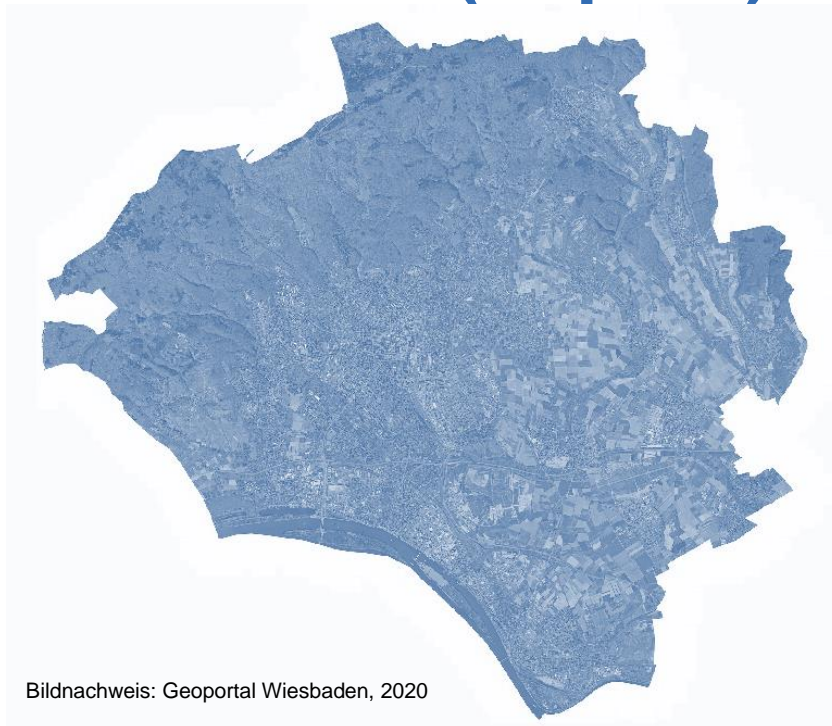


Kurzfassung

Parkraummanagementkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden (Wipark)



Bildnachweis: Geoportal Wiesbaden, 2020

10. Januar 2022

LK Argus GmbH

Kurzfassung

Parkraummanagementkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden (Wlpark)

Auftraggeber

ESWE Verkehrsgesellschaft 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

slapa & die raumplaner GmbH

Kaiser-Friedrich-Straße 90

D-10585 Berlin

Tel. 030.66 62 97 10

Fax 030.66 62 97 11

info@die-raumplaner.de

www.die-raumplaner.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Ivan Kosarev

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Dipl.-Ing. Sonja Patermann

M. Eng. Mario Branig

M. Sc. Anne-Susan Freimuth

Bearbeitung

Dr. Roman Ringwald

Tom-Philipp Willi

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Sabine Slapa

Dipl.-Ing. Gudrun Leiss

Berlin, 10. Januar 2022

1	Einführung	1	ESWE Verkehr
	1.1	Vorgehensweise	2
	1.2	Projektbegleitung	3
2	Gegenstand und Ziele für das kommunale Parkraummanagement in Wiesbaden	4	Wipark
	2.1	Gegenstand des Parkraummanagements	4
	2.2	Ziele für das kommunale Parkraummanagement	5
3	Städtebauliche und verkehrliche Rahmenbedingungen	7	Landeshauptstadt
4	Strukturbasierte Quartiersabgrenzung mit potenziell hohem Parkdruck	8	Wiesbaden –
5	Instrumente des Parkraummanagements	11	Parkraum-
6	Parkraummanagement auf gesamtstädtischer Ebene	13	management-
	6.1	Stellplatzsatzung	13
	6.2	Parkgebührenordnung	15
	6.3	Parkraumbewirtschaftung	17
	6.4	Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigung	19
	6.5	Parkraumüberwachung	21
	6.6	Management öffentlich zugänglicher Parkbauten	21
	6.7	Lieferbereiche im Straßenraum	23
	6.8	Radabstellanlagen	24
	6.9	Park+Ride	25
	6.10	Parkleitsystem und Digitalisierung des Parkraums	25
	6.11	Verknüpfung mit weiteren Themen	26
7	Anleitung zur Erstellung von Parkraummanagementkonzepten für Quartiere (Handbuch, Beta-Version)	27	konzept
			Kurzfassung
			10. Januar 2022

1 Einführung

Die Landeshauptstadt Wiesbaden stellt sich den Herausforderungen des Wandels bei den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und schafft die Bedingungen für den Einsatz von neuen Mobilitätsangeboten im Stadtgebiet. Die Maßnahmen zur Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr erhöhen zusätzlich den ohnehin gewachsenen Nutzungsdruck im Straßenraum. Gleichzeitig besteht weiterhin ein hoher Bedarf an Abstellflächen für den Kfz-Verkehr, der der jahrzehntelangen Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs geschuldet ist. In den letzten Jahren hat die Stadtpolitik verschiedene Beschlüsse gefasst, um auf diese Entwicklung angemessen reagieren zu können.

Mit dem Beschluss Nr. 0390 der Stadtverordnetenversammlung (StVV) vom 14.09.2017 wurde die Erstellung eines "Konzepts für eine abgestufte flächendeckende Parkraumbewirtschaftung vor allem in Innenstadtbereichen" beauftragt.

Darüber hinaus sollen die Parkhäuser und Tiefgaragen in der Innenstadt wieder in städtische Regie überführt werden (Beschluss Nr. 0243 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 22.10.2019). Damit soll es möglich sein, die Nutzungsbedingungen im Straßenraum und in den Parkieranlagen besser aufeinander abzustimmen und die Ausnutzung aller verfügbaren Parkraumkapazitäten effizienter zu gestalten.

Die gemäß Beschluss Nr. 0390 bei der Erstellung des Parkraummanagementkonzepts zu berücksichtigenden Themen und der Umgang mit ihnen zeigt Tabelle 1.

Tabelle 1: Umgang mit den Forderungen aus dem Beschluss Nr. 0390

Forderung	Umgang
Einbeziehung der öffentlichen Parkhäuser und Entscheidung über deren Bewirtschaftung	Vgl. Kapitel 3.4.2 „Parkbauten“ sowie Anlage 3 „Empfehlungen für den Umgang mit öffentlich zugänglichen Parkbauten in der Innenstadt“ und Anlage 4 „Rechtsrahmen für das Parkraummanagement in der Landeshauptstadt Wiesbaden“ des Gesamtberichtes sowie Beschluss 0243 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 22.10.2019
Schaffung von Synergien mit einer ESWE-Mobilitätskarte, auch zur Verbesserung der ÖPNV-Finanzierung	Das Konzept enthält keine Aussagen zu einer Mobilitätskarte: Im Beschluss Nr. 0279 des Haupt- und Finanzausschuss vom 05.11.2019 (vgl. Punkt 2.3. b) sind Konkretisierungen zur Umsetzung einer Mobilitätskarte/-App enthalten. Eine RMV-weite Ticketing-Lösung soll abgewartet werden. Hinweise zu Möglichkeiten der ÖPNV-Finanzierung und der erforderlichen organisatorischen/steuerlichen Ausgestaltung finden sich in Anlage 3 „Empfehlungen für den Umgang mit öffentlich zugänglichen Parkbauten in der Innenstadt“ und Anlage 4 „Rechtsrahmen für das Parkraummanagement in

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept

Kurzfassung
10. Januar 2022

ESWE Verkehr
Wlpark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Kurzfassung

10. Januar 2022

Forderung	Umgang
	der Landeshauptstadt Wiesbaden“ des Gesamtberichtes.
Optimierung der Überwachung	Vgl. Kapitel 6.5 und 7.2 des Gesamtberichtes
Prüfung der Einbindung des Einzelhandels (z.B. durch Rabattierungen für Kunden und/oder sogenannten „Brötchentasten“ (Kurzparker))	Vgl. Anlage 2 "Steckbriefe zum aktuellen Anwendungsstand von einzelnen Instrumenten des Parkraummanagements" des Gesamtberichtes: Instrumente 13 und 14
Prüfung der Errichtung von neuen Parkhäusern und/oder Quartiersgaragen	Vgl. Anlage 2 "Steckbriefe zum aktuellen Anwendungsstand von einzelnen Instrumenten des Parkraummanagements" des Gesamtberichtes: Instrumente 2 und 3
Überprüfung der Praxis des Bewohnerparkens	Vgl. Kapitel 6.4. "Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigung" des Gesamtberichtes
Prüfung elektronischer Park-Sensorik-Systeme	Die Planung, Umsetzung und Erprobung von Parkraum-Sensorik erfolgt in Projekt 'DIGI-P' bei ESWE Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt auf vier Parkflächen im Stadtgebiet. Voraussichtlicher Betriebsstart: 1 Quartal 2022.

