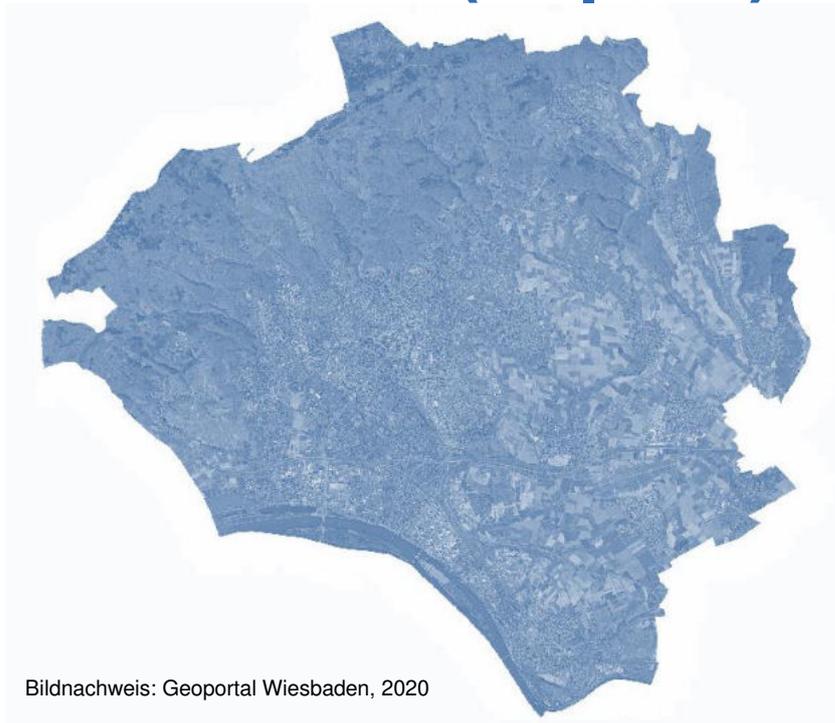


Gesamtbericht

Parkraummanagementkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden (Wipark)



Bildnachweis: Geoportal Wiesbaden, 2020

16. September 2021

LK Argus GmbH

Gesamtbericht

Parkraummanagementkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden (Wipark)

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, 16. September 2021

1	Einführung	1	ESWE Verkehr
	1.1 Anlass und Ziele des Projekts	1	Wipark
	1.2 Vorgehensweise	2	Landeshauptstadt
	1.3 Projektbegleitung	4	Wiesbaden –
			Parkraum-
			management-
			konzept
2	Gegenstand und Ziele für das kommunale Parkraummanagement in Wiesbaden	5	Gesamtbericht
	2.1 Problemstellung und Gegenstand des Parkraummanagements	5	16. September 2021
	2.2 Nutzergruppen	7	
	2.3 Ziele	9	
3	Städtebauliche und verkehrliche Rahmenbedingungen	13	
	3.1 Lage	13	
	3.2 Stadtstruktur	14	
	3.3 Straßennetz und Verkehrsbelastungen	16	
	3.4 Parkraumangebot	19	
	3.4.1 Öffentlicher Straßenraum	19	
	3.4.2 Parkbauten	21	
	3.5 Verkehrsmittel im Umweltverbund	24	
4	Strukturbasierte Quartiersabgrenzung mit potenziell hohem Parkdruck	26	
	4.1 Einwohnerdichte	26	
	4.2 Beschäftigtendichte	27	
	4.3 Nutzungsdichte	28	
	4.4 Motorisierungsgrad	30	
	4.5 Priorisierung	31	
5	Instrumente des Parkraummanagements	36	
	5.1 Handlungsfelder und Instrumentarien	36	
	5.2 Umsetzungsebenen	38	

ESWE Verkehr	6	Parkraummanagement auf gesamtstädtischer Ebene	40
Wipark			
Landeshauptstadt			
Wiesbaden –			
Parkraum-			
management-			
konzept			
Gesamtbericht			
16. September 2021			
	6.1	Stellplatzsatzung	41
	6.1.1	Stand in Wiesbaden	41
	6.1.2	Empfehlungen	43
	6.2	Parkgebührenordnung	46
	6.2.1	Stand in Wiesbaden	46
	6.2.2	Empfehlungen	46
	6.3	Parkraumbewirtschaftung	50
	6.3.1	Stand in Wiesbaden	51
	6.3.2	Empfehlungen	51
	6.4	Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigung	60
	6.4.1	Stand in Wiesbaden	60
	6.4.2	Empfehlungen	64
	6.5	Parkraumüberwachung	65
	6.5.1	Stand in Wiesbaden	65
	6.5.2	Empfehlungen	67
	6.6	Management öffentlich zugänglicher Parkbauten	68
	6.6.1	Stand in Wiesbaden	69
	6.6.2	Empfehlungen	69
	6.7	Lieferbereiche im Straßenraum	72
	6.7.1	Stand in Wiesbaden	72
	6.7.2	Empfehlungen	73
	6.8	Radabstellanlagen	74
	6.8.1	Stand in Wiesbaden	74
	6.8.2	Empfehlungen	75
	6.9	Park+Ride	76
	6.9.1	Stand in Wiesbaden	76

6.9.2	Empfehlungen	77	ESWE Verkehr
6.10	Parkleitsystem und Digitalisierung des Parkraums	79	Wipark
6.10.1	Stand in Wiesbaden	79	Landeshauptstadt
6.10.2	Empfehlungen	80	Wiesbaden –
6.11	Verknüpfung mit weiteren Themen	81	Parkraum-
			management-
			konzept
			Gesamtbericht
7	Anleitung zur Erstellung von Parkraummanagementkonzepten für Quartiere (Handbuch, Beta-Version)	89	16. September 2021
7.1	Vorüberlegungen	91	
7.2	Parkraumbewirtschaftung	92	
7.2.1	Bestandsanalyse	94	
7.2.2	Maßnahmenkonzept	106	
7.2.3	Überwachungskonzept	110	
7.2.4	Wirtschaftlichkeitsberechnungen	112	
7.3	Optimierung des Parkraumangebots	116	
7.4	Liefern und Laden im Straßenraum	121	
7.5	Hinweise zu Radabstellanlagen	124	
7.6	Hinweise zu Sharing-Angeboten und Mobilitätsstationen	130	
7.7	Hinweise zu Parkständen für mobilitätseingeschränkte Personen	131	
7.8	Hinweise zu E-Ladestationen	132	
7.9	Hinweise zu Reisebussen und Taxen	133	
7.10	Öffentlichkeitsbeteiligung	134	
7.10.1	Beteiligungsprozess	134	
7.10.2	Instrumente für die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	135	
7.11	Umsetzung	138	
7.12	Evaluation des Konzepts	142	
7.13	Dokumentation	143	

ESWE Verkehr	8	Zusammenfassung	144
Wipark		Tabellenverzeichnis	145
Landeshauptstadt		Abbildungsverzeichnis	146
Wiesbaden –		Literaturverzeichnis	148
Parkraum-		Anlagenverzeichnis	155
management-			
konzept			
Gesamtbericht			
16. September 2021			

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. Die Stadt reagiert auf die sichtbaren Konfliktpotenziale mit situationsbedingten Maßnahmen zum Parkraummanagement.

Im Rahmen des vorliegenden Projektes soll ein gesamtstädtisches integriertes Parkraummanagementkonzept entwickelt werden, das

- die Ziele,
- die Instrumente und
- die Vorgehensweise

für den Umgang mit Parkraum definiert.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Untersuchungen und die Ergebnisse des Projektes.

1.1 Anlass und Ziele des Projekts

In der Landeshauptstadt Wiesbaden sind sowohl in den Altbauquartieren als auch in Quartieren neuerer Entstehung ein erheblicher Parkdruck im öffentlichen Straßenraum und damit verbundene Parksuchverkehre vorhanden. Der hohe Parkdruck führt häufig zu einem regelwidrigen Beparken von Zufahrten und Kreuzungsbereichen, Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr, zu Verkehrsbehinderungen und Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit.

Die aktuellen Regelungen zur Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten im Stadtgebiet sind sehr heterogen. In einigen Ortsbezirken ist eine Reglementierung der Nutzung vorhanden, in den meisten jedoch stehen die Parkstände allen Nutzenden¹ ohne Einschränkungen zur Verfügung. Dies befördert weiter den hohen Pkw-Besitz und die dominante Stellung des privaten Pkw im Stadtbild.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadtverordnetenversammlung (StVV) am 14.09.2017 den Beschluss (Nr. 0390) zur Erstellung eines „Konzepts für eine

¹ Alle Inhalte in diesem Bericht wenden sich an alle Geschlechter (m/w/d). Soweit grammatikalisch männliche, weibliche oder neutrale Personenbezeichnungen verwendet werden, dient dies allein der besseren Lesbarkeit.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

abgestufte flächendeckende Parkraumbewirtschaftung vor allem in Innenstadtbereichen“ gefasst.

Darüber hinaus sollen die Parkhäuser und Tiefgaragen in der Innenstadt wieder in städtische Regie überführt werden (StVV-Beschluss Nr. 0243 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.

Das Projekt soll

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

Darüber hinaus sind konkrete Parkraummanagementkonzepte für ausgewählte städtische Quartiere zu erarbeiten.

1.2 Vorgehensweise

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

- Womit befasst sich Parkraummanagement und welche Effekte auf gesamtstädtischer und Quartiersebene sind mit einer zielgerichteten Parkraumstrategie zu erreichen?

Vgl. Kapitel 2

Dieses Kapitel beschreibt die Handlungsfelder und den Wirkungsumfang des kommunalen Parkraummanagements, zeigt aber auch dessen Grenzen auf.

- Welche städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen sind bei der Gestaltung des Parkraummanagements zu berücksichtigen? In welchen Gebieten sind besondere Konflikte zu erwarten?

Vgl. Kapitel 3

Dieses Kapitel fasst die städtebaulichen und verkehrlichen Ausgangsbedingungen in der Landeshauptstadt Wiesbaden zusammen.

- In welchen Gebieten sind besondere Konflikte zu erwarten?

Vgl. Kapitel 4

Das Kapitel betrachtet Nutzungsdichten als Indikator für den Parkdruck im Gebiet und Nutzungsarten als Indikator für die Konkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen wie Bewohnende, Beschäftigte und Besuchende um den Parkraum für städtische Teilräume und ermöglicht die Identifizierung von Gebieten, in denen ein besonderer Problemdruck und Handlungsbedarf hinsichtlich Regelungen zum Parkraummanagement zu erwarten sind.

- Welche Instrumente des kommunalen Parkraummanagements stehen zur Verfügung und sind diese im gesamtstädtischen oder im quartiersbezogenen Kontext zu gestalten und umzusetzen?

Vgl. Kapitel 5

In diesem Kapitel ist der aktuelle Stand zu den angewandten Instrumenten in der kommunalen Parkraumgestaltung in Deutschland zusammengefasst und den Umsetzungsebenen zugeordnet.

- Welcher Gestaltungsrahmen in welchen Handlungsfeldern ist auf gesamtstädtischer Ebene zu setzen?

Vgl. Kapitel 6

Das Kapitel behandelt gesamtstädtische Regel- und Planwerke, die einheitliche Rahmenbedingungen für das Parkraummanagement in der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgeben. Sie bilden die Grundlagen für die Gestaltung des Parkraumangebotes und der Nutzungsbedingungen für den Parkraum in den Quartieren, die bei den konkreten Detailplanungen zu berücksichtigen sind.

- 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

Eine Anleitung in Form eines Handbuchs beschreibt, wie und mit welchen Bestandteilen konkrete Quartierskonzepte stadtwweit einheitlich zu erstellen sind. Das Handbuch beinhaltet alle Phasen von der Planung bis zur Umsetzung.

Im vorliegenden Bericht handelt es sich um einen Entwurf (Beta-Version) des Handbuchs, das anhand einer beispielhaften Anwendung in ausgewählten Quartieren geprüft und ggf. überarbeitet werden soll.

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

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

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

1.3 Projektbegleitung

Das Parkraummanagementkonzept erstellt die ESWE Verkehr in Zusammenarbeit mit einem interdisziplinären Bearbeitungsteam, bestehend 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 unterstützen den Bearbeitungsprozess.

Eine fachliche und formelle Steuerung des Projektes erfolgt in einem Konzeptsteuerungskreis, besetzt durch Vertretende der ESWE Verkehr, Fachabteilungen der Stadtverwaltung und dem Projektteam. Der Konzeptsteuerungskreis tagt in einem durchschnittlichen Turnus von 4-6 Wochen.

Ein Parkbeirat aus wesentlichen Akteuren der Stadtgesellschaft, wie der Stadtverordnetenversammlung, Verbänden aus Wirtschaft, Einzelhandel, Handwerk, Wohnungswirtschaft sowie Sozialorganisationen hat eine beratende Funktion und sichert die Berücksichtigung der Interessen der Betroffenen.

Die Bevölkerung wird im Rahmen von Öffentlichkeitsveranstaltungen informiert und kann im Rahmen von themenspezifischen Ideenlaboren eigene Wünsche, Ideen und konkrete Vorschläge einbringen.

Eine umfangreiche Internetpräsenz über die Beteiligungsplattform der Stadt (dein.wiesbaden.de) und der Webseite von ESWE Verkehr steht permanent als Informationsquelle zur Verfügung. Des Weiteren sind interaktive Web-Formate Bestandteil der Kommunikations- und Beteiligungskonzepte zum Projekt.

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.

Der Fokus im vorliegenden Bericht liegt auf dem motorisierten ruhenden Verkehr. Verknüpfungen zu weiteren Themen, die in Flächenkonkurrenz dazu stehen wie Liefern im Straßenraum, Radverkehrsanlagen u. a. werden aufgezeigt, Wechselwirkungen diskutiert und Handlungserfordernisse definiert.

2.1 Problemstellung und Gegenstand des Parkraummanagements

Parkraum für Kraftfahrzeuge steht in Flächenkonkurrenz zum fließenden Kfz-Verkehr aber auch zu anderen Verkehrsarten wie ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Er beansprucht Flächen, die auch für andere städtische Nutzungen wichtig sind, wie z. B. für Grün, Aufenthalt, Freiraum, Bebauung.

Parkraumangebote sind Ziele und Quellen von Kfz-Fahrten und wirken sich sowohl auf die Qualität des Ablaufs aller Verkehrsarten als auch auf die Nutzung von Gebäuden und sonstigen Stadträumen durch Lärm- und Luftschadstoffemissionen aus.

Die Dimensionierung und Gestaltung des Parkraumangebotes sollten daher

- stadtverträglich unter Berücksichtigung der Flächenansprüche der anderen Verkehrsarten und städtischen Nutzungen und
- umweltverträglich unter Berücksichtigung der negativen Auswirkungen

erfolgen.

In vielen Städten und insbesondere in verdichteten zentralen Bereichen ist der öffentliche Raum knapp. Grund ist die zunehmende Konkurrenz der Nutzungen. Bewohnende, Besuchende, Beschäftigte, Kundschaft, Gewerbetreibende und Andienungen haben verschiedene Nutzungsansprüche und konkurrieren um den vorhandenen Parkraum (vgl. Kapitel 2.2).

