsform des öffentlichen Rechts bedient (siehe dazu das BFH-Urteil vom 10.12.1992, BStBl II 1993 S. 380, sowie R 4.5 Abs. 4 Satz 2 KStR 2015). Insoweit kommt es nicht auf die Grundlage der (öffentlich-rechtlichen oder privatrechtlichen) Rechtsbeziehung, sondern auf die Entgeltlichkeit an. Denn unabhängig von der Handlungsform geht § 4 Abs. 3 KStG den allgemeinen Regelungen des § 4 Abs. 5 Satz 1 KStG vor.

Der Umsatzsteuer unterliegen Lieferungen und sonstige Leistungen, die ein Unternehmer im Inland gegen Entgelt im Rahmen seines Unternehmens ausführt, § 1 Abs. 1 Nr. 1 UStG. Die Vermietung von Plätzen für das Abstellen von Fahrzeugen ist steuerpflichtig gemäß § 4 Nr. 12 Satz 2 UStG, wenn sie nicht eine hier nicht vorliegende Nebenleistung einer steuerfreien Grundstücksvermietung ist.

ESWE Verkehr
Wipark Landeshauptstadt Wiesbaden - Parkraummanagementkonzept
Gesamtbericht (Entwurf)
Anlage 3 – Umgang mit öffentlichen Parkhäusern

1.5 Zusammenfassung und Empfehlungen

Die Rückführung der Parkhäuser unter städtische Regie bietet die Chance für eine systematische Steuerung von Parkraumangebot und Parkraumnachfrage zwischen den Parkraumkapazitäten im öffentlichen Straßenraum und den öffentlichen Parkhäusern. Gleichzeitig würden sich neue Gestaltungsoptionen für die Straßenräume eröffnen, da die Parkhäuser nahezu den kompletten ruhenden Verkehr von den innerstädtischen Straßenräumen aufnehmen könnten.

Mit der Übernahme der Parkhäuser von den bisherigen privaten Betreibern sind besondere wirtschaftliche Risiken verbunden, da die aktuelle Ertragssituation nicht bekannt ist. Hierzu sind weitere Analysen der verfügbaren Stellplatzkapazitäten und der Nachfrage nach Nutzergruppen, Einnahmen, Betriebskosten und sonstigen Aufwendungen, des baulichen Zustandes und der anstehenden grundhaften Sanierungsmaßnahmen erforderlich.

Die zeitliche Umsetzung ist von der Laufzeit und der Kündbarkeit der bestehenden Pacht- und Erbbaurechtsverträge abhängig.

Die Funktionen des künftigen Betreibers können von der ESWE Verkehrs selbst oder als deren Tochtergesellschaft in privater Rechtsform organisiert werden. Aus steuerlichen Gründen bestehen keine grundlegenden Einwände gegen die Aufgabenwahrnehmung durch eine Parkraumgesellschaft, die als privatrechtliche Gesellschaft ausgestaltet ist.

Bei der Gründung einer Tochtergesellschaft der ESWE Verkehr ist im Gesellschaftsvertrag der Parkraumgesellschaft die beherrschende Stellung der ESWE und der Landeshauptstadt Wiesbaden über den Aufsichtsrat oder über ein entsprechendes Überwachungsorgan sicherzustellen.

Bei den Aufgaben des Parkraummanagements ist stets zu beachten, dass hoheitliche Tätigkeiten, insbesondere die Überwachung und Kontrolle der Parkplätze und Parkflächen an und auf öffentlichen Straßen nicht selbst auf das privatrechtliche Unternehmen übertragen werden können.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bauliche Kapazitäten der innerstädtischen, öffentlichen Parkhäuser im Bestand	3
Tabelle 2:	Belegte Kurzparkende-Stellplätze und Belegung in der jeweiligen Spitzenstunde an einem normalen Werktag und an einem Advents-Samstag	9

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Lage und Stellplatzangebot für Kurzparkende in den innerstädtischen Parkhäusern (Umgrenzungslinie entspricht dem Untersuchungsgebiet)	4
Abbildung 2:	Schematische Darstellung des Parkleitsystems mit räumlichen Parkbereichen	5
Abbildung 3:	Tarifübersicht der innerstädtischen, öffentlichen Parkhäuser	7
Abbildung 4:	Abgestellte Pkw in den Parkhäusern im Wochenverlauf: Normal-Woche (29.10.-04.11.2018) und Advents-Woche (10.-16.12.2018)	8
Abbildung 5:	Stellplatz-Auslastung (Kurzparkende) an einem Normal-Samstag und einem Advents-Samstag der Innenstadt-Parkhäuser	10

Literaturverzeichnis

- Contipark. (2021). Tiefgarage Kurhaus. (Contipark, Hrsg.) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://www.mein-contipark.de/parkplatz-finden/parken-in-wiesbaden/tiefgarage-kurhaus-wiesbaden--ci3cp1124148>
- PS Hufner. (2021). Standort Wiesbaden. (P. S. Hufner, Hrsg.) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://www.pshufner.de/standort.php?ort=Wiesbaden>
- Wiesbaden. (2021). *P+R, Bewohnerparkgebiete und Parkhäuser*. (L. Wiesbaden, Herausgeber) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/parken/park-ride.php>

ESWE Verkehr
Wipark Landeshauptstadt Wiesbaden - Parkraummanagementkonzept
Gesamtbericht (Entwurf)
Anlage 3 – Umgang mit öffentlichen Parkhäusern

Berlin

Markgrafenstraße 62/63
D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de