Das Parkraummanagementkonzept

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

Die vorliegende Kurzfassung gibt einen Überblick über die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung. Die vollständige Dokumentation ist im Gesamtbericht enthalten.

1.1 Vorgehensweise

Die Untersuchungen im Rahmen des vorliegenden Projektes beschreiben den Umgang mit dem öffentlichen und privaten Parkraum für die Zukunft und beantworten folgende Fragen:

- Womit befasst sich Parkraummanagement und welche Effekte auf gesamtstädtischer und Quartiersebene sind mit einer zielgerichteten Parkraumstrategie zu erreichen? (vgl. Kapitel 2 des Gesamtberichtes)
- Welche städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen sind bei der Gestaltung des Parkraummanagements zu berücksichtigen? (vgl. Kapitel 3 des Gesamtberichtes)

- In welchen Gebieten sind besondere Konflikte zu erwarten? (vgl. Kapitel 4 des Gesamtberichtes)
- Welche Instrumente des kommunalen Parkraummanagements stehen zur Verfügung und sind diese im gesamtstädtischen oder im quartiersbezogenen Kontext zu gestalten und umzusetzen? (vgl. Kapitel 5 des Gesamtberichtes)
- Welcher Gestaltungsrahmen in welchen Handlungsfeldern ist auf gesamtstädtischer Ebene zu setzen? (vgl. Kapitel 6 des Gesamtberichtes)
- Welche Bearbeitungsschritte sind für die Erstellung von Konzepten in den Quartieren erforderlich und bei welchen konkreten Rahmenbedingungen sind welche Maßnahmen rechtssicher und verkehrlich sinnvoll? (vgl. Kapitel 7 des Gesamtberichtes)

Der Gesamtbericht berücksichtigt die Erkenntnisse aus der Projektbearbeitung im Zeitraum Mai 2019 – September 2021 sowie Hinweise aus den Stellungnahmen der städtischen Verwaltungsstellen.

1.2 Projektbegleitung

Das Parkraummanagementkonzept wurde von einem interdisziplinären Bearbeitungsteam mit Unterstützung von ESWE Verkehr erstellt. Das interdisziplinäre Bearbeitungsteam bestand aus

- dem Verkehrsplanungsbüro LK Argus GmbH,
- der Rechtsanwaltskanzlei bbh PartGmbH und
- dem Stadtplanungs- und Kommunikationsbüro slapa & die raumplaner GmbH.

Zahlreiche Akteure aus Verwaltung, Stakeholdern und breiter Öffentlichkeit unterstützten über verschiedene Formate den Bearbeitungsprozess. Als öffentliche Informationsquellen wurden die Webseiten dein.wiesbaden.de/wipark auf der städtischen Beteiligungsplattform sowie www.eswe-verkehr.de/parken auf der Internetpräsenz von ESWE Verkehr eingerichtet.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Kurzfassung

10. Januar 2022

2 Gegenstand und Ziele für das kommunale Parkraummanagement in Wiesbaden

Parkraummanagement umfasst alle Maßnahmen zur Beeinflussung des Parkraumangebotes und der Parkraumnachfrage. Dazu gehören bauliche, organisatorische, straßenverkehrs- und planungsrechtliche Aspekte.

Jede Fahrt beginnt und endet mit einem Parkvorgang. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass der Umgang mit Parkflächen eine wichtige Stellschraube für die Beeinflussung des Verkehrs ist. Über die Bereitstellung des Parkraumangebotes, die Festlegung der Nutzungsbedingungen und die Lenkung zu den Angeboten können die Kommunen den Verkehr steuern und Einfluss nehmen.

2.1 Gegenstand des Parkraummanagements

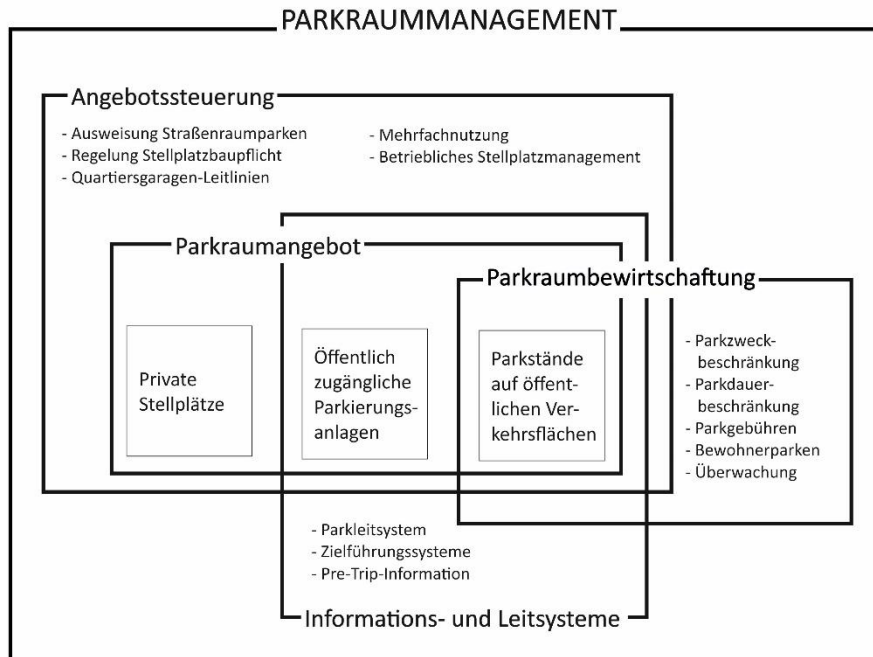
Parkraummanagement befasst sich mit der Bereitstellung von Parkraum und der Gestaltung der dafür geltenden Nutzungsbedingungen. Es beeinflusst durch bauliche, organisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen räumlich und zeitlich die Parkraumnutzung. Damit steuert Parkraummanagement das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage im Sinne von Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit¹. Dabei greifen die einzelnen Bestandteile der Nachfragesteuerung, des Parkraumangebots, der Informations- und Leitsysteme sowie der Parkraumbewirtschaftung ineinander (Abbildung 1).

Organisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen wirken vordergründig verkehrslenkend. Sie sollen beispielsweise den Parkdruck verringern, zu einer veränderten Verkehrsmittelwahl bewegen, zu weniger Parksuchverkehr führen und die Aufenthaltsqualität verbessern².

¹ Quelle: Baier, Klemps, Peter-Dosch (Bundesanstalt für Straßenwesen). Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland. 2005.

² Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (H. K. Lehmbrock, Hrsg.). ParkenBerlin - Abschlussbericht. 2012.

Abbildung 1: Das System Parkraummanagement³



ESWE Verkehr
Wipark
 Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Kurzfassung
 10. Januar 2022

2.2 Ziele für das kommunale Parkraummanagement

Das Parken ist als Bestandteil des Gesamtsystems Verkehr dem Gesamtsystem Stadt untergeordnet. In diesem Zusammenhang unterstützt Parkraummanagement die Erreichung übergeordneter Ziele bezüglich der Qualität der Verkehrsabwicklung aller Verkehrsmittel (Gesamtsystem Verkehr) sowie der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrs (Gesamtsystem Stadt).