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

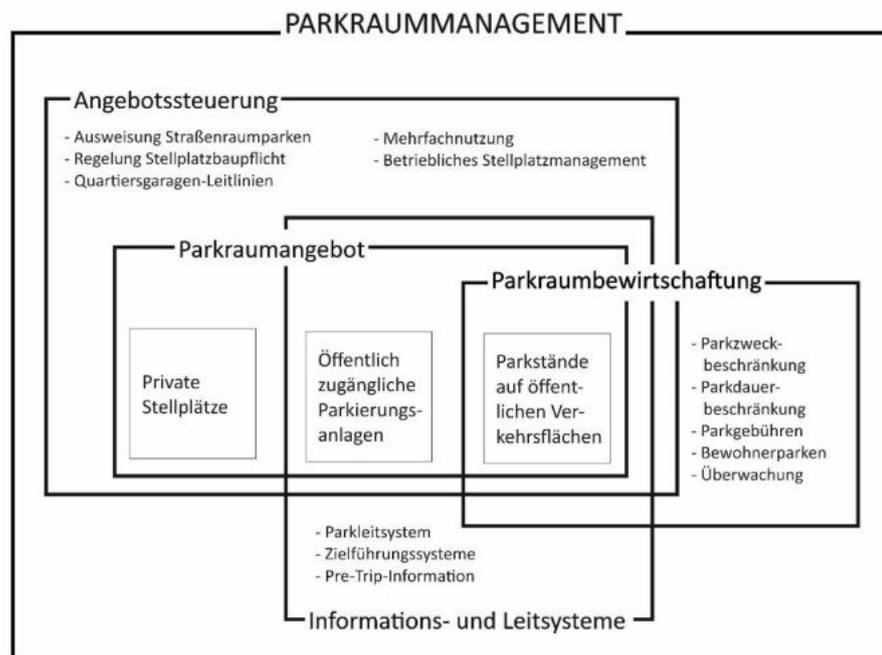
Im Zuge der Verkehrswende nehmen weitere Nutzungsansprüche an Bedeutung zu. Forderungen nach neuen und sichereren Radverkehrsanlagen, Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie Reduzierung von Lärm- und Luftbelastungen rücken zunehmend in Fokus der Stadt- und Verkehrsplanung.

Für eine künftige Neuausrichtung der Mobilität ist die Steuerung des ruhenden Verkehrs eine wichtige Stellschraube, da eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl effizient möglich ist. Dies erfordert aber ein ganzheitliches Parkraummanagement für die öffentlichen und privaten Flächen.

Parkraummanagement befasst sich mit der Bereitstellung von Parkraum und der Gestaltung der Nutzungsbedingungen dafür. Es beeinflusst durch bauliche, organisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen räumlich und zeitlich die Parkraumnutzung. Damit steuert es das Parkraumangebot und dessen Nachfrage im Sinne von Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit (Baier, Klemp, Peter-Dosch, 2005). 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 Parksucherverkehr führen und die Aufenthaltsqualität verbessern (Berlin, 2012).

Abbildung 1: Das System Parkraummanagement



Quelle: LK Argus nach (Berlin, 2004).

Das kommunale Parkraummanagementkonzept sollte sich mit allen Belangen der Angebots- und Nachfragesteuerung befassen. Gleichzeitig ist darauf zu achten, Quartierskonzepte durch Fokussierung auf wesentlichen Steuerungsinstrumente zielorientiert und umsetzbar zu gestalten (vgl. Kapitel 7).

Zuständig für das Parkraummanagement ist die Kommune. Im privaten Raum kann sie aber lediglich bauordnungsrechtlich Einfluss zum Beispiel durch die Stellplatzsatzung nehmen (vgl. Kapitel 6.1).

2.2 Nutzergruppen

Das Parkraummanagement hat die Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Durch die nutzergruppenspezifische Erleichterung oder Begrenzung des Zugangs und der Nutzung der jeweiligen Parkraumangebote wirkt es verkehrssteigernd oder verkehrsreduzierend. Daher sind die jeweiligen Bedingungen (Maßnahmen) immer in Einklang mit den übergeordneten verkehrlichen Zielen der Landeshauptstadt Wiesbaden anzuwenden. Nachfolgend sind die Charakteristik der Nutzergruppen sowie mögliche Steuerungsmöglichkeiten dargestellt (Abbildung 2).

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

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wlpark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Nutzergruppe

Charakteristik und Steuerungsmöglichkeiten

Bewohnende

Bewohnende eines bestimmten Gebietes benötigen Parkraum in unmittelbarer Nähe zum Wohnort. Akzeptiert werden erfahrungsgemäß bis zu maximal 500 Metern zwischen Abstell- und Wohnort (FGSV, 2005). Bewohnende gehören in der Regel zu den Langparkenden. Entweder sie parken den ganzen Tag an einer Stelle oder sie verlassen früh den Abstellort und kommen am Abend wieder. In der Regel wird das Fahrzeug dann an einem anderen Standort abgestellt, da eine Reservierung des Parkstandes im öffentlichen Straßenraum nicht möglich ist.

Eine Bevorrechtigung von Bewohnenden städtischer Quartiere ist bei Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes nur zulässig, wo mangels privater Stellflächen und aufgrund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks diese regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz zu finden.

Beschäftigte und Auszubildende

Beschäftigte und Auszubildende verweilen relativ lange am Zielort. Sie zählen zu den gebietsfremden Langparkenden, parken in der Regel aber nicht über Nacht.

Gebietsfremde Langparkende reagieren besonders sensibel auf Gebühren und stehen damit besonders im Fokus einer Parkraumbewirtschaftung. Ein Umstieg auf den Umweltverbund ist unter entsprechenden Rahmenbedingungen möglich. Voraussetzung ist jedoch ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs selbst sowie die Möglichkeit das Fahrzeug beispielsweise an einer P+R-Anlage abzustellen, sofern das Ziel nicht mit Fahrrad oder zu Fuß in zumutbarer Entfernung erreichbar ist.

Einkaufende

Diese Gruppe kennzeichnet sich durch eine vergleichsweise kurze Verweildauer am Zielort. Dadurch reagiert sie weniger sensibel auf Gebühren als Langparkende. Gleichzeitig akzeptieren Einkaufende aufgrund der kurzen Verweildauer nur geringe Entfernungen zwischen Abstell- und Zielort.

Besuchende

Besuchende haben unterschiedliche Parkraumnachfragestrukturen, die maßgeblich vom Zweck des Besuches abhängen. Während der Besuch einer Veranstaltung in der Regel zu einem Kurzparkvorgang führt, erzeugt der Besuch einer Tagung oder die Übernachtung in einem Hotel einen Langparkvorgang. Damit ergeben sich je nach Zweck unterschiedliche Anforderungen und Rahmenbedingungen.

Liefernde

Lieferverkehre kennzeichnen sich in der Regel durch eine sehr kurze Verweildauer und akzeptieren nur sehr geringe Entfernungen zwischen Abstell- und Zielort. Dies sind erfahrungsgemäß 50 m (FGSV, 2005). Liefertätigkeiten werden in der Regel vormittags bzw. mittags ausgeführt. Neben der eigentlichen Parkfläche sind fallweise Nebenflächen zum Abstellen des Transportgutes erforderlich. Damit haben Lieferverkehre einen hohen Flächenbedarf. Sie sind in der Regel auf das Abstellen des Fahrzeuges im öffentlichen Raum angewiesen.

Dienstleistende

Dies sind beispielsweise Handwerk, Handel oder Gesundheitswesen. Sie befinden sich tagsüber am Zielort und haben je nach Zweck eine lange oder kurze Verweildauer. Allerdings akzeptieren sie unabhängig davon keine langen Fußwege aufgrund von oft schweren zu transportierenden Gegenständen.

Abbildung 2: Kfz-Parkraumnachfragende und deren Parkmerkmale

		Bewohnende	Beschäftigte, Auszubildende, Studierende	Kundschaft	Besuchende und Gäste	Dienstleistende	Liefernde
Parkdauer	kurz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	lang	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
auf das Parken im öffentlichen Straßenraum angewiesen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
langer Fußweg zumutbar		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
durch Parkleitsystem ansprechbar		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
■ trifft zu		▣ trifft teilweise zu		□ trifft nicht zu			

Quelle: LK Argus nach (FGSV, 2005)

2.3 Ziele

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 ab. Nachfolgend sind die jeweiligen Planwerke kurz erklärt und für das Konzept relevante Zielstellungen zusammengefasst:

- Green City Plan - Masterplan „WI-Connect“ (Wiesbaden, 2018[a])

Der Green City Masterplan ist eine Zusammenstellung von Maßnahmen, um die Belastungen in der Innenstadt mit NO₂ und anderen Luftschadstoffen sowie Lärm zu reduzieren. Zielstellungen sind unter anderem:

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

- die Reduzierung der Luftbelastung und Vermeidung damit verbundener Gesundheitsrisiken für die Bevölkerung und
- die Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastung.

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ (Magistrat Wiesbaden, 2018)

Im integrierten Stadtentwicklungskonzept werden zukünftige städtebauliche Entwicklungen, auch durch Mitwirkung der Bevölkerung, gesamtheitlich erarbeitet. Eine wichtige Maßnahme in Bezug auf das Parkraummanagementkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden ist unter anderem:

- die Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß, Rad).

- Verkehrsentwicklungsplan Landeshauptstadt Wiesbaden 2030 (ZIV, 2016)

Im Verkehrsentwicklungsplan werden Aussagen getroffen, wie das Verkehrsgeschehen bis 2030 in der Landeshauptstadt gestaltet werden soll. Nachfolgend sind wesentliche Aspekte, die den ruhenden Verkehr beeinflussen, zusammengefasst:

- Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs (Erhöhung des Umweltverbund-Anteils im Modal Split auf 65 %, Erhöhung des Radverkehrs- und ÖPNV-Anteils um insgesamt 10 %),
- Stadt attraktiv gestalten (z. B. Parkangebot Kfz/Rad, Quartiersentlastung von Kfz-Verkehr) und
- Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern.

- Radverkehrskonzept (AB Stadtverkehr, 2015)

Das Radverkehrskonzept beschreibt Maßnahmen, um den Radverkehr in Wiesbaden sicherer und attraktiver zu gestalten, ein fahrradfreundlicheres Klima zu schaffen und den Radverkehrsanteil am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen. Zu den Zielen zählen unter anderem:

- Steigerung des Radverkehrsanteils und
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

- Nahverkehrsplan (PTV, 2015)

Im Nahverkehrsplan werden Ziele definiert, um den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver zu gestalten. Der inzwischen dritte Nahver-

kehrplan der Landeshauptstadt wurde erstmals als gemeinsamer Nahverkehrsplan mit dem Rheingau-Taunus-Kreis beschlossen. Ein den Parkraum betreffendes Ziel ist:

- Eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel ist anzustreben.

- Luftreinhalteplan
(Hessen, 2019)

Um die Einhaltung des von der Europäischen Union festgelegten Immissionsgrenzwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt sicherzustellen, beschreibt der Luftreinhalteplan die Entwicklung der Luftschadstoffkonzentration in Wiesbaden und legt mögliche sowie verhältnismäßige Maßnahmen zur Verminderung der Luftschadstoffe fest. Folgende wichtige Maßnahmen im Luftreinhalteplan für das Parkraummanagementkonzept in Wiesbaden sind:

- zielgerichtete Führung des Parksuchverkehrs über das Parkleitsystem zu dem nächstgelegenen Parkhaus,
- Anhebung des Radverkehrsanteils von 6 % auf 20 % und
- attraktivere und sichere Gestaltung des Fußverkehrs.

Auf Grundlage der oben dargestellten Ziele der jeweiligen kommunalen Planungen und übergeordneten Planwerke wurden im planungsbegleitenden Konzeptsteuerungskreis (vgl. Kapitel 1.3) die Ziele für das Parkraummanagement in Wiesbaden definiert und ausformuliert. Einige Ziele wie die Reduzierung des Parksuchverkehrs lassen sich direkt mit den Instrumenten (vgl. Kapitel 5.1) des Parkraummanagements erreichen. Für andere kann das Parkraummanagement lediglich Handlungsfreiräume schaffen. Eine funktionierende Parkraumbewirtschaftung kann zum Beispiel Verkehrsflächen für andere Verkehrsarten verfügbar machen, die im Rahmen weiterer Planungen genutzt werden können.

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

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

- 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.

Hohe Einwohner-, Beschäftigten- und Motorisierungsdichten, gepaart mit starken Pendlerströmen, sind Indikatoren für starke Nutzerkonkurrenzen im Straßenraum und bei der Nachfrage nach Parkraum.

In diesem Kapitel werden die aktuellen städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen analysiert und Bereiche mit potenziell hohen Nutzungskonflikten und Handlungsbedarfen identifiziert.

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.

3.1 Lage

Die Lage in der Region und die Bedeutung von Wiesbaden als ein wichtiges Arbeits-, Einkaufs-, Verwaltungs- und Kulturzentrum bedingen starke Verflechtungen und Verkehrsrelationen mit dem Umland und der Region.

Zwischen dem Hainerberg und der Bierstädter Höhe im Osten, dem Mosbacher Berg im Süden, dem Schiersteiner Berg im Westen sowie den Taunushöhen im Norden liegt die Landeshauptstadt Wiesbaden am nördlichen Rheinufer (ZIV, 2016). In diesem Zusammenhang weist die Stadt Wiesbaden zum Teil erhebliche Geländeneigungen auf.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

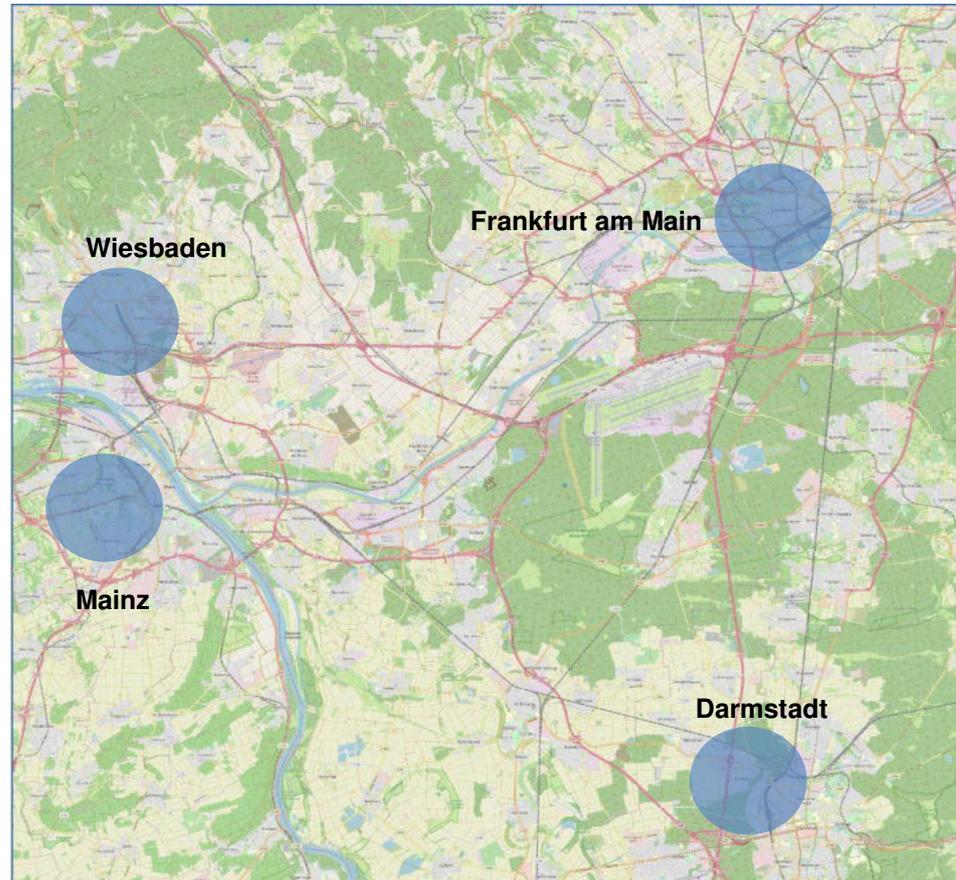
**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden liegt im westlichen Bereich der Metropolregion Rhein-Main und bildet zusammen mit Mainz, der Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz, ein wirtschaftsstarkes Doppelzentrum. Dies führt mitunter zu der hohen Beschäftigtendichte in Wiesbaden.