Die Ziele für das Parkraummanagementkonzept der Landeshauptstadt Wiesbaden leiten sich aus den vorliegenden kommunalen Planungen und übergeordneten Planwerken ab⁴. Auf dieser Grundlage wurden im planungsbegleitenden Konzeptsteuerungskreis (vgl. Kapitel 1.3 des Gesamtberichtes) die Ziele für das Parkraummanagement in Wiesbaden operationalisiert und präzisiert. Einige Ziele lassen sich direkt mit den Instrumenten (vgl. Kapitel 5.1 des Gesamtberichtes) des Parkraummanagements erreichen. Für andere kann das Parkraummanagement lediglich Handlungsfreiräume schaffen.

³ Quelle: LK Argus nach: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Hrsg. Leitfaden Parkraumbewirtschaftung. 2004.

⁴ Das sind vor allem: Green City Plan - Masterplan "WI-Connect", Integriertes Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+, Verkehrsentwicklungsplan Landeshauptstadt Wiesbaden 2030, Radverkehrskonzept, Nahverkehrsplan und Luftreinhalteplan.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Kurzfassung

10. Januar 2022

Die Ziele, zu deren Erreichen Parkraummanagement direkt beitragen kann, sind:

- Unterschiedliche Nutzeransprüche gewichten und Prioritäten setzen
- Verbessern der Erreichbarkeit durch Erhöhen der Parkchancen von priorisierten Nutzergruppen
- Ordnen des ruhenden Verkehrs und Vermeiden von widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen
- Reduzieren von Parksuchverkehren
- Möglichst kostengerechtes Bereitstellen von Flächen für den ruhenden Verkehr nach dem Verursacherprinzip

Ziele, zu deren Erreichen Parkraummanagement mittelbar durch Begünstigung von Rahmenbedingungen für Maßnahmen in weiteren Handlungsfeldern beitragen kann, sind:

- Schaffen von zusätzlichen Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums für Zufußgehende und Radfahrende
- Erhöhen der Verkehrssicherheit vor allem für den nichtmotorisierten Verkehr
- Verringern des Anteils des motorisierten Individualverkehrs am Zielverkehr
- Stärken des Umweltverbundes
- Reduzieren der Luftschadstoff- und Lärmbelastung und Vermeiden damit verbundener Gesundheitsrisiken für die Bürgerinnen und Bürger

3 Städtebauliche und verkehrliche Rahmenbedingungen

Städtebauliche Strukturen bedingen Mobilitätsbedürfnisse und -erfordernisse, verfügbare verkehrliche Infrastruktur beeinflusst die Art und Weise der Befriedigung der Mobilitätsanforderungen und prägt das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.

Der Verkehr in der Landeshauptstadt Wiesbaden ist stark vom motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt. Die Nachkriegsentwicklung Wiesbadens ist stark auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausgerichtet.

Als Grundlage für das Parkraummanagementkonzept wurden im Rahmen einer umfangreichen Bestandsanalyse die aktuellen städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen ausgewertet und Bereiche mit potenziell hohen Nutzungskonflikten und Handlungsbedarfen identifiziert (vgl. Kapitel 3 des Gesamtberichtes). Die Untersuchung umfasst

- die Lage und die Bedeutung der Landeshauptstadt Wiesbaden in der Region,
- die städtebaulichen Strukturen,
- das Straßennetz und die Verkehrsbelastungen,
- das vorhandene Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum und in den Parkbauten sowie
- die Verkehrsmittel im Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr, Fußverkehr).

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Kurzfassung

10. Januar 2022

4 Strukturbasierte Quartiersabgrenzung mit potenziell hohem Parkdruck

Hohe Einwohner-, Beschäftigten- und Motorisierungsdichten, gepaart mit starken Pendlerströmen, sind Indikatoren für eine hohe Parkraumnachfrage und starke Nutzerkonkurrenzen im Straßenraum. Dies sind potentielle Bereiche in denen eine Parkraumbewirtschaftung sinnvoll sein kann, um ggf. zur Lösung verkehrlicher Probleme beizutragen.

Eine empirische Erhebung von Daten zum Parkraumangebot und zur Parkraumnachfrage für das gesamte Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden war aus Kostengründen nicht möglich. In diesem Zusammenhang war es sinnvoll, eine Priorisierung zu erarbeiten, die Bereiche mit potentiell besonders hohem Handlungsdruck identifiziert.

Eine Auswertung von Struktur- und Mobilitätsdaten auf der Ebene der Teilverkehrszellen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt liefert erste Hinweise für Bereiche, in denen Parkraumkonkurrenzen zu erwarten sind, Analysiert werden folgende Daten:

- Bewohnende,
- Beschäftigte,
- Flächen und
- zugelassene Fahrzeuge.

Auf Grundlage der gesamtstädtischen Strukturdatenanalysen sind Gebiete identifiziert und priorisiert, in denen Nutzungskonflikte in Bezug auf den Parkraum zu erwarten sind. Dabei ist zu beachten, dass es sich um eine verhältnismäßig grobe Annäherung handelt, die weder kleinteilige Bebauungsunterschiede innerhalb der Quartiere, noch das konkrete existierende Verhältnis der Anzahl der Bewohner*innen zu vorhandenen Parkplätzen berücksichtigt.

Die Identifizierung von potenziellen Vorranggebieten bei der Umsetzung von Parkraummanagementkonzepten erfolgt auf Grundlage der folgenden vier Kategorien für den Grad der Nutzungskonflikte:

- 1. Priorität: Problemdruck sehr hoch
 - Nutzungsdichte ≥ 200 Einwohnende und Beschäftigte pro Hektar
 - davon Einwohneranteil ≥ 20 % und < 80 %

- 2. Priorität: Problemdruck hoch
 - Nutzungsdichte ≥ 100 und < 200 Einwohnende und Beschäftigte pro Hektar
 - davon Einwohneranteil $\geq 20\%$ und $< 80\%$
- 3. Priorität: Problemdruck mittel
 - Nutzungsdichte ≥ 100 Einwohnende und Beschäftigte pro Hektar
 - davon Einwohneranteil $\geq 0\%$ und $< 20\%$ oder $\geq 80\%$ und $< 100\%$
- 4. Priorität: Problemdruck gering
 - Nutzungsdichte ≥ 50 und < 100 Einwohnende und Beschäftigte pro Hektar

Abbildung 2 und Abbildung 3 zeigen die Ergebnisse der Priorisierung. Die potentiellen Erweiterungsgebiete der Priorität 1 liegen in den zentral gelegenen Ortsbezirken Mitte und Westend und werden derzeit schon bewirtschaftet. Hohe Nutzungsdichten bedingen Nutzerkonkurrenzen um Parkflächen. Um die Parkchancen von priorisierten Nutzergruppen zu verbessern, sind auch in Gebieten mit bereits vorhandener Bewirtschaftung Optimierungen vorzunehmen.

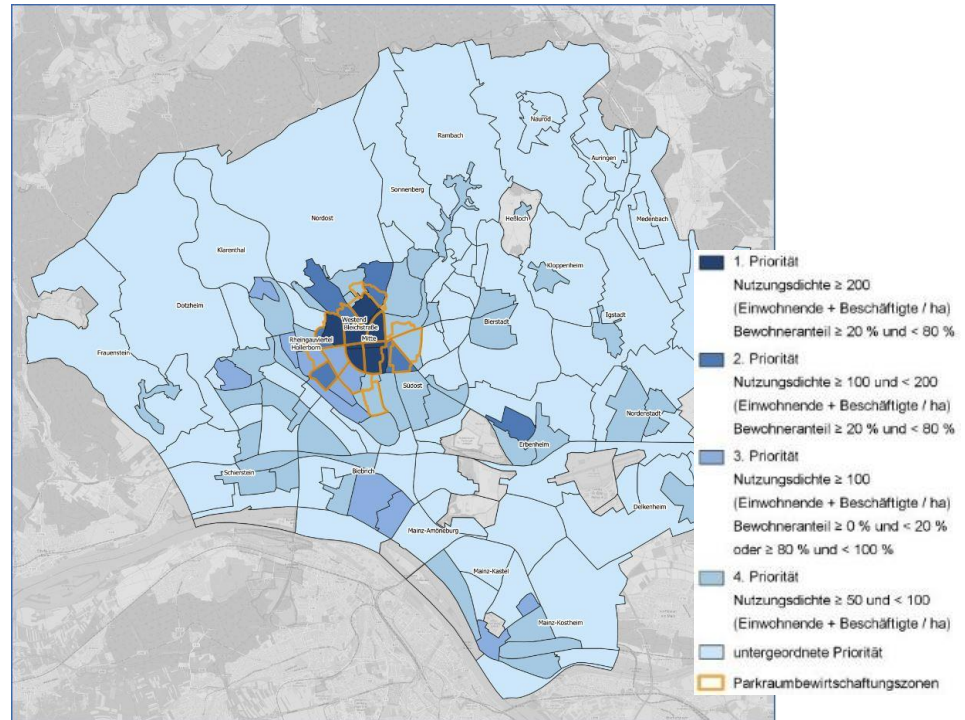
Hoher Handlungsbedarf (Priorität 2) besteht in den bewirtschafteten Gebieten der Innenstadt in den Bereichen der Ortsbezirke Südost, Nordost und Rheingauviertel/Hollerborn. Zusätzlich umfasst es das Gebiet nördlich der Berliner Straße in Erbenheim.

In den Ortsbezirken Dotzheim, Klarenthal sowie in Teilen von Südost sind die Problemlagen eher durchschnittlich und mit einer mittleren Priorität anzugehen. Aufgrund der hohen Anteile an Einwohnenden in diesen Gebieten sind Konflikte unter verschiedenen Nutzergruppen weniger zu erwarten. Die Ortsbezirke Kastel, Biebrich und Teile des Rheingauviertels/Hollerborn erlangen aufgrund der Datenlage ebenfalls eine mittlere Priorität. Im Zuge der Projekterstellung wurden jedoch Erfahrungen zu Problemen mit hohem Parkdruck und Nutzungskonflikten vorgebracht. Daher ist hier eine prioritäre Behandlung abzusehen.

Die übrigen Gebiete weisen nur geringe Nutzungsdichten auf.

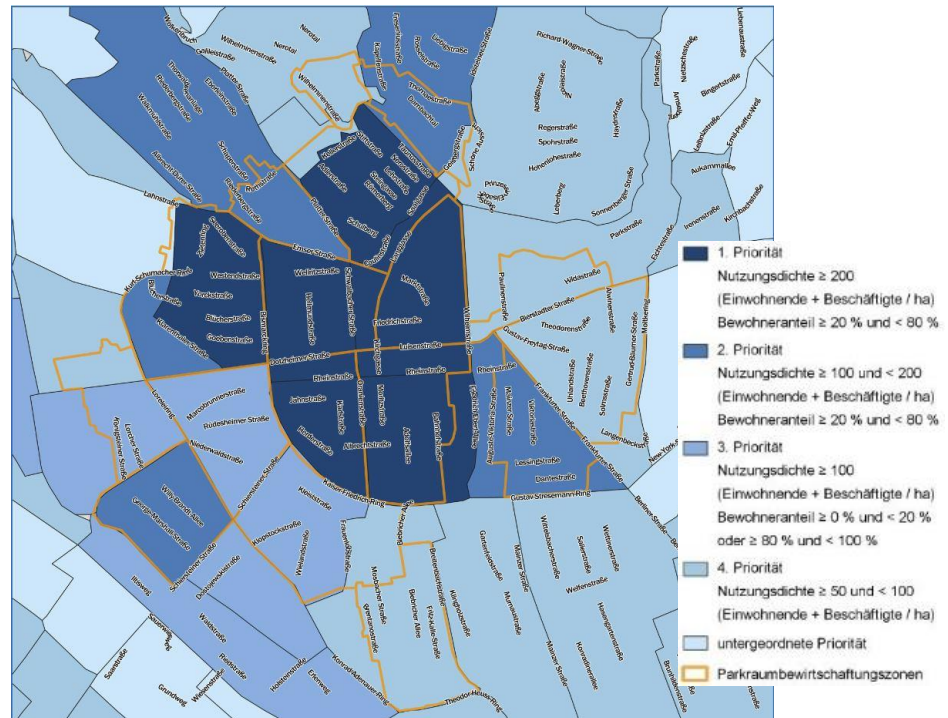
ESWE Verkehr
Wipark
 Landeshauptstadt
 Wiesbaden –
 Parkraum-
 management-
 konzept
 Kurzfassung
 10. Januar 2022

Abbildung 2: Bestehende und potentielle Erweiterungsgebiete der Parkraumbewirtschaftung (gesamtstädtische Ansicht)



Quelle: LK Argus
 Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 3: Bestehende und potentielle Erweiterungsgebiete der Parkraumbewirtschaftung (Innenstadt)



Quelle: LK Argus
 Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

5 Instrumente des Parkraummanagements

Die Instrumente (Maßnahmen) des kommunalen Parkraummanagements sind im Wesentlichen drei Handlungsfeldern zuzuordnen:

- Steuerung des Parkraumangebotes,
- Steuerung der Parkraumnachfrage,
- Optimierung der Belegung.

Es bestehen aber auch Verknüpfungen mit zahlreichen weiteren Themen, die entweder in Flächenkonkurrenz zum Parkraum stehen oder dessen Nutzung beeinflussen.

In Kapitel 5.1 des Gesamtberichtes sind die Handlungsfelder mit Zuordnung der einzelnen Maßnahmen dargestellt. Die Instrumente mit ihren Ausprägungen und Wirkungszusammenhängen sind detailliert in Steckbriefen in Anlage 2 des Gesamtberichtes beschrieben.

Die Instrumente des Parkraummanagements und ggf. damit verbundene Voraussetzungen sind auf unterschiedlichen Ebenen zu gestalten und umzusetzen. Viele Voraussetzungen sind zunächst auf gesamtstädtischer Ebene zu schaffen und die Maßnahmen dann auf Quartiersebene umzusetzen. Die entsprechende Einordnung der in Wiesbaden sinnvollen Instrumente zeigt Tabelle 2.

Tabelle 2: Einordnung der Instrumente des Parkraummanagements in die Umsetzungsebenen

Instrument	Aufgaben auf gesamtstädtischer Ebene	Aufgaben auf Quartiersebene
Stellplatzsatzung (vgl. Kapitel 6.1 des Gesamtberichtes)	Vorgaben zur Pflicht und Bedingungen für die Herstellung von Stellplätzen bei Bauvorhaben	/
Parkgebührenordnung (vgl. Kapitel 6.2 des Gesamtberichtes)	Vorgaben zur Gebührenhöhe in der Parkraumbewirtschaftung	Anwenden der vorgegebenen Gebührenhöhe in Abhängigkeit der Lage und Struktur des Quartiers
Parkraumbewirtschaftung (vgl. Kapitel 6.3 und 7.2 des Gesamtberichtes)	Vorgaben zur Bewirtschaftungsform für unterschiedliche Gebietscharakteristiken	Überprüfen der verkehrlichen Sinnhaftigkeit und rechtlichen Zulässigkeit einer Parkraumbewirtschaftung Auswahl der geeigneten Bewirtschaftungsform
Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigung (vgl. Kapitel 6.4 des Gesamtberichtes)	Vorgaben zur Vergabeprozess von Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen sowie zur Preisung	/