Abbildung 3: Lage in der Region



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

3.2 Stadtstruktur

Die städtebaulichen Strukturen in Wiesbaden sind unterschiedlich. Während in der Innenstadt hoch verdichtete Bereiche überwiegen, sind in den Randbereichen eher dörfliche Strukturen zu finden. In diesem Zusammenhang sind in Wiesbaden Unterzentren vorhanden.

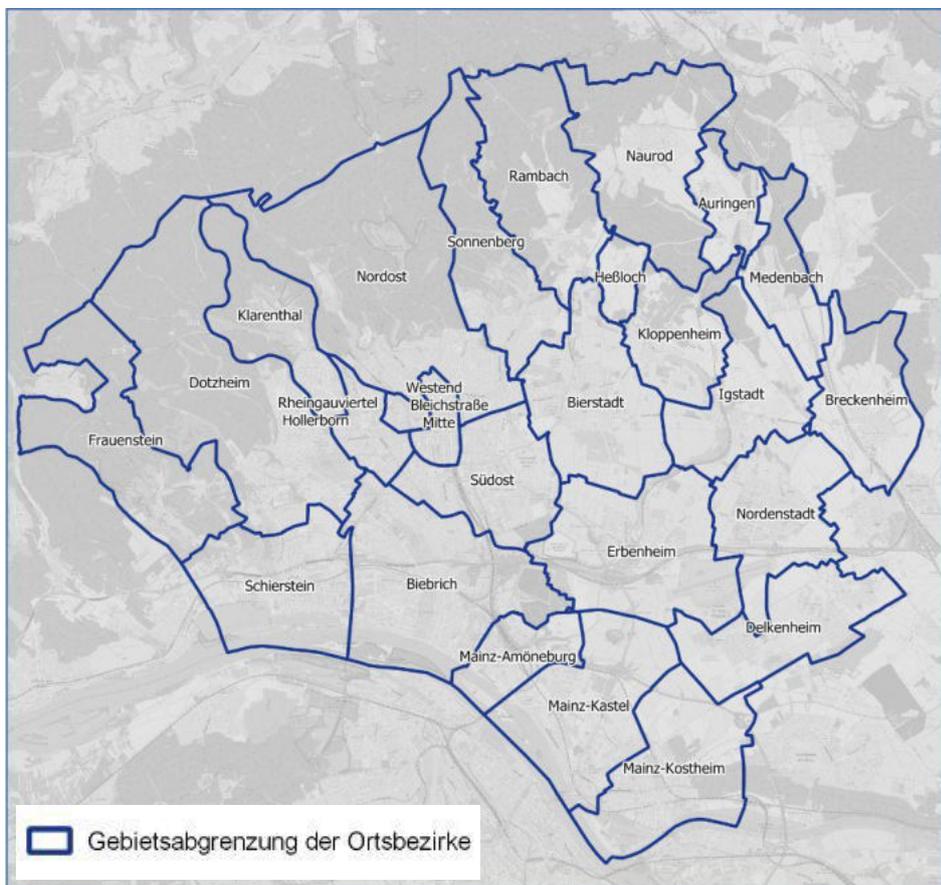
Die Innenstadt von Wiesbaden besteht aus den Ortsbezirken Mitte, Rheingauviertel und Westend. Einzelne Gebiete der Ortsbezirke Nordost, Südost und Klarenthal gehören ebenfalls zur Innenstadt (Abbildung 4). In diesen Gebieten sind hohe Nutzungsdichten unter anderem durch Schulstandorte und Einkaufsmöglichkeiten vorhanden.

Das sogenannte historische Fünfeck bildet mit seinen historischen Gebäuden sowie den vielen Einzelhandels- und Büroeinrichtungen den Kern der Innenstadt und wird durch die Rheinstraße, Schwalbacher Straße, Röderstraße, der Taunusstraße und der Wilhelmstraße abgegrenzt (Abbildung 5).

Die eingemeindeten Ortsbezirke weisen ganz unterschiedliche Ausprägungen auf. Die Ortsbezirke am Rhein (z. B. Biebrich, Mainz-Kastel, Amöneburg) sind durch kleinstädtische Strukturen mit zum Teil selbstständigen Zentren geprägt. Die Ortsbezirke im Osten sowie Frauenstein im Westen weisen dagegen eher dörfliche Strukturen auf.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

Abbildung 4: Ortsbezirke in Wiesbaden²



Quelle: LK Argus nach (Wiesbaden, 2004).
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

² Die Karten sind zur besseren Lesbarkeit in Anlage 1 enthalten.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Abbildung 5: Historisches Fünfeck



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

3.3 Straßennetz und Verkehrsbelastungen

Der Verkehr in der Landeshauptstadt Wiesbaden ist stark vom motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt, der einen Anteil von knapp 49 % aller Wege ausmacht (Wiesbaden, 2020[a]).

Die Stadt ist gut mit dem regionalen und überregionalen Straßennetz verknüpft. Über die Bundesautobahn (BAB) 66 besteht eine Verbindung mit der Metropole Frankfurt am Main und dem Rheingau. Die Stadt Mainz ist über die BAB 643 und 671 sowie über die Theodor-Heuss-Brücke im Ortsbezirk Mainz-Kastel erreichbar.

Wiesbaden hat ein gut ausgebautes Hauptverkehrsstraßennetz mit autobahn-ähnlichen, radial angeordneten Einfall- und Ausfallstraßen für den Kfz-Verkehr. Sie verbinden nicht nur die verschiedenen Zentren der Landeshauptstadt Wiesbaden untereinander, sondern auch die Innenstadt mit dem Umland und bündeln die Verkehre auf diesen Achsen.

Die radial angeordneten Straßen prägen das Straßennetz der Kernstadt in Wiesbaden. Die Straßenquerschnitte sind sehr breit und weisen in diesem Zusammenhang hohe durchschnittliche Verkehrsmengen (DTV_w) auf.

Durch die Lage in der Metropolregion gibt es starke Pendlerverflechtungen zwischen Wiesbaden und dem Umland. Die Anzahl und Bedeutung der Pendelnden nehmen stetig zu. So hat sich die Zahl der Einpendelnden in die Landeshauptstadt Wiesbaden von 2015 bis 2019 von 71.500 auf rund 77.700 (9 %) erhöht, die Anzahl der auspendelnden Menschen von 45.100 auf 50.100 (11 %) (Wiesbaden, 2019[a]).

Im Westen und Süden führen die hochbelasteten Ringstraßen (1. und 2. Ring) durch die Innenstadt von Wiesbaden. Die außenliegenden Ortsbezirke werden über die Einfallstraßen mit der Innenstadt verbunden, welche jeweils in den 1. und zum Teil auch in den 2. Ring münden.

Die hohen Kfz-Verkehrsmengen in der Innenstadt zeigen, dass das Zentrum von Wiesbaden ein Ziel für viele Personen ist. Besonders die vielen Einkaufsmöglichkeiten sowie die große Anzahl an Arbeitsplätzen macht die Innenstadt zu einem attraktiven Ziel.

Für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel stehen den Kfz-Fahrenden in Wiesbaden die überwiegend an Einfallstraßen gelegenen P+R-Anlagen zur Verfügung (Abbildung 6). Insgesamt umfassen die P+R-Anlagen rund 770 Stellplätze.

Südwestlich der Innenstadt befinden sich die Anlagen „Kahle Mühle“ (237 Stellplätze) und „Kleinaustraße“ (70 Stellplätze), während die P+R Parkplätze „Mainzer Straße West“ (50 Stellplätze) und „Mainzer Straße Ost“ (120 Stellplätze) entlang der Mainzer Straße im südöstlichen Teil der Stadt liegen. Angrenzend bzw. in der Innenstadt stehen für einpendelnde Personen die Anlagen „Moltkering“ (190 Stellplätze) und „Berliner Straße“ (100 Stellplätze) zum Abstellen von Fahrzeugen zur Verfügung.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

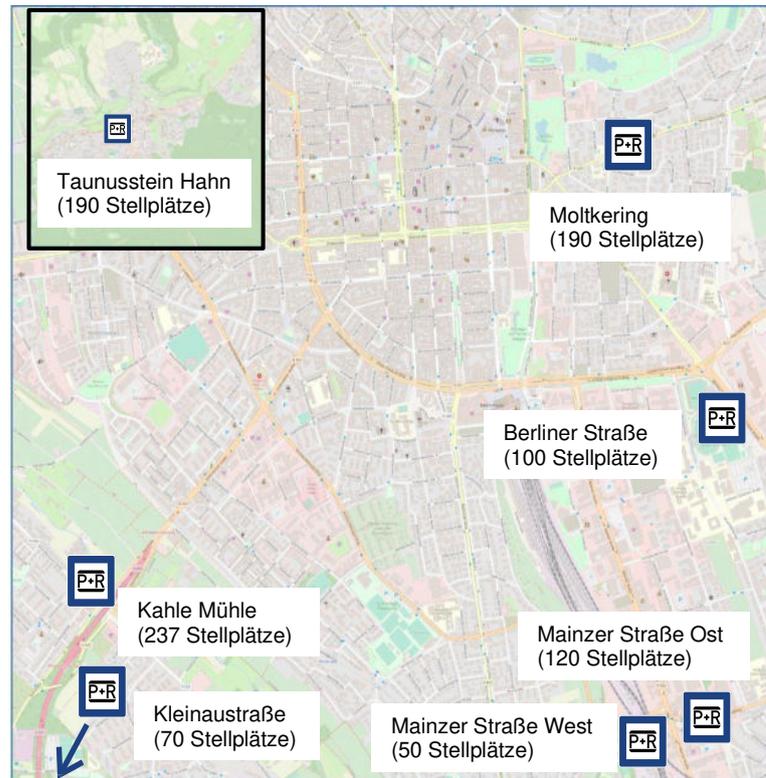
Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Abbildung 6: P+R Standorte



Quelle: LK Argus nach (Wiesbaden, 2021[a]).
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Anlagen sind überwiegend qualitativ gut ausgestattet. Sie verfügen über befestigte Stellplatzflächen und Fahrbahnen, nur der P+R Standort „Kahle Mühle“ weist stellenweise unbefestigte Oberflächen auf. Im Zuge der Umgestaltung der Anlage werden die Stellplätze und Fahrgassen erneuert. Entlang der Parkbereiche bestehen auf allen P+R Plätzen, bis auf den Standort „Kleinaustraße“, Leuchtmasten.

Die P+R-Anlagen liegen in unmittelbarer Nähe von Haltestellen. Aufgrund der hohen Bedienungshäufigkeit ist der Anschluss an das Wiesbadener Zentrum mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut. Von der Anlage „Moltkering“ beträgt die Entfernung zu Fuß ins Stadtzentrum rund 20 Minuten. Eine Ausnahme stellt der Standort „Kleinaustraße“ dar. Hier ist die nächstgelegene Haltestelle mehr als 300 m Fußweg entfernt.

Im Zuge der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2030 wurden die Belegungen der P+R-Anlagen erhoben (ZIV, 2016). Die P+R-Anlagen außerhalb der Innenstadt sind gut angenommen und weisen nur noch wenige freie Stellplätze auf, während die Anlagen „Kahle Mühle“ und „Kleinaustraße“ höchstens zur Hälfte belegt waren.

Das Stadtgebiet ist nur einseitig mit einem Angebot an P+R-Anlagen versorgt. Die Verteilung ist vor allem auf den Süden und Südosten der Stadt ausgerichtet. Den vielen Einpendelnden aus dem Rheingau-Taunus-Kreis stehen bis auf

die Anlage in Taunusstein Hahn (190 Stellplätze), außerhalb des Wiesbadener Stadtgebietes, keine weiteren P+R Plätze zur Verfügung.

Private, kostenpflichtige P+R Anlagen befinden sich noch am Hauptbahnhof und am Bahnhof Mainz-Kastel.

3.4 Parkraumangebot

Nachfolgend wird die Parkraumsituation (Parkraumangebot, Parkregelungen) im öffentlichen Straßenraum und in den öffentlich zugänglichen Parkbauten in der Innenstadt betrachtet.

3.4.1 Öffentlicher Straßenraum

Der ruhende Kfz-Verkehr ist im Straßenbild sehr dominant. In Abhängigkeit der verfügbaren Querschnitte sind Parkstände straßenbegleitend oder im Gehwegbereich ausgewiesen.

Eine Parkraumbewirtschaftung gibt es vor allem in der Innenstadt. Im restlichen Stadtgebiet werden nur vereinzelt Regelungen zur Steuerung der Nachfrage angewendet. Selbst in bewirtschafteten Gebieten sind die Regelungen unterschiedlich gestaltet. In der Innenstadt gibt es beispielsweise eine Bewirtschaftung, die durch Parkscheingebühren und/oder Parkdauerbegrenzungen die gebietsfremden Langparkenden fernhalten soll. Die Bewohnenden erhalten auf Antrag und gegen eine Bearbeitungsgebühr eine Sonderparkberechtigung (vgl. Kapitel 6.4). Die 5 Parkbereiche sind in 17 Zonen unterteilt (Abbildung 7). Gleichzeitig sind noch einzelne unbewirtschaftete Parkstände vorhanden.

Die Sonderparkberechtigung für Bewohnende kostet 11,75 € pro Jahr. Damit nutzt die Stadt den maximalen Gebührenrahmen von 30,70 € pro Jahr nicht aus. Diese Regelung wurde seit 1993 nicht angepasst.

Seit der letzten Anpassung der Parkscheingebühren im März 2020 beträgt die Gebühr innerhalb des 1. Rings, in der City Ost sowie zwischen Taunusstraße und Platter Straße:

- werktags in der Zeit von 9-19 Uhr und samstags zwischen 9-15 Uhr
- 0,50 € je angefangene 10 Minuten. Dies entspricht einer Gebühr von 3,00 € pro Stunde (Abbildung 8)³.

³ Vor der Novellierung der Parkgebührenordnung betrug die Parkscheingebühr werktags 0,50 € je angefangenem 12-Minuten-Intervall (2,50 € pro Stunde).

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-
management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

In den bewirtschafteten Bereichen des restlichen Stadtgebietes beträgt die Parkscheingebühr je angefangenen 12 Minuten 0,50 € (2,50 € pro Stunde)⁴.