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Kurzfassung

10. Januar 2022

Instrument	Aufgaben auf gesamt- städtischer Ebene	Aufgaben auf Quartiersebene
Parkraumüberwachung (vgl. Kapitel 6.5 und 7.2.3 des Gesamtberichtes)	Vorgaben zur erforderlichen Überwachung (z. B. Über- wachungsturnus), Organi- sation und Bereitstellung der erforderlichen Ressour- cen	Ermitteln des für das Quar- tier erforderlichen Personal- bedarfs
Management öffentlich zu- gänglicher Parkbauten (vgl. Kapitel 6.6 des Ge- samtberichtes)	Konzept zu Kapazitäten, Nutzungsbedingungen, Ausstattung, Preisstruktur; Schaffung von Organisati- onsstruktur und techni- schen Voraussetzungen	Objektbetreuung
Lieferbereiche im Straßenraum (vgl. Kapitel 6.7 und 7.4 des Gesamtberichtes)	Vorgaben zur Verortung, Einzugsbereichen und Aus- gestaltung von Lieferberei- chen im Straßenraum	Festlegen von Standorten im Quartier
Radabstellanlagen (vgl. Kapitel 6.8 und 7.5 des Gesamtberichtes)	Vorgaben zur Verortung, Qualität und Ausgestaltung von Radabstellanlagen	Festlegen von Standorten im Quartier
Park+Ride (vgl. Kapitel 6.9 des Ge- samtberichtes)	Konzept zu Standorten, Qualitätsstandards, Betrieb	Festlegen von Standorten, Dimensionieren, Ausgestal- ten
Parkleitsystem (vgl. Kapitel 6.10 des Ge- samtberichtes)	Konzept und Betrieb	/
Verknüpfung mit weiteren sektoralen Konzepten (vgl. Kapitel 6.11 des Gesamt- berichtes)	Gestalten der Schnittstellen zwischen Parkraumma- nagement und Planungen zu Sharing-Angeboten, La- deinfrastruktur, individuellen Informations- und Zielfüh- rungssystemen, Mobilitäts- stationen	Berücksichtigen der Wirkun- gen von Mobilitätsangeboten auf den zukünftigen Pkw- Stellplatzbedarf und bei der notwendigen Verortung (Straßenraum/Parkierungs- anlagen)

6 Parkraummanagement auf gesamtstädtischer Ebene

Die Rahmenbedingungen für das Parkraummanagement in der Landeshauptstadt Wiesbaden sind durch gesamtstädtische einheitliche Instrumentarien vorzugeben. Sie bilden die Grundlagen für die Gestaltung des Parkraumangebotes und den Nutzungsbedingungen für den Parkraum in den Quartieren, die bei den konkreten Detailplanungen zu berücksichtigen sind. Zudem regeln sie die Verfügbarkeit von Stellplätzen bei Neubauvorhaben.

6.1 Stellplatzsatzung

Eine Stellplatzsatzung regelt die Stellplatzbaupflicht nach der Art und dem Maß der baulichen Nutzung und damit die Verfügbarkeit an Stellplätzen für Kfz und Fahrräder auf privaten Flächen. Die Parkraumnachfrage für Kfz und Fahrräder ist dabei möglichst auf dem eigenen Grundstück zu decken. Die Nutzungsbedingungen dafür obliegen dem Bauherrn.

Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden stammt aus dem Jahr 2008. Die letzte Änderung aus 2016 betrifft eine Reduzierung der Herstellungspflicht von Stellplätzen an Studierendenwohnheimen und Hochschuleinrichtungen. Sie berücksichtigt aber nicht die Ausgestaltungsmöglichkeiten, die mit der Novellierung der Hessischen Bauordnung seit Juli 2018 zur Verfügung stehen.⁵ In Dezember 2018 hat der Hessische Städtetag eine aktualisierte Muster-Stellplatzsatzung veröffentlicht.

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

Eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung ist in diesem Zusammenhang dringend geboten, um die Vorgaben soweit wie möglich am realen künftigen Bedarf zu orientieren und die nötige Flexibilität bei der Parkraumgestaltung zu ermöglichen. Dabei sind differenzierte Regelungen sowohl auf der Ebene der Ortsbezirke und Quartiere als auch auf der Ebene des konkreten Bauvorhabens möglich.

⁵ Nach der aktuellen Hessischen Bauordnung können z. B. bis zu 25 % der Kfz-Stellplätze durch Fahrradabstellmöglichkeiten ersetzt werden. Vier Fahrradstellplätze ersetzen damit einen Kfz-Stellplatz. Zudem kann die Stellplatzsatzung unter anderem regeln: „den vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die Herstellung von notwendigen Stellplätzen, soweit der Stellplatzbedarf insbesondere durch besondere Maßnahmen verringert wird ...“, die Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von notwendigen oder nicht notwendigen Stellplätzen, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern“.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Kurzfassung

10. Januar 2022

Ortsbezirk / Quartier

In Abhängigkeit von den Stadtstrukturen und unter Berücksichtigung der verkehrlichen Grunddaten (z. B. Pkw-Dichte) und Rahmenbedingungen (z. B. ÖPNV-Erschließung) sind räumlich differenzierte Regelungen möglich.

- Lage

Für Quartiere mit einer hohen Nutzungsmischung und kurzen Wegen bei den Erledigungen des täglichen Bedarfs sowie in (Innenstadt-) Quartieren mit bereits starken Verkehrsbelastungen kann eine Reduzierung der Herstellungspflicht zur Vermeidung eines weiteren Verkehrsanstiegs beitragen.

- ÖPNV-Angebot

Differenzierte Vorgaben zur Herstellungspflicht können beispielsweise auch an der Qualität der ÖPNV-Erschließung orientiert werden. Bei einer zeitlich und räumlich guten Erschließung durch den ÖPNV können Abschläge den zu erfüllenden Stellplatzschlüssel reduzieren. Mögliche Kriterien für die Bewertung der ÖPNV-Erreichbarkeit werden am Ende des Kapitels dargestellt.⁶

Bauvorhaben

Sichert ein Bauherr vertraglich die Umsetzung und den dauerhaften Betrieb von Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement, die zur Reduzierung der Pkw-Nutzung geeignet sind, ist eine Abminderung der Herstellungspflicht sinnvoll. Die Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten ist heute bereits zum Teil möglich. Für eine standardisierte Anrechnung empfehlen sich folgende Ansätze:

- Mobilitätskonzepte

Die Bauherren haben in einem Mobilitäts(management)konzept die Maßnahmen, die Reduktion der Pkw-Nutzung und die damit erzielte Flächensparnis plausibel nachzuweisen. Grundbestandteile solcher Konzepte sind Maßnahmen zur Förderung von ÖPNV, Carsharing, Bikesharing und sonstigem Radverkehr in Abhängigkeit von der Lage im Stadtgebiet. Je nach Ausprägung der Maßnahmen sind unterschiedliche Abminderungsstufen vorzusehen.⁷

⁶ Beispiele für Reduktionskoeffizienten sind in der Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen der Landeshauptstadt Mainz (2015) sowie in der Musterstellplatzsatzung des Landes Nordrhein-Westfalen (2019) und dem begleitenden Leitfaden enthalten.

⁷ Eine Checkliste für die Reduktion der Herstellungspflicht bei Bauvorhaben mit Mobilitätskonzept hat die Landeshauptstadt München veröffentlicht (München, 2020).

- Der Stellplatzschlüssel kann auch reduziert werden, wenn in fußläufiger Entfernung zum Bauvorhaben stationsgebundene Carsharing-Angebote vorhanden sind oder mit Baufertigstellung neu geschaffen und jeweils vertraglich gesichert werden.
- Radverkehr

Zahlreiche Kommunen berücksichtigen bei der Stellplatzreduktion eine gute Anbindung an das übergeordnete Radwegenetz sowie das Vorhandensein abgeschlossener oder überdachter Fahrradabstellanlagen.

Die Stellplatzsatzung sollte Reduktionspotenziale nicht nur im Wohnungsbau sondern auch bei anderen Nutzungen wie Gewerbe oder Verkaufsstätten ermöglichen, entsprechende Kriterien aufstellen und weitestgehend die Elemente einer „Mobilitätssatzung“ integrieren.

Darüber hinaus sind in die Stellplatzsatzung Ausführungen zur Größe, Lage, Beschaffenheit und Gestaltung der Abstellplätze für Fahrräder aufzunehmen (analog zu den Vorgaben zu Kfz-Stellplätzen).

6.2 Parkgebührenordnung

Nach Paragraph 6 a Absatz 6 des Straßenverkehrsgesetzes ist unter bestimmten Bedingungen die Erhebung von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen möglich. Bund und Länder haben die Kommunen ermächtigt, hierfür entsprechende Parkgebührenordnungen zu erlassen.

Die Parkgebührenordnung regelt die zulässigen Gebühren für die Landeshauptstadt Wiesbaden. Diese wurde letztmalig im März 2020 aktualisiert und differenziert die Gebührenhöhe in zwei räumlichen Bereichen:

- Innenstadt 3,00 € pro Stunde (10-Minuten-Zeitraum 0,50 €) und
- im restlichen Stadtgebiet 2,50 € pro Stunde (12 Minuten-Zeitraum 0,50 €).

Elektrofahrzeuge sind bis 31.12.2021 für die ersten drei Stunden von der Parkgebühr befreit. Die Bewirtschaftungszeiten und die Höchstparkdauer sind in der Parkgebührenordnung nicht explizit festgelegt. Sie sollen sich nach den örtlichen Verhältnissen und Erfordernissen richten.

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 bewirtschafteten Stadtgebiet zusammengefasst.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Kurzfassung

10. Januar 2022

Historisches Fünfeck

Um die besonderen verkehrlichen Rahmenbedingungen im historischen Fünfeck entsprechend zu berücksichtigen (besonders hoher Parkdruck durch Besuchende, Touristen, Bewohnende, Berufspendler, Vorhandensein zahlreicher öffentlich zugänglichen Parkbauten und eine sehr gute ÖPNV-Erschließung), wird hier eine Gebühr von 3,50 € pro Stunde empfohlen (aktuell 3,00 €).

Zusätzlich sollten anstatt der teilweise vorhandenen Parkdauerbegrenzung von aktuell 4 Stunden progressiv ansteigende Gebühren zum Einsatz kommen:

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

Weitere Innenstadt

Das Gebiet der weiteren Innenstadt wird wie folgt begrenzt:

- im Osten durch die Wilhelmstraße und Friedrich-Ebert-Allee,
- im Süden und Westen durch den 1. Ring (Kaiser-Friedrich-Ring, Bismarckring) und Dürerplatz sowie
- im Norden durch den Alten Friedhof und der Taunusstraße.

Das Gebiet liegt im Einzugsbereich zum angrenzenden historischen Fünfeck. Die Umsetzung von Parkraummaßnahmen im historischen Fünfeck (z. B. Anhebung der Parkscheingebühr) kann zu Auswirkungen auf die Parkraumsituation in den angrenzenden Bereichen führen (z. B. Verlagerungseffekten in die angrenzenden Gebiete). Aus diesem Grund ist die weitere Innenstadt gesondert zu betrachten. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Rahmenbedingungen in der weiteren Innenstadt (hoher Parkdruck durch Bewohnende und Besuchende sowie eine gute bis sehr gute ÖPNV-Erschließung) sowie den empfohlenen Gebührenhöhen im historischen Fünfeck wird für die Gebiete der weiteren Innenstadt eine Parkgebühr von 3,50 € pro Stunde empfohlen.

Restliches (bewirtschaftetes) Stadtgebiet⁸

Die Gebührengestaltung außerhalb der Innenstadt sollte die Qualität der ÖPNV-Erschließung berücksichtigen, um annähernd die realen Erreichbarkeitsverhältnisse der Ortsbezirke mit anderen Verkehrsmitteln als mit dem Pkw abzubilden.

⁸ Es wird voraussichtlich auch langfristig Stadtgebiete geben, die vollständig ohne eine Parkraumbewirtschaftung auskommen werden.

Eine mögliche Gebührenstaffelung in Abhängigkeit der ÖPNV-Erschließung zeigt Tabelle 3. Die Qualität der ÖPNV-Erschließung richtet sich dabei nach den in Kapitel 6.1.2 des Gesamtberichtes festgelegten Kriterien.

Tabelle 3: Parkgebührengestaltung in den Ortsbezirken in Abhängigkeit von der Qualität der ÖPNV-Erschließung (ohne Innenstadt)

Kriterien	Gebühr
Sehr gute ÖPNV-Erschließung	3,00 € pro Stunde
Gute ÖPNV-Erschließung	2,50 € pro Stunde
Durchschnittliche ÖPNV-Erschließung	2,00 € pro Stunde

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Kurzfassung

10. Januar 2022

Künftige Gestaltungsoptionen

Künftig ist eine (jährliche) Dynamisierung der Parkgebühren in Anlehnung an die Tarifentwicklung des ÖPNV einzuführen, um dem Aspekt der Kostengerechtigkeit zumindest im Ansatz Rechnung zu tragen.

Die aktuellen technologischen Entwicklungen bei der Überwachung der Belegung der Parkstände im öffentlichen Raum eröffnen die Möglichkeiten von dynamischen Tarifänderungen im Tagesverlauf in Abhängigkeit von der Auslastung der verfügbaren Kapazitäten. Damit lassen sich Nachfragespitzen abflachen und Verkehre besser zeitlich und räumlich umverteilen.

6.3 Parkraumbewirtschaftung

Parkraumbewirtschaftung ist ein wesentliches Element des Parkraummanagements. Sie bezieht sich ausschließlich auf den öffentlichen Straßenraum.

Die Parkraumbewirtschaftung sorgt für eine Reduzierung der Parkraumnachfrage und soll zu einer ausgeglichenen Parkraumbilanz („Angebot und Nachfrage sind ausgeglichen“) verhelfen.

Die konsequente Anwendung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen bewirkt:

- eine Verbesserung der Parkraumverfügbarkeit der Bewohnenden,
- eine Erleichterung der Zugänglichkeit mit Pkw für die Kundschaft und Lieferanten sowie
- eine Reduzierung des Zielverkehrs durch Berufs- und Ausbildungspendler.

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.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Kurzfassung

10. Januar 2022

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

Modifizierung der bestehenden Parkraumbewirtschaftungszonen

Gegenwärtig bestehen in der Landeshauptstadt 17 Parkraumbewirtschaftungszonen. Die Parkregelungen sind oft kleinräumig und nicht einheitlich ausgelegt, was sie insbesondere für ortsunkundige Personen schwer verständlich macht und zu erhöhtem Parksuchverkehr führt.

Stattdessen eignet sich eine Anpassung der derzeitigen Bewirtschaftungsform in den Bewirtschaftungsgebieten. Als Bewirtschaftungsform eignet sich das Mischparken mit Gebührenpflicht, wobei das Abstellen eines Fahrzeuges grund-

sätzlich für alle Nutzergruppen möglich bleibt. Bei der Gestaltung der Parkgebühr müssen die verkehrlichen Rahmenbedingungen im Quartier berücksichtigt werden. Die Parkgebührenhöhe richtet sich nach den gebietsspezifischen Empfehlungen der Parkgebührenordnung in Kapitel 6.2 des Gesamtberichtes. Die Umsetzung ist mit entsprechenden Planungen und Kosten verbunden (vgl. Kapitel 7.2 des Gesamtberichtes).

6.4 Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigung

Nutzende mit Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen sind von der geltenden Parkregelung befreit. Sie können zum Beispiel an bewirtschafteten Parkständen ohne Gebühr oder das Auslegen einer Parkscheibe oder ohne Einhaltung einer Parkdauerbegrenzung parken.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden können folgende Nutzergruppen von diesen Regelungen Gebrauch machen:

- Bewohnende,
- Gewerbetreibende,
- mobilitätseingeschränkte Personen und
- Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs für maximal 3 Stunden (entsprechend der aktuellen Parkgebührenordnung in Wiesbaden bis 31.12.2021.)

Es gilt, sorgfältig die Anzahl an Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen in den jeweiligen Quartieren abzuwägen. Ist deren Anteil am Verkehrsaufkommen zu hoch, sind die verkehrlichen Wirkungen von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen – z. B. die Reduzierung der Belegung der Parkflächen und Erhöhung der Parkchancen für Besuchende und der Kundschaft – deutlich geringer.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept

Kurzfassung
10. Januar 2022

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Kurzfassung

10. Januar 2022

Bewohnende

Es wird empfohlen, zunächst die flächenhafte Einführung der Parkraumbewirtschaftung voranzutreiben. Der aktuell zulässige Gebührenrahmen nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr sollte ausgeschöpft werden. Damit wäre eine Erhöhung der Gebühr für Bewohnerparkausweise bis zu 30,70 € pro Jahr möglich.