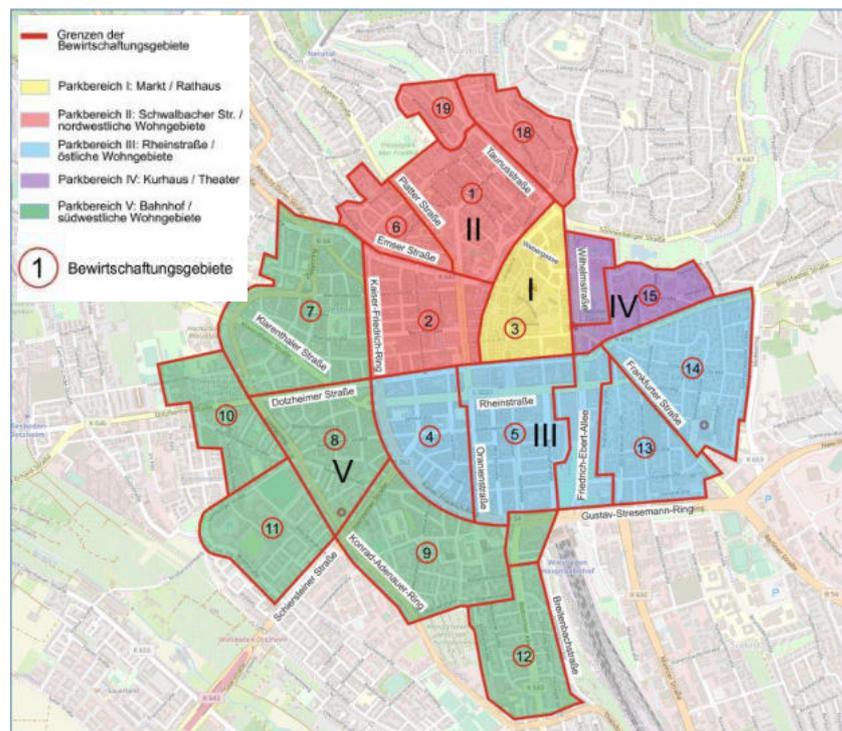
Die Höchstparkdauer an den gebührenpflichtigen Parkständen beträgt 4 Stunden. Mit dieser sollen vor allem gebietsfremde Langparkende verdrängt werden. Das Bezahlen ist mit Bargeld oder per Handy („Handy-Parken“) möglich.

In anderen Abschnitten gilt das Mischprinzip mit Parkdauerbegrenzung. Dort ist das Parken entweder mit einem Bewohnerparkausweis oder mit Parkscheibe für 2 Stunden erlaubt. Diese Regelung gilt montags-freitags zwischen 9 und 20 Uhr.

Außerhalb der Innenstadt befinden sich noch einzelne mit Parkscheingebühr bewirtschaftete Bereiche (Biebrich und Dotzheim). In den anderen Ortsbezirken ist das Parken ohne Einschränkungen möglich.

Für die Organisation und die Überwachung des öffentlichen Parkraums ist die Stadt zuständig. Für die flächendeckende Überwachung sind jedoch aktuell keine ausreichenden Personalkapazitäten vorhanden (vgl. Kapitel 6.5).

Abbildung 7: Parkraumbewirtschaftungsgebiete und Parkbereiche



Quelle: LK Argus nach (Wiesbaden, 2021[a]).
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

⁴ Vor der Novellierung der Parkgebührenordnung betrug die Parkscheingebühr werktags 0,50 € je angefangenen 20-Minuten (1,50 € pro Stunde).

Abbildung 8: Parkgebührenhöhen in den bewirtschafteten Gebieten



Quelle: LK Argus nach (Wiesbaden, 2020[b]).
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

3.4.2 Parkbauten

In der Innenstadt der Landeshauptstadt Wiesbaden gibt es 14 öffentlich zugängliche Parkbauten mit rund 5.600 Stellplätzen für Besuchende, die an das städtische dynamische Parkleitsystem angeschlossen sind (Abbildung 9). Ergänzend gibt es noch ein Parkhaus und einen Parkplatz, die nicht an das Parkleitsystem angeschlossen sind. Insgesamt ist das Angebot durch die Parkbauten gut.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Abbildung 9: Parkeinrichtungen in der Innenstadt



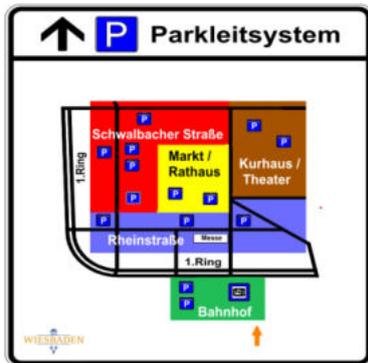
Quelle: LK Argus nach (Wiesbaden, 2019[b]).
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Das Parkleitsystem führt die Verkehrsteilnehmer zunächst zu fünf großräumigen Bereichen (Abbildung 10):

- Markt / Rathaus.
- Schwalbacher Straße.
- Kurhaus / Theater.
- Rheinstraße.
- Bahnhof.

Anschließend werden sie durch dynamische Einfahrtwegweiser mit Angabe der freien Stellplätze auf die einzelnen Parkhäuser verteilt.

Abbildung 10: Parkleitsystem in Wiesbaden mit großräumiger Zielführung



Schematische Darstellung der Parkbereiche

Dynamische Anzeige der freien Stellplätze nach Parkbereichen

Quelle: (Wiesbaden, 2021[a])

Quelle: LK Argus

Das System wird auf der Webseite der Stadt mit einer Trendprognose in Echtzeit abgebildet, sodass sich die Verkehrsteilnehmer auch vor Fahrtantritt über freie Kapazitäten informieren können.

Abbildung 11: Anzeige des Parkleitsystems auf der Webseite der Stadt



Parkeinrichtung	Stellplätze (frei/gesamt)	Auslastung
City I	115 / 125	8% gleichbleibend
City II	195 / 240	18% gleichbleibend
Coulinstraße	302 / 343	11% gleichbleibend
Galeria Kaufhof	237 / 238	0% gleichbleibend
Karstadt	287 / 355	19% steigend
Kurhaus/Casino	317 / 416	23% fallend
Luisenforum	552 / 800	31% gleichbleibend
Luisenplatz	227 / 292	22%

Quelle: (Wiesbaden, 2021[a])

In den Parkbauten sind in der Regel zu allen Tageszeiten noch freie Kapazitäten vorhanden, während die Straßenräume komplett ausgelastet sind. Eine Abstimmung der Nutzungsbedingungen im Straßenraum und in den Parkbauten kann zu einer gleichmäßigeren Auslastung der vorhandenen Kapazitäten beitragen. Ein erster Schritt in diese Richtung stellt die seit März 2020 gültige Erhöhung der Parkscheingebühren im Straßenraum dar. Das Parken in den Parkhäusern ist in den meisten Parkbauten nun günstiger als im Straßenraum. Ausnahmen sind die Tiefgaragen Markt, Luisenplatz und das Parkhaus Coulinstraße mit einem Tarif von 3,00 € pro Stunde.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Da der Betrieb der Parkbauten zurzeit überwiegend in privater Hand liegt, sind kommunale Regelungsmaßnahmen nur in Abstimmung mit den Betreibern möglich und daher schwer umsetzbar. Eine optimale Nachfragesteuerung ist dadurch nicht möglich. Eine ausführliche Untersuchung zu den Parkbauten und den damit verbundenen Handlungsoptionen ist in Anlage 3 enthalten.

3.5 Verkehrsmittel im Umweltverbund

Durch die Dominanz des Kfz-Verkehrs nimmt der Umweltverbund in Wiesbaden bisher eine untergeordnete Rolle ein. Zum Umweltverbund zählen:

- **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Der Anteil des ÖPNV an den zurückgelegten Wegen ist in den letzten 30 Jahren mit rund 17 % auf einem relativ niedrigen Niveau konstant. Das Bussystem in Wiesbaden sollte durch eine Nord-Süd-ausgerichtete Alternative zu den stauanfälligen Innenstadt-Routen ergänzt werden. In einem Bürgerentscheid im November 2020 lehnte die Bevölkerung die CityBahn ab.

Zum Teil fehlende Direktverbindungen, die nachrangige Priorisierung des ÖPNV gepaart mit einem gut ausgebauten Straßensystem für den Kfz-Verkehr und zum Teil kostenlosen Parkständen sind mitunter Gründe für die unzureichende Akzeptanz des ÖPNVs.

Die Buslinien fahren sternförmig in und aus der Innenstadt. Vor allem am Hauptbahnhof und im Bereich der KernInnenstadt bündeln sich parallel fahrende Linien und sorgen so für eine dichte Wagenfolge.

Die Innenstadt und die restlichen Ortsbezirke sind bis auf wenige Ausnahmen direkt mit dem Busverkehr erreichbar. Defizite bezüglich des ÖPNV-Angebots bestehen vor allem im östlichen Stadtgebiet. Dort fehlen Direktverbindungen zwischen den Ortsbezirken.

Jedoch verfügen nicht alle Straßen mit Busverkehr über Busspuren. Auf den hochbelasteten Straßen ohne Busspuren kommt es zu erheblichen Fahrzeitverlusten. Diese wirken sich negativ auf die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes aus. Erste Ergebnisse zeigen, dass sich die Fahrzeiten der Buslinien auf dem stark frequentierten 1. Ring mit der Einführung einer Umweltspur im März 2020 verkürzt haben (Wiesbaden Aktuell, 2020).

- Radverkehr

Der Radverkehrsanteil in Wiesbaden ist mit 7 % im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten gering. Die Ortsbezirke sind schlecht miteinander vernetzt bzw. weisen fehlende oder lückenhafte Radverkehrsanlagen auf. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt (z. B. 1. Ring) fehlen oft die „letzten 100 m“ (ZIV, 2016). Die hügelige Topographie in Wiesbaden gepaart mit dem gut ausgebauten Kfz-Straßennetz gestaltet das Fahrradfahren zusätzlich auch für kürzere Wege wenig attraktiv.

Die Einrichtung der Umweltspur auf dem 1. Ring steigerte die Attraktivität für Radfahrende und sorgt dadurch für einen leichten Anstieg des Radverkehrs (Wiesbaden Aktuell, 2020).

- Fußverkehr

Der Fußverkehrsanteil ist in Wiesbaden mit rund 28 % aller Wege ähnlich wie in vergleichbaren hessischen Städten, z. B. Darmstadt, Frankfurt am Main und Kassel. Rund ein Drittel der Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Strecken unter einem Kilometer werden in Wiesbaden dabei zu 85 % zu Fuß bewältigt (Wiesbaden, 2020[a]).

Trotz der bestehenden guten Ansätze zu Nahmobilitätsachsen wie Baumalleen, Parks, Quartiersstraßen und Passagen weist das Fußwegenetz Netzlücken auf. Zu Konflikten kommt es auf den schmalen Gehwegen (auch aufgrund von Gehwegparken) sowie an den klassifizierten Straßen im Innenstadtbereich, da die Querung der Straßen aufgrund ihrer großräumigen Flächen ein Nutzungshemmnis darstellt. Gepaart mit dem gut ausgebauten Kfz-Straßennetz und den vorhandenen Parkmöglichkeiten verliert der Fußverkehr so an Attraktivität.

ESWE Verkehr

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

16. September 2021

4 Strukturbasierte Quartiersabgrenzung mit potenziell hohem Parkdruck

Hohe Einwohner-, Beschäftigten- und Motorisierungsdichten, gepaart mit starken Pendlerströmen, sind Indikatoren für eine hohe Parkraumnachfrage und eine 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 ist aus Kostengründen nicht möglich. In diesem Zusammenhang ist es sinnvoll eine Priorisierung zu erarbeiten, die Bereiche mit potentiell besonders hohem Handlungsdruck identifiziert.

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

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

4.1 Einwohnerdichte

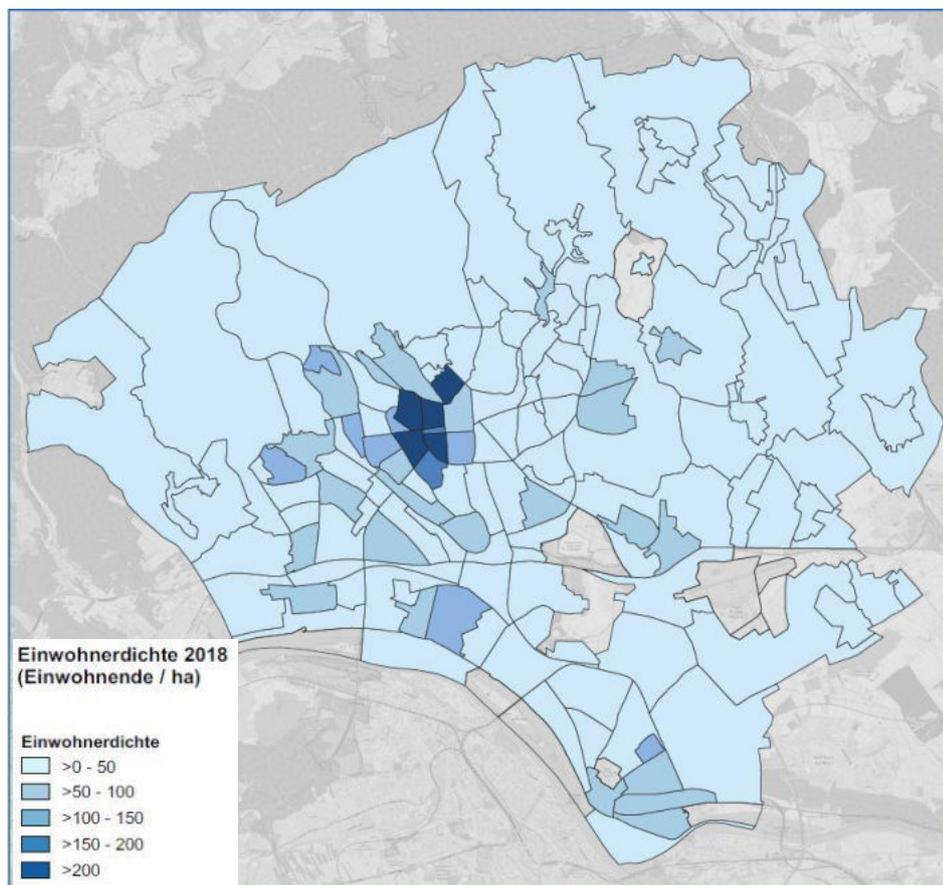
In der Landeshauptstadt Wiesbaden sind mit Stand zum 31.12.2018 knapp 290.000 Einwohnende auf einer Fläche von rund 20.400 ha am Ort des Hauptwohnsitzes gemeldet (Wiesbaden, 2018[b]). Zusätzlich sind knapp 20.000 US-Amerikaner in den Hauptquartieren der US-Armee stationiert (ZIV, 2016).

Die durchschnittliche Einwohnerdichte, ohne Berücksichtigung der stationierten Soldaten, ist mit 14 Einwohnenden pro Hektar rund viermal so hoch wie der hessische Durchschnitt mit 3 Einwohnenden pro ha (Hessen, 2019) und rund sechsmal höher als der bundesweite Durchschnitt mit ca. 2 Einwohnenden pro Hektar (destatis, 2019).

Die Einwohnerdichte in Wiesbaden ist ungleichmäßig verteilt (Abbildung 12). Rund 40 % der Einwohnenden leben in den Ortsbezirke der Innenstadt. Die Ortsbezirke Mitte und Westend weisen mit bis zu 270 Einwohnenden je Hektar die höchsten Dichten auf. Die Einwohnerdichte ist auch in den an die direkte Innenstadt angrenzenden Ortsbezirken wie Klarenthal, Südost, Nordost und das Rheingauviertel hoch (bis zu 230 Einwohnende je Hektar).

Neben den Ortsbezirken im Bereich der Innenstadt gehören auch die Quartiere Schelmengraben (Dotzheim) und Klarenthal-Nord sowie Gebiete in Biebrich und Mainz-Kastel zu den hoch verdichteten Ortsbezirken in Wiesbaden. In den Ortsbezirken am Stadtrand leben dagegen weniger Menschen.

Abbildung 12: Einwohnerdichte 2018



Quelle: LK Argus nach (Wiesbaden, 2018[b]).
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

4.2 Beschäftigtendichte

In Wiesbaden arbeiten rund 180.600 Beschäftigte (ZIV, 2015). Die Beschäftigtendichte liegt mit 9 Beschäftigten je Hektar deutlich über dem hessischen und bundesweiten Durchschnitt von 1 Beschäftigten je Hektar, aber unter dem der Stadt Frankfurt am Main (22 Beschäftigte je Hektar) (Hessen, 2015).

Innerhalb der Stadt ist die Beschäftigtendichte ungleich verteilt. Im Gegensatz zu den Ortsbezirken an der Peripherie, verfügen die mit Büros und Einzelhandelseinrichtungen hochverdichteten Quartieren der Innenstadt, die Gewerbe- und Industriebereiche entlang des Rheins sowie die Verwaltungsgebiete, vor allem im Ortsbezirk Südost, über hohe Beschäftigtenzahlen.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

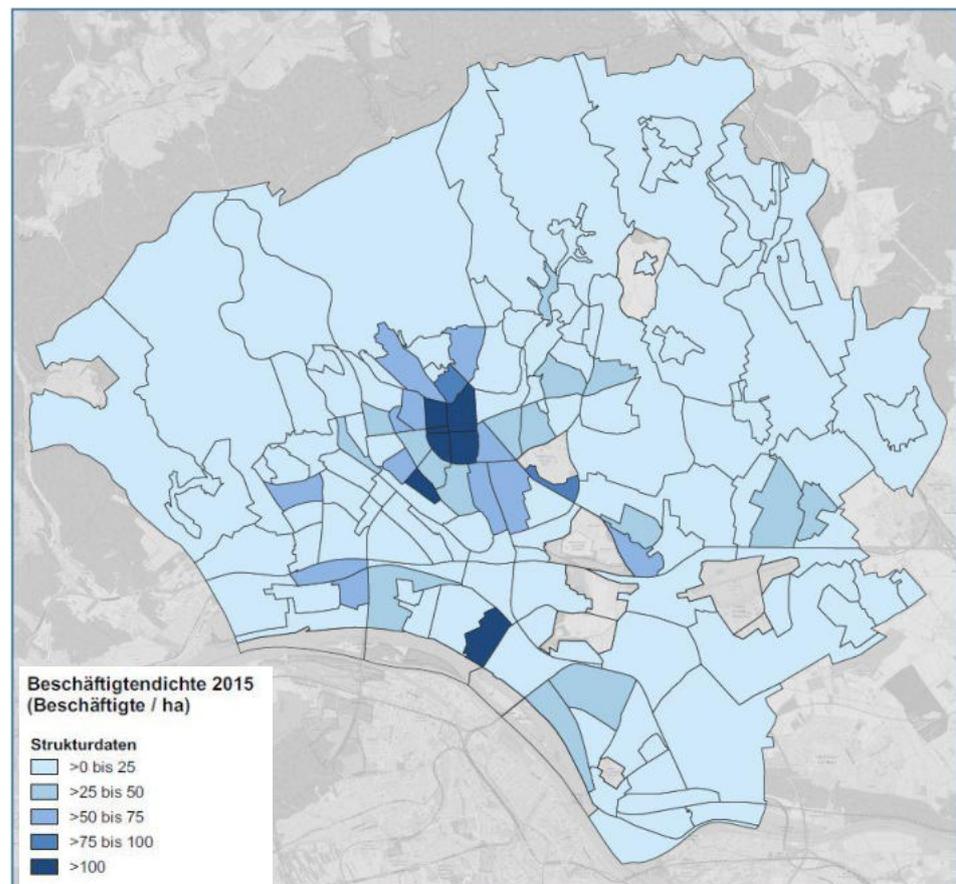
Gesamtbericht

16. September 2021

Am höchsten ist die Dichte der Beschäftigten in der Innenstadt (bis zu 495 Beschäftigte je Hektar).

Im Ortsbezirk Biebrich ist die Beschäftigungsdichte durch den Industriepark Kalle-Albert und der dort überwiegend ansässigen chemischen Industrie (ca. 150 Beschäftigte je Hektar) ebenfalls hoch. Westlich des Hauptbahnhofs liegen unter anderem das Finanzamt Wiesbaden, das hessische Landeskriminalamt, das Landesamt für Verfassungsschutz und das Polizeipräsidium Westhessen (ca. 140 Beschäftigte je Hektar).

Abbildung 13: Beschäftigtendichte 2015



Quelle: LK Argus nach (Wiesbaden, 2015).
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

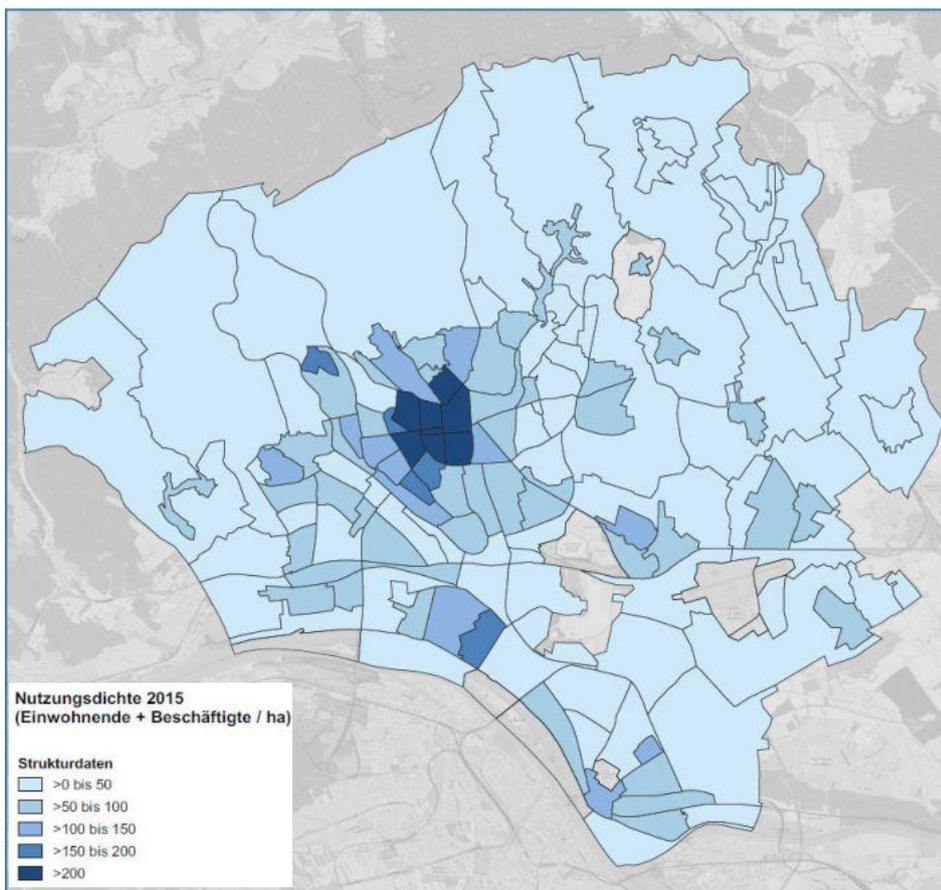
4.3 Nutzungsdichte

Die Nutzungsdichte wird aus den Einwohnenden und Beschäftigten bestimmt. Die Nutzungsdichte in Wiesbaden liegt mit 23 Einwohnenden und Beschäftigten je Hektar deutlich über dem bundesweiten und hessischen Durchschnitt von 4 Einwohnenden und Beschäftigten pro Hektar (Hessen, 2015). Die Stadt Frankfurt am Main, welche ebenfalls Teil der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main ist, weist dagegen eine mehr als doppelt so hohe Nutzungsdichte von 51 Einwohnenden und Beschäftigten je Hektar auf.

Gebiete mit einer hohen Nutzungsdichte sind die Ortsbezirke Mitte und Westend in der direkten Wiesbadener Innenstadt (bis zu 680 Einwohnende und Beschäftigte pro ha), Bereiche um die direkte Innenstadt (z. B. Rheingauviertel und Südost mit ca. 260 Einwohnenden und Beschäftigten pro Hektar) sowie Ortsbezirke entlang des Rheins (Biebrich und Mainz-Kastel mit bis zu ca. 160 Einwohnenden und Beschäftigten pro ha). Sehr niedrige Nutzungsdichten zeigen die äußeren Ortsbezirke im Osten, Westen und Norden.

Die Verkehrsnachfrage und damit auch der Parkdruck vor Ort werden wesentlich durch die Nutzungsdichte eines Gebietes verursacht. Je mehr Bewohnende und/oder Beschäftigte sich gleichzeitig in einem Gebiet befinden, desto höher sind die Potenziale für Nutzungskonkurrenzen und Konflikte in Bezug auf den Parkraum. In der Landeshauptstadt Wiesbaden treten diese Konflikte vor allem in der Innenstadt sowie in Biebrich, Klarenthal, Dotzheim und in Teilen von Mainz-Kastel auf.

Abbildung 14: Nutzungsdichte 2015



Quelle: LK Argus nach (Wiesbaden, 2015).
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

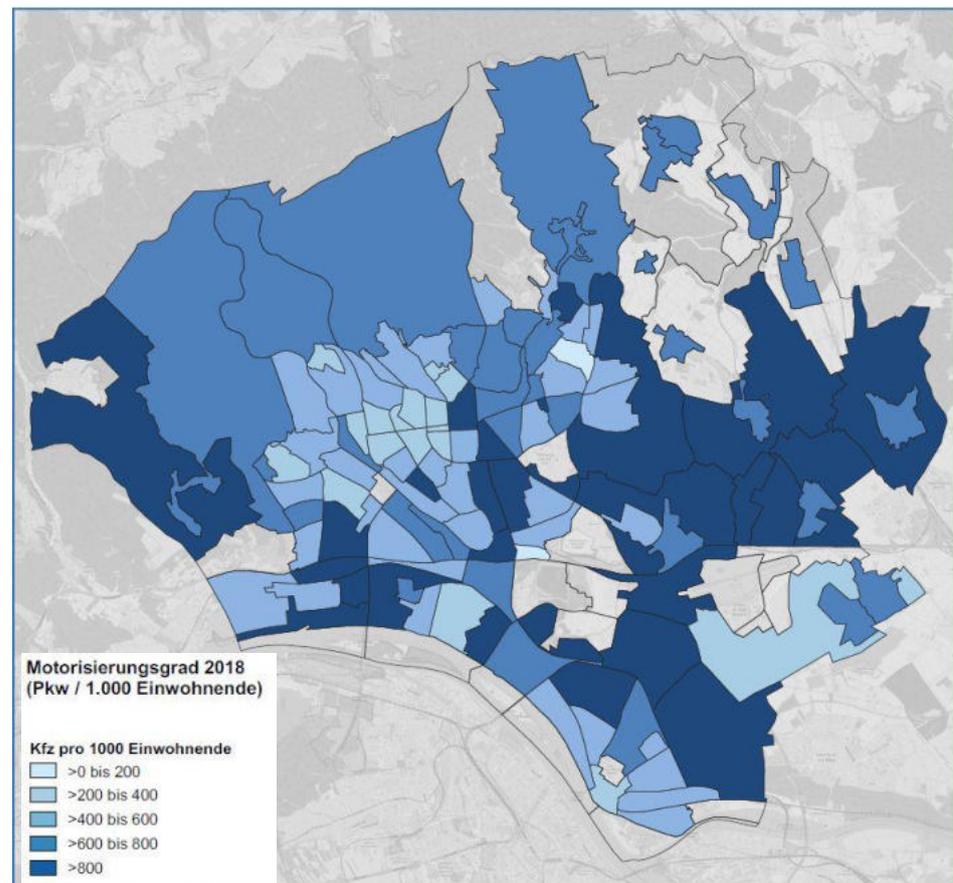
16. September 2021

4.4 Motorisierungsgrad

Mit Stand zum 31.12.2018 waren in Wiesbaden rund 160.000 private und gewerbliche Kraftfahrzeuge zugelassen (Wiesbaden, 2018[c]). Der durchschnittliche Motorisierungsgrad beträgt 552 Kfz je 1.000 Einwohnende. Der Motorisierungsgrad in Wiesbaden liegt damit im hessischen (564 Kfz / 1.000 Einwohnende (Hessen, 2016)) und bundesweiten Durchschnitt (555 Kfz / 1.000 Einwohnende (destatis, 2019)).

Tendenziell weisen die hoch verdichteten Ortsbezirke in der Innenstadt mit Ausnahme des historischen Fünfecks eine vergleichsweise niedrige Motorisierung auf (Abbildung 15). Der Bereich des historischen Fünfecks und die zum Stadtrand hin gelegenen Ortsbezirke haben eine hohe Motorisierung mit bis zu über 800 Kfz pro 1.000 Einwohnende.⁵

Abbildung 15: Motorisierungsgrad mit Stand 31.12.2018



Quelle: LK Argus nach (Wiesbaden, 2018[b]).
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

⁵ Bei den Auswertungen der Motorisierungsdichte wurden nur die Planungsräume mit mehr als 50 Einwohnenden berücksichtigt. Bei einer zu geringen Anzahl an Einwohnenden kann es zu Verzerrungen kommen.

4.5 Priorisierung

Auf Grundlage der gesamtstädtischen Strukturdatenanalysen (Kapitel 4.1 und 4.2) sind nachfolgend Gebiete identifiziert und priorisiert, in denen Nutzungskonflikte in Bezug auf den Parkraum zu erwarten sind.

Konflikte können durch

- die hohe Parkraumnachfrage einer Nutzergruppe (z. B. Einwohnenden) oder
- die Konkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen

entstehen.⁶

Bei homogenen Nachfragelagen (z. B. in reinen Wohngebieten) sind Maßnahmen zur Anpassung der verfügbaren Kapazität an die Nachfrage (wie Errichtung von Quartiersgaragen) oder zur Beeinflussung der Pkw-Verfügbarkeit (wie Begrenzung des Stellplatzbaus, Verbesserung der Erreichbarkeit der Gebiete mit alternativen Verkehrsmitteln) sinnvoll.

Eine Parkraumbewirtschaftung regelt die Nutzungsbedingungen der vorhandenen Kapazitäten zugunsten von priorisierten Nachfragegruppen. Daher eignet sie sich eher für Gebiete, in denen eine relevante Nutzungsmischung und Konkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen um den Parkraum bestehen. Als Indikator für den Grad der Konkurrenz werden auf gesamtstädtischer Ebene – da keine empirischen Daten zur Nachfrage vorliegen - die Nutzungsdichte (vgl. Kapitel 4.3) und die Einwohneranteile an der Nutzungsdichte herangezogen. Sind die Einwohneranteile entweder sehr hoch (über 80 %) oder sehr niedrig (unter 20 %), ist eine relevante Nutzungsmischung nicht gegeben und Nutzungskonkurrenzen zwischen verschiedenen Gruppen bezüglich des Parkraums nicht in einem relevanten Maß zu erwarten.

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 %

⁶ Diese nachfragebezogene Betrachtung berücksichtigt nicht das vorhandene Parkraumangebot und die konkrete örtliche Situation und dient lediglich als Indikator für mögliche Konflikte. Im Rahmen von konkreten Vorortanalysen ist die tatsächliche Parkraumsituation in den Ortsbezirken zu ermitteln und zu bewerten.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

- 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 16 und Tabelle 1 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 (vgl. Kapitel 6.3.2).

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

In den Ortsbezirken Dotzheim, Klarenthal, Kastel, Biebrich sowie in Teilen von Südost und des Rheingauviertels 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 übrigen Gebiete sind zunächst zurückzustellen, da die Nutzungsdichten gering sind.

Die Gebiete sind in Tabelle 1, Abbildung 16 und Abbildung 17 (Innenstadt) dargestellt.