Es ist zu erwarten, dass das Land Hessen in absehbarer Zeit die Kommunen zur Festlegung der Gebühren für die Sonderparkberechtigung für Bewohnende ermächtigen wird. In diesem Fall sind die Möglichkeiten für die Festsetzung der Gebühren für die Bewohnerparkausweise innerhalb des zulässigen Gebührenrahmens bis zu 767 € pro Jahr und in Anlehnung an die Kosten für die ÖPNV-Nutzung oder die Anmietung eines adäquaten Stellplatzes in einer Parkierungsanlage zu prüfen.

Neben der Gebühr kann die Stadt über eine Kontingentierung oder restriktive Gestaltung der Vergabekriterien die Anzahl der Bewohnerparkausweise steuern.

Eine Kontingentierung bietet sich in Gebieten an, in denen die Bewohnenden die dominierende Nachfragegruppe sind und Optionen zur Ausweitung des Angebotes für sie (z. B. in Form von Quartiersgaragen) nicht zur Verfügung stehen. Einige Kommunen kontingentieren die Berechtigungen und teilen sie nach der Reihenfolge der Beantragung aus. Das Verfahren ist mit einem nicht unerheblichen Verwaltungsaufwand verbunden.

Strengere Vergabekriterien – z. B. Ausgabe von Bewohnerparkausweisen nur wenn kein privater Stellplatz in näherer Umgebung (von 300 Metern) zur Verfügung steht wie in München oder nur auf den Halter eines Kraftfahrzeugs – tragen ebenfalls zur Reduzierung des Bewohnerparkverkehrs bei.

Gewerbetreibende

Die aktuellen Vergabekriterien sind offenbar angemessen, um die verkehrslenke Wirkung zu unterstützen. Punktuelle Erhebungen der Parkberechtigungen (in der Innenstadt) lassen keine signifikante Anzahl an abgestellten Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigungen erkennen. Dies sollte regelmäßig mit Hilfe von Stichprobenerhebungen überprüft werden.

6.5 Parkraumüberwachung

Die Parkraumüberwachung kontrolliert die Einhaltung der Vorort geltenden Parkregelungen und ahndet die Parkverstöße aller Nutzergruppen.

Die Wirkungen von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen sind umso größer, je stärker die Regelungen von den Verkehrsteilnehmenden befolgt werden. Dies setzt eine intensive Kontrolle des ruhenden Verkehrs voraus.

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.

Die Parkraumüberwachung ist der größte Kostenfaktor bei der Umsetzung von flächenhaften Parkraumbewirtschaftungskonzepten. Da eine automatisierte Parkraumüberwachung mit Kennzeichenerfassung, wie in benachbarten europäischen Ländern (z. B. ScanCars in Niederlande) in Deutschland aufgrund des bestehenden Straßenverkehrsrechts und aus Datenschutzgründen bislang (noch) nicht möglich ist, wird empfohlen, parallel zur Erschließung neuer Parkzonen den Personalbestand der Parkraumüberwachung aufzustocken, um so die angestrebten verkehrlichen Wirkungen und die Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung der neuen Gebiete zu sichern.

6.6 Management öffentlich zugänglicher Parkbauten

Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und in Parkieranlagen stehen in Konkurrenz zueinander. Nutzende präferieren grundsätzlich Abstellmöglichkeiten im Straßenraum. Daher füllen sich zunächst die Straßenräume und erst bei einer Vollausslastung verteilt sich die Nachfrage weiter zu den Parkieranlagen.

In den vergangenen Jahrzehnten sind zahlreiche Parkhäuser und Tiefgaragen in der Innenstadt der Landeshauptstadt entstanden, die nur an wenigen Tagen im Jahr ausgelastet sind. Damit bestehen enorme Ressourcen in zentralen Lagen, die bisher nicht optimal genutzt werden. Ein Grund dafür liegt in der Betreiberstruktur der Parkhäuser. Die überwiegend privaten Betreiber verfolgen renditeorientierte Strategien und unterstützen nicht systematisch kommunale verkehrliche Zielstellungen.

Vor diesem Hintergrund ist eine Zurückführung der städtischen Parkieranlagen unter städtische Regie dringend zu empfehlen und durch den Beschluss

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Kurzfassung

10. Januar 2022

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Kurzfassung

10. Januar 2022

Nr. 0243 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 22.10.2019 sowie die erste Rückführung (Parkhaus Theater) bereits in die Wege geleitet. Dies ist aber nur stufenweise möglich, da die privaten Betreiber vertraglich zum Teil sehr langfristig gebunden sind. Eine Zusammenfassung der verkehrlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Aspekte bei der Kommunalisierung des Parkhausbetriebes enthält Anlage 3 des Gesamtkonzeptes „Öffentliche Parkhäuser unter städtischer Regie – Chancen und Risiken“.

Der kommunale Zugriff auf den Betrieb der öffentlich zugänglichen Parkbauten ist mit folgenden Chancen verbunden:

- Systematische Steuerung der Nachfrage zwischen den Parkraumkapazitäten im öffentlichen Straßenraum und den öffentlichen Parkhäusern ermöglichen.
- Betriebskonzepte der Parkhäuser an kommunale Zielstellungen orientieren.
- Stellplatzkontingente nach verkehrlichen Gesichtspunkten bemessen.
- Tarifgestaltung als Steuerungsinstrument nutzen.
- Nachfrageintensität zwischen den Parkhäusern regulieren.
- Flexibilität der Angebotsbereitstellung bei künftigen Nachfrage- und Infrastrukturveränderungen sicherstellen.
- Innovative Mobilitätsangebote fördern.
- Synergien der technologischen Entwicklung des Parkraummanagements im Straßenraum und in Parkbauten nutzen.

Abbildung 4: Parkeinrichtungen in der Innenstadt⁹



ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Kurzfassung
10. Januar 2022

6.7 Lieferbereiche im Straßenraum

Lieferfahrzeuge stehen in Flächenkonkurrenz mit dem ruhenden Pkw-Verkehr. Die Anordnung von Lieferbereichen in innerstädtischen Bereichen kann zu erheblichen Stellplatzverlusten führen, wenn die in den verkehrsplanerischen Regelwerken empfohlenen zwei bis vier Ladestände je 100 m Straßenseitenabschnitt (bei intensiver Ladetätigkeit) umgesetzt würden¹⁰. Zudem ist die erforderliche Kontrolle der zeitlichen Begrenzung oder die Ahndung von Fehlbelegungen der Liefer- und Ladezonen aufgrund von Personalmangel in der Verkehrsüberwachung und auf Grund rechtlicher Einschränkungen problematisch.

⁹ Quelle: LK Argus nach Landeshauptstadt Wiesbaden: Parkhäuser in Wiesbaden, 2019.

Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

¹⁰ FGSV: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, 2005.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Kurzfassung
10. Januar 2022

Ist das Angebot an Ladezonen nicht ausreichend oder sind die Lieferbereiche fehlbelegt, werden Liefer- und Ladetätigkeiten in zweiter Reihe ausgeführt und die Verkehrssicherheit reduziert.

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, welches das Be- und Entladen ausschließlich für gewerbliche Zwecke vorsieht¹¹. Regelwidrige Belegungen könnten hierdurch einfacher von legalen Ladevorgängen unterschieden und geahndet werden.

Die Digitalisierung wird künftig zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen und einer zielorientierten Ausweisung von neuen Lieferbereichen beitragen. Der Druck auf den ruhenden Pkw-Verkehr wird aber aufgrund der überproportional dynamischen Entwicklung des Lieferaufkommens weiterhin zunehmen, was bei der Erstellung von Parkraummanagementkonzepten auf Quartiersebene zu berücksichtigen ist.

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.

6.8 Radabstellanlagen

Das Parkraummanagementkonzept ist mit den Anforderungen und Zielstellungen des Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Wiesbaden zu verknüpfen.