Tabelle 1: Bestehende (*kursiv dargestellt*) und potentielle Erweiterungsgebiete für die Parkraumbewirtschaftung mit Prioritätenreihung

Priorität	Bereiche in ...
1. Priorität: Problemdruck sehr hoch	<i>Mitte, Zentrum</i>
	<i>Mitte, Adolfsallee</i>
	<i>Mitte, Luxemburgplatz</i>

Priorität	Bereiche in ...
	<i>Mitte, Rheinstraße / Dotzheimer Straße</i>
	<i>Mitte, Bergkirchenviertel</i>
	<i>Westend, Bleichstraße</i>
	<i>Westend, Westend</i>
2. Priorität: Problemdruck hoch	Erbenheim, Hochfeld
	<i>Nordost, Riederbergstraße</i>
	<i>Nordost, Dambachtal</i>
	<i>Rheingauviertel, Kurt-Schumacher-Ring</i>
	<i>Rheingauviertel, Europaviertel</i>
	<i>Südost, Lessingstraße</i>
3. Priorität: Problemdruck mittel	Biebrich, Mitte
	Biebrich, Werk Kalle
	Biebrich, Waldstraße
	Dotzheim, Schelmengraben
	Kastel, Mitte
	Kastel, Krautgärten
	Klarenthal, Klarenthal-Nord
	Rheingauviertel, Daimlerstraße / Fischbacher Straße
	<i>Rheingauviertel, Künstlerviertel</i>
	<i>Rheingauviertel, Rheingauviertel</i>
	<i>Südost, Dichterviertel</i>
	Südost, Schiersteiner Berg
4. Priorität: Problemdruck gering	Biebrich, Sauerland
	Biebrich, Gräselberg
	Biebrich, Gibb
	Biebrich, Adolfshöhe
	Biebrich, Parkfeld
	Bierstadt, Mitte
	Bierstadt, Wolfsfeld
	Delkenheim, Süd
	Dotzheim, Holzstraße
	Dotzheim, Mitte
	Dotzheim, Städtische Kliniken
	Dotzheim, Sauerland

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

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

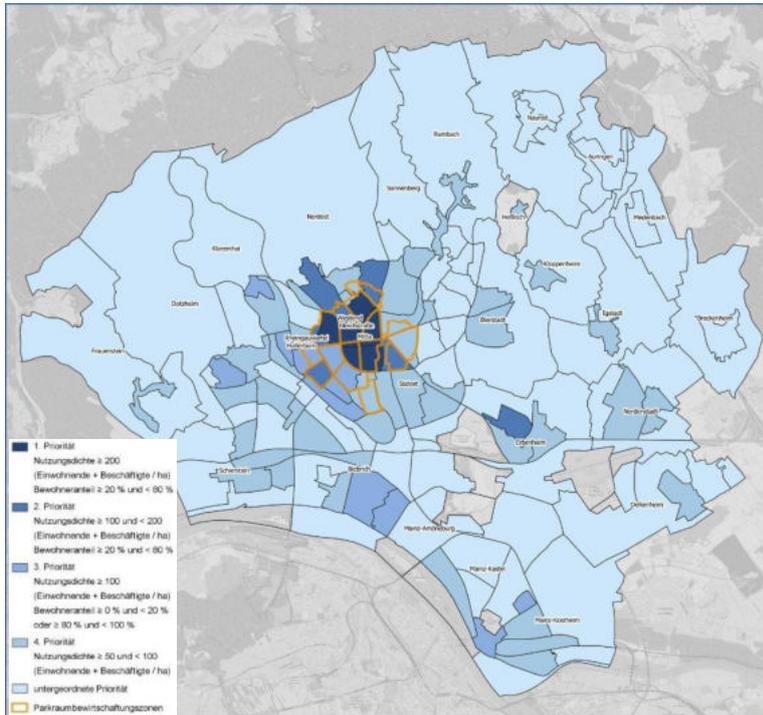
**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

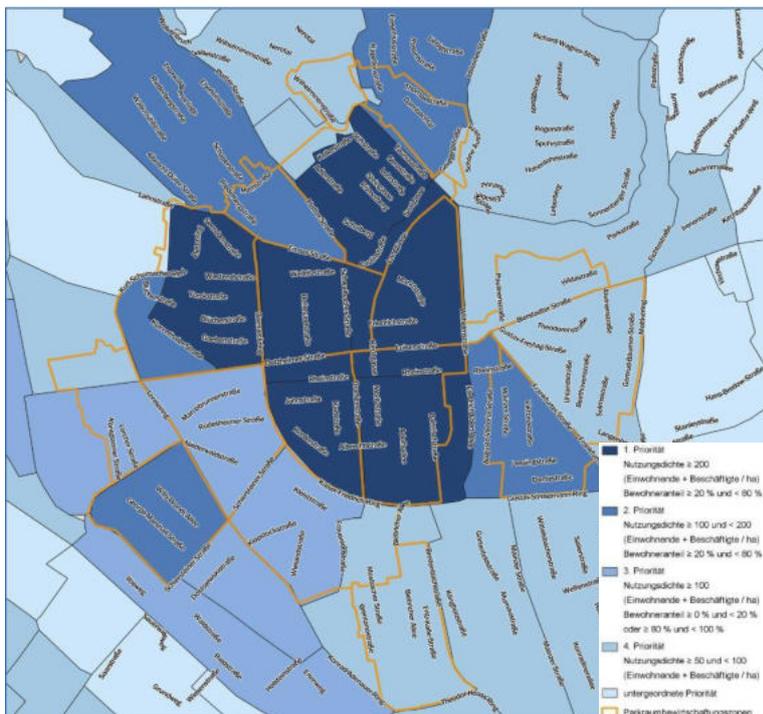
Priorität	Bereiche in ...
	Erbenheim, Mitte
	Erbenheim, Kreuzberger Ring
	Frauenstein, Mitte
	Heßloch, Mitte
	Igstadt, Mitte
	Kastel, Kasteler Rheinufer
	Klarenthal, Süd
	Kloppenheim, Mitte
	Kostheim, Uthmannstraße
	Kostheim, Siedlung Kostheim
	Kostheim, Lindenquartier / Mitte
	Nordenstadt, Ost
	Nordenstadt, West
	Nordost, Komponistenviertel
	<i>Nordost, Kurpark</i>
	Nordost, Irenenstraße
	Nordost, Komponistenviertel
	<i>Nordost, Nerotal</i>
	Nordost, Am Alten Friedhof
	Nordost, Holbeinstraße
	Rambach, Mitte
	<i>Rheingauviertel, Kleinfeldchen</i>
	Schierstein, Freudenberg
	Schierstein, Stielstraße
	Schierstein, Mitte
	Schierstein, Alte Schmelze
	Sonnenberg, Mitte
	Sonnenberg, Sooderstraße
	<i>Südost, Biebricher Allee</i>
	Südost, Hauptbahnhof
	Südost, Hasengartenstraße
	Südost, Abraham-Lincoln-Straße
	<i>Südost, Beethovenstraße</i>

Abbildung 16: Bestehende und potentielle Erweiterungsgebiete der Parkraumbewirtschaftung (gesamtstädtische Ansicht)



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 17: Bestehende und potentielle Erweiterungsgebiete der Parkraumbewirtschaftung (Innenstadt)



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

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

Ob die Instrumente auf gesamtstädtischer Ebene oder direkt in den Quartieren zu erarbeiten bzw. zu berücksichtigen sind, wird in Kapitel 5.2 aufgeführt.

5.1 Handlungsfelder und Instrumentarien

Das Parkraummanagement wirkt in folgenden Handlungsfeldern:

- Steuerung des Parkraumangebotes

Bereitstellung von Parkraum beeinflusst das Verkehrsverhalten. Damit kann die Kommune Parkverkehre räumlich und zeitlich lenken.

Parkraum kann im öffentlichen Straßenraum ausgewiesen oder in öffentlich zugänglichen bzw. privaten Parkbauten bereitgestellt werden. Bei öffentlich zugänglichen Anlagen kann die Kommune auch die Nutzungsbedingungen definieren. Auf privatem Grund kann sie Vorgaben für die Anzahl der baulich herzustellenden Stellplätze machen, nicht aber deren Nutzung regeln.

- Steuerung der Parkraumnachfrage:

Vor allem in Gebieten mit Nutzungsüberlagerungen ist die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten vielfach größer als das vorhandene Angebot. Die Folgen sind vermehrter Parksuchverkehr und illegale Parkvorgänge. Dies behindert den fließenden Kfz-Verkehr und die anderen Verkehrsarten. Auch eine schlechte Erreichbarkeit und eine sinkende Attraktivität der Ziele können daraus resultieren. Durch die Instrumente des Parkraummanagements kann die Parkraumnachfrage im öffentlichen Raum und in öffentlich zugänglichen Parkbauten gezielt gesteuert werden.

- Optimierung der Belegung:

Durch die Bereitstellung von Informationen und Lenkung der Nutzenden kann der vorhandene Parkraum möglichst effizient genutzt werden. Neben den Kommunen stellen auch immer mehr private Unternehmen Systeme bereit, die die Nutzenden lenken können. Hierfür ist eine Kooperation zwischen Kommune und privaten Anbietern erforderlich.

- Verknüpfung zu weiteren Themen:

Weitere Instrumente zielen nicht vordergründig auf den Parkraum für Kfz ab, es bestehen aber Wechselwirkungen in der Planung und Umsetzung in Bezug auf Flächenverfügbarkeit und Ausgestaltung.

Eine ausführliche Beschreibung der einzelnen Instrumente enthalten die Steckbriefe in Anlage 2. Sie fassen die wesentlichen Inhalte zusammen und zeigen Anwendungsbeispiele. Die Steckbriefe sind einheitlich mit folgender Struktur aufgebaut:

- Definition des Instrumentes und eine Formulierung der wesentlichen Zielstellung,
- Darstellung der Zielgruppen, auf die sich das Instrument auswirkt,
- Abgrenzung der Anwendungsbereiche,
- Beschreibung der rechtlichen, technischen und/oder organisatorischen Rahmenbedingungen,
- Benennung der wesentlichen Akteure, die für die Planung, die Umsetzung und/oder den Betrieb verantwortlich sind,
- Einschätzung der typischen Wirkung,
- Zusammenstellung mit Erfahrungen aus anderen Städten,
- Darstellung der ggf. bereits vorhanden Anwendung in Wiesbaden und
- Einschätzung zur Sinnhaftigkeit für die Landeshauptstadt Wiesbaden.

Folgende Handlungsfelder und wesentliche Instrumente sind im Zusammenhang mit dem kommunalen Parkraummanagement von Bedeutung:

ESWE Verkehr

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

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

- Steuerung des Parkraumangebotes
 - Parkraumkapazitäten im öffentlichen Raum
 - Öffentlich zugängliche Parkbauten und Quartiersgaragen
 - P+R - Anlagen
 - Stellplatzsatzung zur Regulierung der Parkraumkapazitäten auf privaten Grundstücken
- Steuerung der Parkraumnachfrage
 - Parkraumbewirtschaftung
 - Ausnahmegenehmigungen
 - Rabattierungen
 - Parkraumüberwachung
- Optimierung der Belegung
 - Parkleitsysteme
 - Zielführungssysteme
 - Pre-Trip-Informationen
- Verknüpfung zu weiteren, das Parkraummanagement beeinflussenden Themen
 - Radabstellanlagen
 - Liefer- und Ladezonen
 - Car. Und Bikesharing
 - Mobilitätsstationen
 - Betriebliches Mobilitätsmanagement
 - Mikro-Hubs

5.2 Umsetzungsebenen

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)	Vorgaben zur Pflicht und Bedingungen für die Herstellung von Stellplätzen bei Bauvorhaben	/
Parkgebührenordnung (vgl. Kapitel 6.2)	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)	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)	Vorgaben zur Vergabep Praxis von Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen	/
Parkraumüberwachung (vgl. Kapitel 6.5 und 7.2.3)	Vorgaben zur erforderlichen Überwachung (z. B. Überwachungsturnus), Organisation und Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen	Ermitteln des für das Quartier erforderlichen Personalbedarfs
Management öffentlich zugänglicher Parkbauten (vgl. Kapitel 6.6)	Konzept zu Kapazitäten, Nutzungsbedingungen, Ausstattung; Schaffung von Organisationsstruktur und technischen Voraussetzungen	Objektbetreuung
Lieferbereiche im Straßenraum (vgl. Kapitel 6.7 und 7.4)	Vorgaben zur Verortung, Einzugsbereichen und Ausgestaltung von Lieferbereichen im Straßenraum	Festlegen von Standorten im Quartier
Radabstellanlagen (vgl. Kapitel 6.8 und 7.5)	Vorgaben zur Verortung, Qualität und Ausgestaltung von Radabstellanlagen	Festlegen von Standorten im Quartier
Park+Ride (vgl. Kapitel 6.9)	Konzept zu Standorten, Qualitätsstandards, Betrieb	Festlegen von Standorten, Dimensionieren, Ausgestalten
Parkleitsystem (vgl. Kapitel 6.10)	Konzept und Betrieb	/
Verknüpfung mit weiteren sektoralen Konzepten (vgl. Kapitel 6.11)	Gestalten der Schnittstellen zwischen Parkraummanagement und Planungen zu Sharing-Angeboten, Ladeinfrastruktur, individuellen Informations- und Zielführungssystemen, Mobilitätsstationen	Berücksichtigen der Wirkungen von Mobilitätsangeboten auf den zukünftigen Pkw-Stellplatzbedarf und bei der notwendigen Verortung (Straßenraum/Parkieranlagen)

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
 16. September 2021

ESWE Verkehr

Wlpark**Landeshauptstadt****Wiesbaden –****Parkraum-
management-
konzept****Gesamtbericht**

16. September 2021

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. Dieses Kapitel fasst Empfehlungen zu folgenden städtischen Regelungen, Satzungen und Vorgaben zusammen:

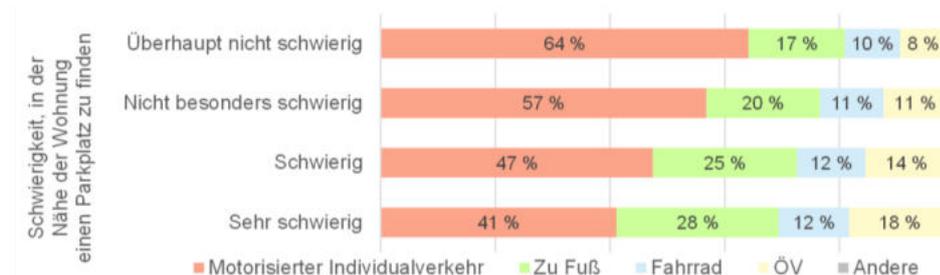
- **Stellplatzsatzung**
(Regelung der Stellplatzbaupflicht bei Neubauvorhaben)
- **Parkraumbewirtschaftung**
(Vorgaben zu einheitlichen Bewirtschaftungsformen der Parkräume im öffentlichen Straßenraum)
- **Parkgebührenordnung**
(Regelung der zulässigen Parkscheingebühren im öffentlichen Straßenraum)
- **Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen**
(Regelung der Nutzungsbedingungen für Bewohnende und Betriebe in bewirtschafteten öffentlichen Straßenräumen)
- **Parkraumüberwachung**
(Handlungserfordernisse zur Art und zum Umfang von notwendigen Kontrollen von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen)
- **P+R - Anlagen**
(Handlungserfordernisse für ein stadtweites P+R-Konzept)
- **Parkleitsystem**
(Handlungserfordernisse für ein integriertes System für Parkbauten und straßengebundene Parkplätze)
- **Lieferbereiche im Straßenraum**
- **Radabstellanlagen im Straßenraum**
- **Weitere Instrumente**
(Hinweise zur Reduzierung des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum durch betriebliches Mobilitätsmanagement, Informations- und Führungssysteme, Car- und Bikesharing, Mobilitätsstationen)

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 ist ein wesentliches kommunales Instrument für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrszusammensetzung. Die Pkw-Verfügbarkeit und die leichte Zugänglichkeit am Wohnort sowie das Vorhandensein von Parkraum am Ziel (z. B. am Arbeitsort) sind die entscheidenden Faktoren für die bisherige Dominanz des Pkw bei der Verkehrsmittelwahl. Ist die Parkmöglichkeit am Wohnort „überhaupt nicht schwierig“, werden 64 % aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt. Ist die Parkraumsituation hingegen „sehr schwierig“, liegt der Pkw-Anteil an allen Wegen mit 41 % deutlich darunter (Abbildung 18). Der Pkw-Anteil in Wiesbaden beträgt knapp 49 % (ZIV, 2016).

Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl aller Wege in Abhängigkeit der Parksituation für Pkw am Wohnort



Quelle: (MOP, 2020), Auswertung für LK Argus vom 02.06.2020 auf Grundlage der Jahre 2016-2018. Die Werte gelten für ganz Deutschland.

6.1.1 Stand in Wiesbaden

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.⁷

⁷ 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**

Gesamtbericht

16. September 2021

In Dezember 2018 hat der Hessische Städtetag eine aktualisierte Muster-Stellplatzsatzung veröffentlicht.

Die Stellplatzsatzung von Wiesbaden schreibt die Errichtung von 1,5 Pkw- und zwei Fahrradstellplätzen je Wohnung in einem Mehrfamilienhaus vor. Im Vergleich zu anderen hessischen Städten wie beispielsweise Frankfurt am Main, Darmstadt und Offenbach ist der Stellplatzschlüssel für Kfz-Stellplätze relativ hoch und für Fahrradabstellplätze eher gering (Tabelle 3).

Tabelle 3: Stellplatzschlüssel bei Wohnnutzung für Wiesbaden und ausgewählter anderer Städte in Hessen entsprechend der dort gültigen Stellplatzsatzung

Stadt	Stellplätze je Wohneinheit	
	Kraftfahrzeuge	Fahrräder
Wiesbaden	1,5	2,0
Frankfurt am Main	0,0 bis 1,1 *	3,0
Darmstadt	0,5 bis 0,9 **	2,5
Offenbach am Main	0,5 bis 0,7 *	2,0

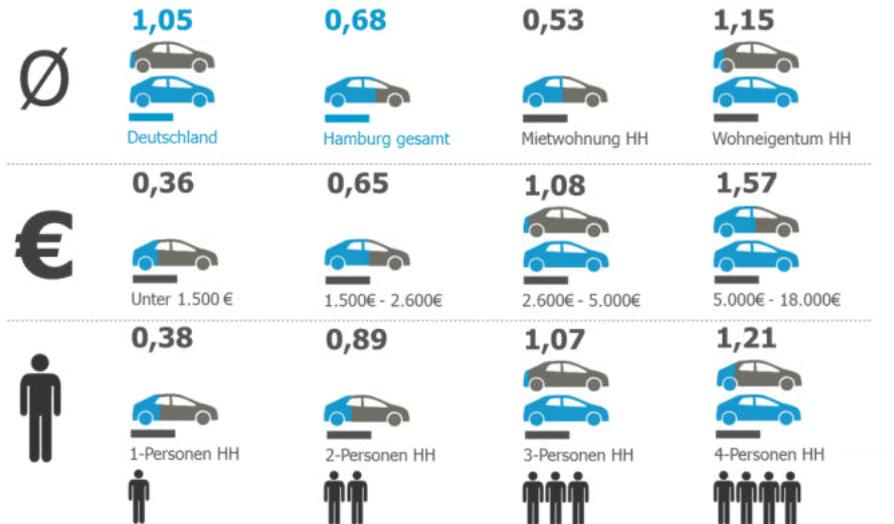
* je nach Lage im Stadtgebiet.

** je nach Lage im Stadtgebiet und Art des Wohnungsbauvorhabens.

Zudem sind die Vorgaben der Wiesbadener Stellplatzsatzung starr und legen den Bedarf an Kfz-Stellplätzen für die nächsten Jahrzehnte fest, ohne die Berücksichtigung der

- individuellen Stadtstrukturen (z. B. Innenstadt, restliches Stadtgebiet),
- nutzungsspezifischen Bedarfe der Bauvorhaben oder
- gesellschaftlichen Trends im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (siehe Beispiel in Abbildung 19).

Abbildung 19: Motorisierungsgrad (Pkw je Haushalt) in Deutschland und Hamburg in Abhängigkeit der Gebiets- und Nutzungsstruktur (Miet- oder Eigentumswohnungen, Haushaltsgröße, verfügbares Einkommen der Nutzenden)



Quelle: (Argus, 2013)

6.1.2 Empfehlungen

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

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

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

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.⁸

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 entstandenen Ersparnisse können zur Finanzierung der Mobilitätsmaßnahmen berücksichtigt werden.

- **Mobilitätskonzepte**

Die Bauherren haben in einem Mobilitäts(management)konzept plausibel die Maßnahmen, die Reduktion der Pkw-Nutzung und des damit verbundenen Flächenbedarfs und -ersparnis nachzuweisen. Grundbestandteile solcher Konzepte sind Maßnahmen zur Förderung von ÖPNV, Carsharing und Radverkehr in Abhängigkeit von der Lage im Stadtgebiet. Je nach Ausprägung der Maßnahmen sind unterschiedliche Abminderungsstufen vorzusehen.⁹

- Der Stellplatzschlüssel kann auch reduziert werden, wenn in fußläufiger Entfernung zum Bauvorhaben stationsgebundene Carsharing-Angebote vorhanden sind, neugeschaffen oder 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 oben dargestellten Kriterien zur Differenzierung der Stellplatzbaupflicht werden in zahlreichen Städten und in unterschiedlicher Ausprägung angewendet, wie z. B. in Mainz (Mainz, 2015), Frankfurt am Main (Frankfurt am Main, 2016), Bremen (Bremen, 2012) und München (München, 2007).

⁸ Beispiele für Reduktionskoeffizienten sind in der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Mainz (Mainz, 2015) sowie in der Musterstellplatzsatzung des Landes Nordrhein-Westfalen und dem begleitenden Leitfaden enthalten (Zukunftsnetz NRW, 2019[a]).

⁹ Eine Checkliste für die Reduktion der Herstellungspflicht bei Bauvorhaben mit Mobilitätskonzept hat die Landeshauptstadt München veröffentlicht (München, 2020).

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).

Abbildung 20: Beispiel für Bündelung des ruhenden Verkehrs eines Neubaugebietes in einer Quartiersgarage und Verzicht auf gebäudebezogene Tiefgaragen



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Qualität der ÖPNV-Erschließung

Mögliche Kriterien zur Bewertung der ÖPNV-Erreichbarkeit der Gebiete mit hoher Nutzungsdichte (in der Innenstadt und in den weiteren Ortsbezirken) können sein:

- Abdeckung durch Haltestellenbereiche.
- Bedienhäufigkeit.
- Reisezeit.
- Umsteigeerfordernisse.

Sinnvoll ist eine Bewertung der Qualität in Anlehnung an den Kriterien des Nahverkehrsplans der Stadt Wiesbaden (LNO, 2015).

Für eine sehr gute Erschließung sollte das Gebiet bzw. Quartier durch die Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen von 300 Metern (Luftlinie) gedeckt sein. Neben der räumlichen Erschließung ist die Bedienhäufigkeit zu berücksichtigen. Bei einer dichteren Taktfolge in der Hauptverkehrszeit (Montag bis Freitag 06:30 – 18:00 Uhr) ist der ÖPNV attraktiver und die Akzeptanz größer.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Eine mögliche Abstufung der Bewertung der ÖPNV-Erschließung zeigt Tabelle 4.

Tabelle 4: Empfehlung für die Klassifizierung der ÖPNV-Erschließung für Wiesbaden

ÖPNV-Erschließung	Erreichbarkeit	Leistungsfähigkeit
	Mindestens eine Haltestelle im Radius von...	Taktfolge Hauptverkehrszeit Montag – Freitag 06:30 – 18:00 Uhr
Sehr gut	max. 300 m	Takt max. 5 min
Gut	300 bis max. 500 m	Takt max. 10 min
Durchschnittlich	> 500 m	Takt max. 15 min

Weitere Indikatoren können die Anzahl der Umstiege oder die Reisezeiten zu wichtigen Zielen sein. Je mehr Kriterien eingesetzt werden, desto höher ist der Verwaltungsaufwand und intransparenter das Verfahren. Daher sind diese soweit wie möglich zu beschränken.

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.

6.2.1 Stand in Wiesbaden

Die Parkgebührenordnung regelt die zulässigen Gebühren für die Landeshauptstadt Wiesbaden (vgl. Kapitel 3.4.1). 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.

6.2.2 Empfehlungen

In Anbetracht der verkehrlichen Rahmenbedingungen in der Innenstadt

- gute bis sehr gute ÖPNV-Erschließung,
- Verfügbarkeit von zahlreichen Parkhäusern und Tiefgaragen,
- begrenzte Abstellmöglichkeiten und
- starke Nutzungskonkurrenzen im öffentlichen Straßenraum durch Bewohnende, Pendelnde, Kundschaft, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibende

erscheint die aktuelle Gebührenabstufung zwischen Innenstadt und restlichem Stadtgebiet nicht angemessen.

Nachfolgend sind Empfehlungen zur Optimierung der Gebührengestaltung nach historischem Fünfeck, weiterer Innenstadt und dem restlichen Stadtgebiet zusammengefasst.

Historisches Fünfeck

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 2 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 (Abbildung 21):

- 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.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

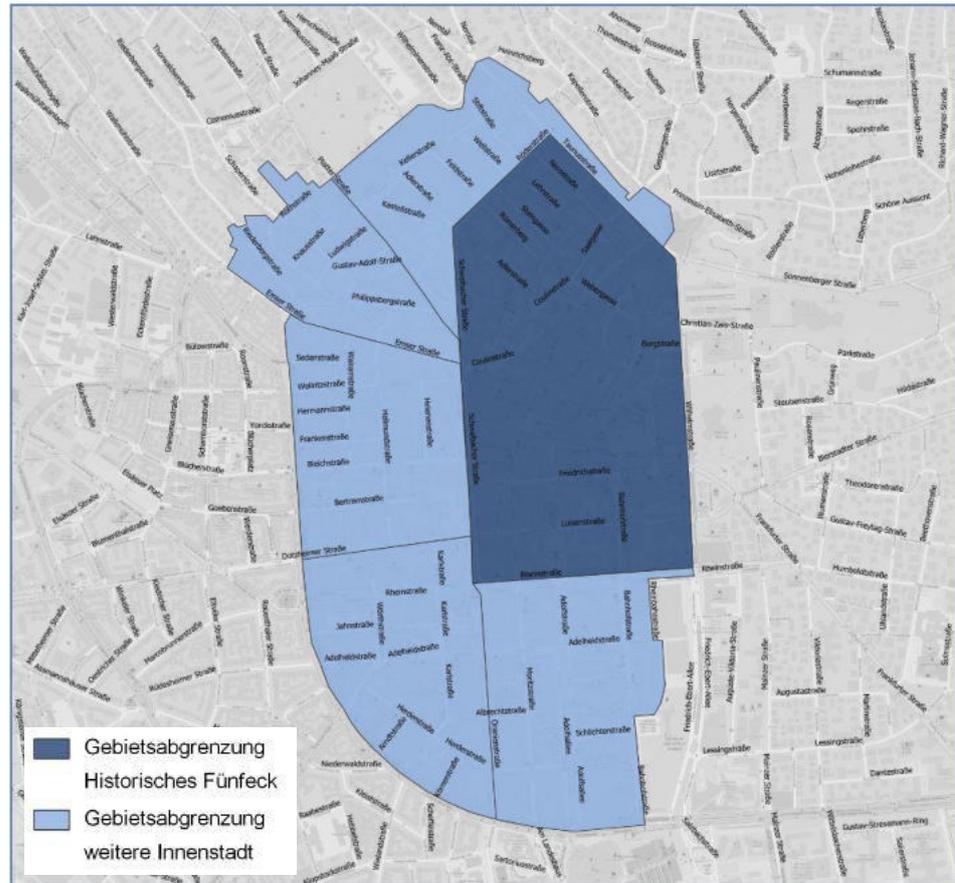
Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Abbildung 21: Abgrenzung der Parkgebührenggebiete



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

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 Stadtgebiet

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. Eine mögliche Gebührenstaffelung in Abhängigkeit der ÖPNV-Erschließung

zeigt Tabelle 5. Die Qualität der ÖPNV-Erschließung richtet sich dabei nach den in Kapitel 6.1.2 festgelegten Kriterien.

Tabelle 5: Parkgebührengestaltung in den Ortsbezirken in Abhängigkeit von der Qualität der ÖPNV-Erschließung (ohne Innenstadt)

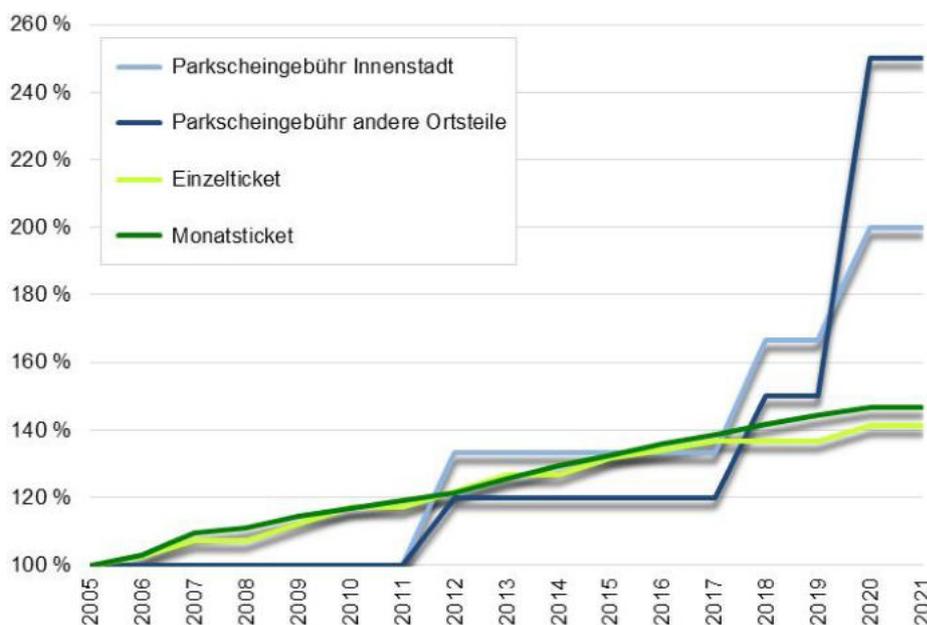
Kriterien	Gebühr
Sehr gute ÖPNV-Erschließung	3,00 € pro Stunde
Gute ÖPNV-Erschließung	2,50 € pro Stunde
Durchschnittliche ÖPNV-Erschließung	2,00 € pro Stunde

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
 16. September 2021

Künftige Gestaltungsoptionen

Künftig ist eine (jährliche) Dynamisierung der Parkgebühren in Anlehnung an der Tarifentwicklung des ÖPNV beizubehalten, um dem Aspekt der Kostengerechtigkeit zumindest in Ansatz Rechnung zu tragen.¹⁰ In den letzten Jahren (seit 2018) sind die Parkgebühren in der Landeshauptstadt sogar schneller als die ÖPNV-Kosten angestiegen (Abbildung 22).