Maßnahmen zur Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs bieten in der Regel Chancen für eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. So führt eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung zur Reduzierung der Belegung der vorhandenen Pkw-Parkstände und eröffnet Optionen zur teilweisen Umwidmung von nicht mehr benötigtem Parkraum in Radabstellanlagen. Dies ist an ÖPNV-Verknüpfungspunkten, in Kreuzungsbereichen und insbesondere an Stellen mit einem hohen Querungsbedarf für Fußgänger empfehlenswert, da abgestellte Pkw in diesen Bereichen häufig die Sichtbeziehungen zwischen dem fließenden Kfz-Verkehr und Radfahrenden sowie Zufußgehenden behindern und das Unfallrisiko erhöhen.

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

¹¹ Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK). 2019.

trägt dazu bei, die gesellschaftliche Akzeptanz zu fördern und die Flächenpotenziale bestmöglich auszunutzen.

6.9 Park+Ride

Mit den allgemeinen Trends zur Intermodalität steigt auch die Bedeutung des Pkw als Zu- und Abbringerverkehrsmittel zum und vom ÖPNV. P+R-Anlagen ermöglichen Ein- und Auspendlern an Verknüpfungspunkten zwischen MIV und ÖPNV den schnellen und bequemen Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln.

P+R kann einen Beitrag leisten, Einpendlerströme in die sensiblen Innenstadtbereiche zu reduzieren und Verkehrsbelastungen durch Auspendler zu vermeiden, wenn das Auto an einer wohnstandortnahen oder möglichst zentrumsfernen Anlage abgestellt wird. Ihr Angebot richtet sich gewöhnlich an Tagesparkende (Berufs- und Ausbildungspendler). Idealerweise und bei guter ÖPNV-Qualität sind sie auch für den Einkaufs-, Freizeit-, Tourismus- und Veranstaltungsverkehr relevant.

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 (Stauumfahrung, Busspuren, Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen für Busse).

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 und die Daten zu übertragen. Im Rahmen des Projektes DIGI-P sollen die Daten auch in den Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM) des Bundes einfließen. Damit wären die Daten dann auch von Navigationssystemen nutzbar.

6.10 Parkleitsystem und Digitalisierung des Parkraums

Ein Parkleitsystem reduziert unnötigen Parksuchverkehr und führt zu einer effektiveren Nutzung des Parkraumangebots. Parkleitsysteme sollen vor allem ortsunkundige Personen zum Parkziel führen.

ESWE Verkehr

Wlpark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Kurzfassung

10. Januar 2022

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 flächen-deckenden Ausstattung der Straßenräume mit entsprechender Technik zu erzielen, sodass diese Potenziale erst mittelfristig zum Tragen kommen werden.

6.11 Verknüpfung mit weiteren Themen

Das Konzept fasst Hinweise für weitere stadtweite Konzepte 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.

7 Anleitung zur Erstellung von Parkraummanagementkonzepten für Quartiere (Handbuch, Beta-Version)

Die vorliegende Anleitung (Handbuch) enthält Hinweise zur Planung, Umsetzung und zum Betrieb, mit denen die Stadtverwaltung, eine Parkraummanagementgesellschaft oder fachkundige Dritte konkrete Parkraummanagementkonzepte für die einzelnen Quartiere in Wiesbaden aufstellen können. Ziel ist es, stadtweit aufeinander abgestimmte Konzepte unter Berücksichtigung der jeweiligen quartiersspezifischen Rahmenbedingungen zu erstellen.

Die Auftraggebenden (Stadtverwaltung) sollen mit dem Handbuch in der Lage sein

- Ausschreibungen zu erstellen,
- Konzepte fachlich zu bewerten,
- Umsetzungen zu planen und
- Maßnahmen zu evaluieren.

Für die ausführenden Akteure (Planungsbüros oder andere fachliche Beteiligten) enthält der Leitfaden konkrete Vorgaben zum Ablauf und zu den Ergebnissen eines Parkraummanagementkonzepts für das Untersuchungsgebiet, wie

- Arbeitsschritte und -abfolge der durchzuführenden Untersuchungen,
- Grundlagendaten, die zu erarbeiten sind,
- Maßnahmen, die in Abhängigkeit zur örtlichen Bestandssituation festzulegen sind.

Das Handbuch berücksichtigt

- die Ziele für die Gestaltung des Parkraummanagements in Wiesbaden (vgl. Kapitel 2),
- die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie die Erfahrungen mit den bisher in Wiesbaden angewendeten Parkraummanagementmaßnahmen (vgl. Kapitel 3),
- den aktuellen Stand der kommunalen Parkraumpraxis und der technologischen Entwicklungen sowie den rechtlichen Rahmen zum Parkraummanagement in Deutschland zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichtes (vgl. Kapitel 5)
- und setzt den gesamtstädtischen Rahmen für das Parkraummanagement in der Landeshauptstadt Wiesbaden voraus (vgl. Kapitel 6).

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Kurzfassung

10. Januar 2022

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

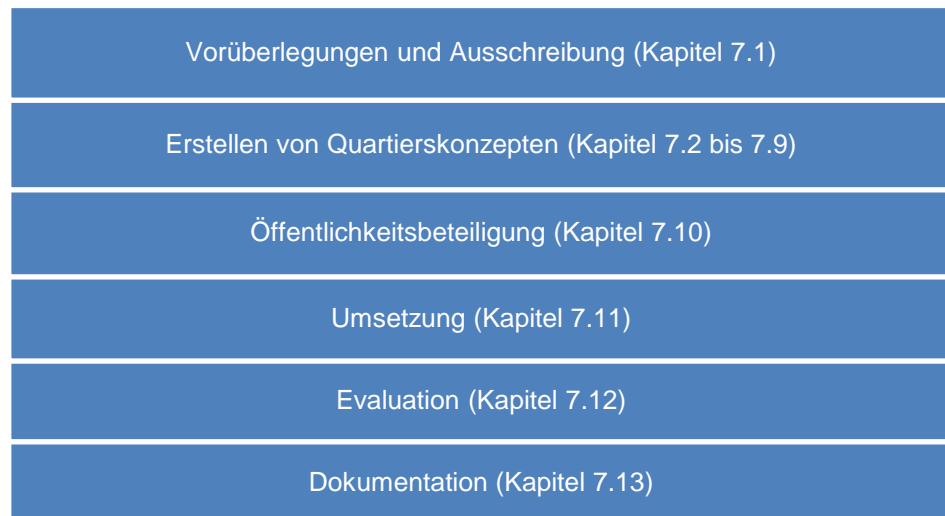
Kurzfassung

10. Januar 2022

Die vorliegende Version stellt einen Entwurf des Handbuchs dar (Beta-Version). Nach dieser Anleitung sollen bis zu sechs konkrete Stadtquartiere überplant werden, die dabei gewonnenen Erfahrungen sollen dann in eine zu überarbeitende endgültige Version des Handbuchs einfließen.

Das Handbuch beinhaltet alle Phasen von der Planung bis zur Umsetzung und Evaluierung (Abbildung 5). Es enthält die notwendigen Handlungsschritte und wenn-dann-Abhängigkeiten zwischen den Analyseergebnissen und dem Maßnahmenkonzept.

Abbildung 5: Phasen eines Parkraummanagementkonzeptes mit Verweisen auf die Kapitel des Gesamtberichtes



Das Handbuch behandelt Instrumente, die auf Quartiersebene zur Anwendung kommen können. Dies sind:

- Die Prüfung einer flächenhaften Parkraumbewirtschaftung.
- Die Anpassung des Parkraumangebotes zum Beispiel durch eine Änderung der Parkstandanordnung, Schaffung von Quartiersgaragen oder die Freigabe von privatem Parkraum für öffentliche Nutzungen.
- Hinweise zur Gestaltung und Anpassung der Angebote für
 - Liefern und Laden,
 - Radabstellanlagen,
 - Sharing-Angebote und Mobilitätsstationen,
 - Mobilitätseingeschränkte Personen,
 - E-Lademöglichkeiten,
 - Reisebusse und Taxen.

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
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