Abbildung 22: Entwicklung der Parkscheingebühren und der Kosten für ÖPNV-Fahrkarten in Wiesbaden



Quelle: LK Argus nach (ESWE, 2021)

¹⁰ Die Höhe der Parkgebühren an einer Vollkostenrechnung für das Parken im öffentlichen Straßenraum zu koppeln, würde auch eine ähnliche Betrachtung für den ÖPNV und den Radverkehr notwendig machen und ist zurzeit wenig praktikabel bzw. konsensfähig.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

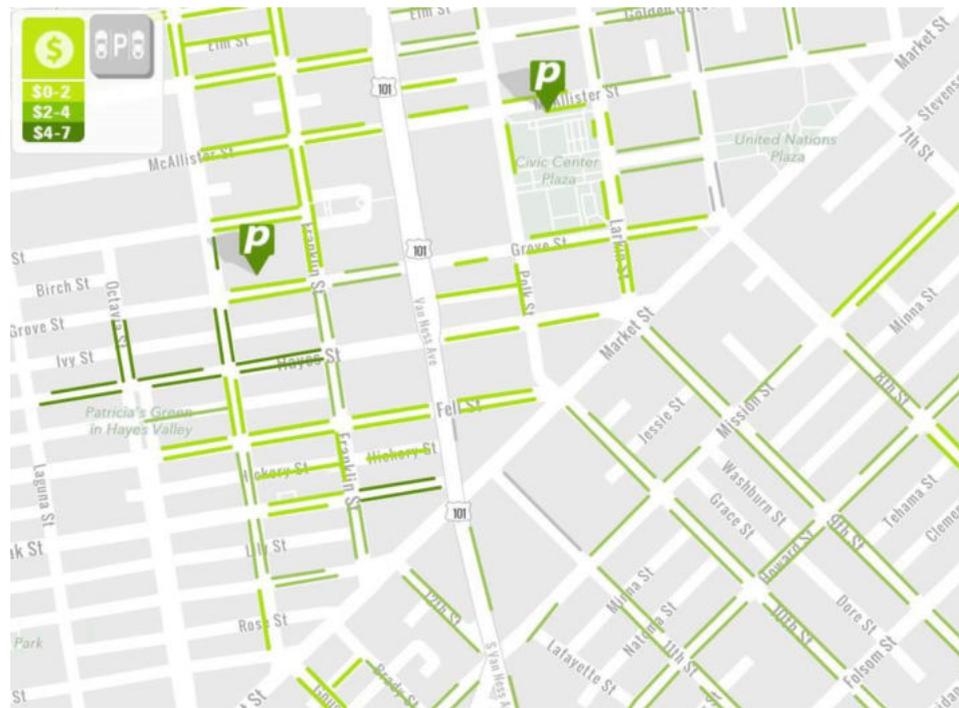
**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Die aktuellen technologischen Entwicklungen bei der Überwachung der Belegung der Parkstände im öffentlichen Raum (siehe weitere Ausführungen im Kapitel 6.10 Parkleitsystem) 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. Ein Beispiel aus San Francisco zeigt Abbildung 23.

Abbildung 23: Dynamische Bepreisung in drei Stufen (bis zu 7 Dollar¹¹ pro Stunde) der straßengebundenen Parkstände in San Francisco



Quelle: (SFMTA, 2021).

6.3 Parkraumbewirtschaftung

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

Ziele der Parkraumbewirtschaftung

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

¹¹ Rund 5,70 €.

Wirkungen

Die konsequente Anwendung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen hat folgende Wirkungen zur Folge:

- Verbesserung der Parkraumverfügbarkeit der Bewohnenden

In dicht bebauten städtischen Quartieren finden Bewohnende oft keinen wohnungsnahen Parkstand. Andere Nutzenden wie Beschäftigte und Auszubildende erschweren diese Situation zusätzlich. Parkraumbewirtschaftung animiert langparkende Beschäftigte und Auszubildende zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel oder entferntere Parkangebote zu nutzen. Die Bewohnenden erhalten eine Sonderparkberechtigung und ihre Chancen einen wohnungsnahen Parkstand zu finden, steigen deutlich.
- Erleichterung der Zugänglichkeit mit Pkw für die Kundschaft und Lieferanten

Kundschaft, Besuchende und Lieferanten benötigen Parkmöglichkeit in der Nähe ihrer Ziele. Da sie die Park- und Ladeflächen nur für kurze Zeit belegen, können über den Tag mehrere Kunden und Lieferanten die verfügbaren Parkplätze nutzen.
- Reduzierung des Zielverkehrs durch Berufs- und Ausbildungspendler

Parkraumbewirtschaftung hemmt die Nutzung der Parkstände durch Langparkende. In der Regel sind dies Berufs- und Ausbildungspendler, die in ihrer Verkehrsmittel- oder Parkplatzwahl beeinflusst werden.

6.3.1 Stand in Wiesbaden

Eine Parkraumbewirtschaftung wird zurzeit vor allem in der Innenstadt angewandt (vgl. Kapitel 3.4.1). Vereinzelt bewirtschaftete Straßenabschnitte gibt es noch in Dotzheim und Biebrich.

Die Parkregelungen sind sehr unterschiedlich, was lokal für Parksuchverkehre sorgt. In vielen weiteren Ortsbezirken der Landeshauptstadt Wiesbaden besteht ein hoher Parkdruck und zeitweise auch ein Nachfrageüberhang.

6.3.2 Empfehlungen

In der Landeshauptstadt Wiesbaden ist eine Ausweitung der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung und eine Vereinheitlichung der Regelungen zu empfehlen.

Ansätze für die künftig auf ihre Eignung für eine Parkraumbewirtschaftung zu untersuchenden Quartieren sind im Kapitel 0 dargestellt.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Als geeignete Bewirtschaftungsformen werden empfohlen:

- **Regelform**

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. Die Beschilderung erfolgt mit Zeichen 314 StVO (Parkplatz) und Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“.

Damit bleibt das Abstellen eines Fahrzeugs grundsätzlich für alle Nutzergruppen möglich. Berechtigte Bewohnende werden beim Mischprinzip bevorzugt, indem sie von der Parkscheingebührenpflicht ausgenommen werden, wenn sie einen Bewohnerparkausweis erhalten. Ebenso können Gewerbetreibende unter bestimmten Voraussetzungen auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung (vgl. Kapitel 6.4).

Die Gebührenpflicht bewirkt hauptsächlich eine Verhaltensänderung der gebietsfremden Langparkenden (beispielsweise Berufspendler), die aufgrund der Gebühren auf die Nutzung ihres Autos verzichten und beispielsweise auf umweltschonende Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad etc.) umsteigen, P+R-Anlagen außerhalb des Gebietes nutzen oder im Gebiet vorhandene Parkhäuser und Tiefgaragen anfahren. Folglich werden Parkstände für Bewohnende und Besuchende bzw. Kunden frei. Als weitere Folge nimmt der Parksuchverkehr ab. Der Erfolg dieser Regelung hängt allerdings von einer kontinuierlichen Überwachung ab (vgl. Kapitel 6.5).

Die Kennzeichnung erfolgt in zusammenhängenden Gebieten in der Regel durch das 2013 eingeführte Zeichen 314.1 (Parkraumbewirtschaftungszone, Abbildung 24). Alternativ kann die Bewirtschaftung an einzelnen Straßenabschnitten oder Parkplätzen durch das Zeichen 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“ ausgedeutet werden.

Abbildung 24: Beschilderungsbeispiel für Gebührenpflicht im Mischprinzip (Zonenbeschilderung)



- Ausnahmen

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

- Reine Kurzparkbereiche

In Bereichen mit ausgeprägter Einzelhandelsnutzung - meist zentrale Bereiche in der Innenstadt und ausgewiesenen Einkaufsstraßen in den Ortsbezirken außerhalb der Innenstadt – können gebührenpflichtige Bereiche ohne Befreiung der Bewohnenden ausgewiesen werden.

Kurzparkbereiche sind mit Parkscheinautomaten auszustatten und mit Zeichen 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzzeichen 1052-33 (mit Parkschein, Abbildung 25) zu beschildern.

Abbildung 25: Beschilderungsbeispiel Kurzparkbereich



- Reine Bewohnerparkabschnitte

In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung oder in engen (Sack-)Gassen mit nur wenigen Parkständen können reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden.

Da für den öffentlichen Straßenraum Gemeingebrauch gilt, ist das Bewohnerparken jedoch räumlich zu begrenzen. Zulässig ist eine Ausdehnung bis zu 1.000 m (im Durchmesser). Liegt ein erheblicher Parkdruck vor, bei dem die Bewohnenden keinen Parkstand in fußläufiger Entfernung finden, ist „in einem städtischen Gebiet ... dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten übersteigt, ... eine Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten zulässig“¹².

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

¹² VwV-StVO zu § 45 Abs. 1-1e StVO, 22.09.2015.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Innerhalb des Gebietes dürfen werktags von 9-18 Uhr nur maximal 50 % des Parkraums durch Bewohnerparkvorrechte reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 %. Diese Angaben können überschritten werden, wenn in unmittelbar angrenzenden Bereichen ausreichend Parkstände für den Gemeingebrauch zur Verfügung stehen (FGSV, 2005).

Nachteile des Bewohnerparkens sind der erforderliche hohe Überwachungsaufwand, der nicht durch Parkscheineinnahmen gegenfinanzbar ist und der Ausschluss aller anderen Nutzergruppen. So dürfen beispielsweise auch Besuchende der Bewohnenden, Pflegedienste usw. nicht in reinen Bewohnerparkbereichen parken.¹³ Reine Bewohnerparkbereiche sind durch das Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot, Abbildung 26) oder das Zeichen 290 (eingeschränktes Haltverbot für eine Zone) mit Zusatzzeichen 1020-32 „Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“ gekennzeichnet.

Abbildung 26: Beschilderungsbeispiele für reines Bewohnerparken



Quelle: (Berlin, 2004)

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

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

¹³ Hierzu sind Ausnahmeregelungen notwendig. Beispielsweise können Bewohnende der Landeshauptstadt Mainz bei der Erstaussstellung oder Verlängerung von Bewohnerparkausweisen auch für länger andauernde Besucherfahrzeuge einen Tages- bzw. Wochenbesucherausweis („Besucherblock“) beantragen. Dieser besteht aus neun Tageskarten und einer Wochenkarte. Die Erstaussstellung ist gratis, für jeden weiteren Besucherblock fallen 20 € Verwaltungsgebühren an (Mainz, 2021).

- Weitere Innenstadt
 - Montag bis Freitag von 9 bis 20 Uhr
 - Sonnabend 9 bis 15 Uhr
- Restliches Stadtgebiet
 - Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr
 - Sonnabend 9 bis 14 Uhr

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

16. September 2021

Die Geltungsdauer kann von den Regelzeiten abweichen, wenn die konkrete Örtlichkeit dies erfordert (z. B. Gastronomienutzung in den Abendstunden, Einzelhandelsnutzung an Sonnabenden, Freizeitnutzungen und touristischer Verkehr an Sonntagen u. a.).

In Tabelle 6 (Innenstadt) und Tabelle 7 (Restliches Stadtgebiet) sind die empfohlenen Bewirtschaftungsformen in Abhängigkeit der Gebiets-, Nutzungs- und Nachfragecharakteristik zusammengefasst.

Innenstadt

Tabelle 6: Empfohlene Bewirtschaftungsformen für unterschiedliche Gebietscharakteristiken in der Innenstadt

Gebietscharakteristik	Bewirtschaftungsform		Typische Wirkungen
	Kurzbezeichnung	Parkregelung	
Historisches Fünfeck	Mischparken	<ul style="list-style-type: none"> • Parkscheinautomat • 1. Stunde: 0,70 € für 12-Minuten-Zeitraum • 2. Stunde: 0,80 € für 12-Minuten-Zeitraum • ab 3. Stunde: 0,90 € für 12-Minuten-Zeitraum • Mo-Sa 9-20 Uhr • Bewohner mit Parkausweis frei 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung von Berufs- und Ausbildungspendlern • Geringere Belegung der Parkplätze • Höhere Parkchancen für Kurzparkende, Bewohnende und Lieferanten mit Pkw
Weitere Innenstadt <ul style="list-style-type: none"> • mit hohem bis sehr hohem Parkdruck mit hoher Konkurrenz zwischen Nutzergruppen (zum Beispiel Kundschaft, Touristen, Bewohner, Berufspendler) 	Mischparken	<ul style="list-style-type: none"> • Parkscheinautomat • 0,70 € für 12-Minuten-Zeitraum • Mo-Fr 9-20 Uhr Sa 9-15 Uhr • Bewohner mit Parkausweis frei 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringerer Parksuchverkehr

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Restliches Stadtgebiet

Tabelle 7: Empfohlene Bewirtschaftungsformen für unterschiedliche Gebietscharakteristiken in den weiteren Ortsbezirken (außer Innenstadt)

Gebiets- charakteristik ¹⁴	Bewirtschaftungsform		Typische Wirkungen
	Kurz-be- zeichnung	Park- regelung	
<u>Ortsbezirke / Gebiete mit</u> <ul style="list-style-type: none"> • hohem Parkdruck • hoher Konkurrenz zwischen Nutzergruppen (zum Beispiel Bewohnende, Berufspendler, Kundschaft) 	Mischparken	<ul style="list-style-type: none"> • Parkscheinautomat • 0,60 € für 12-Minuten-Zeitraum • Mo-Fr 9-18 h Sa 9-14 Uhr • Bewohner mit Parkausweis frei 	
<u>sehr guter ÖPNV-Erschließung</u> <u>Ortsbezirke / Gebiete mit</u> <ul style="list-style-type: none"> • hohem Parkdruck • hoher Konkurrenz zwischen Nutzergruppen (zum Beispiel Bewohnende, Berufspendler, Kundschaft) • <u>guter ÖPNV-Erschließung</u> 	Mischparken	<ul style="list-style-type: none"> • Parkscheinautomat • 0,50 € für 12-Minuten-Zeitraum • Mo-Fr 9-18 h Sa 9-14 Uhr • Bewohner mit Parkausweis frei 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung von Berufs- und Ausbildungspendlern • Geringere Belegung der Parkplätze • Höhere Parkchancen für Kurzparkende, Bewohnende und Lieferanten mit Pkw
<u>Ortsbezirke / Gebiete mit</u> <ul style="list-style-type: none"> • hohem Parkdruck • hoher Konkurrenz zwischen Nutzergruppen (zum Beispiel Bewohnende, Berufspendler, Kundschaft) • <u>durchschnittlicher ÖPNV-Erschließung</u> 	Mischparken	<ul style="list-style-type: none"> • Parkscheinautomat • 0,40 € für 12-Minuten-Zeitraum • Mo-Fr 9-18 h Sa 9-14 Uhr • Bewohner mit Parkausweis frei 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringerer Parksuchverkehr
<u>Ausgeprägte Einzelhandelsnutzung</u>	Kurzparken (mit Ladezone)	<ul style="list-style-type: none"> • Parkscheinautomat • 0,40/0,50/0,60 € für 12-Minuten-Zeitraum Mo-Sa 9-20 Uhr (richtet sich nach der Einzelhandelseinrichtung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringere Belegung der Parkplätze • Höhere Parkchancen für Kurzparkende und Lieferanten

¹⁴ Die Qualität der ÖPNV-Erschließung richtet sich nach den in Kapitel 6.2.2 festgelegten Kriterien.

Gebiets- charakteristik ¹⁴	Bewirtschaftungsform		Typische Wirkungen
	Kurz-be- zeichnung	Park- regelung	
Überdurchschnittlich hoher Anteil an <u>Gastro- nomie- oder Freizeitnut- zung</u>	Mischparken	<ul style="list-style-type: none"> • Parkscheinautomat • 0,40/0,50/0,60 € für 12-Minuten-Zeitraum • Mo-Sa 9-20 Uhr • Bewohner mit Parkausweis frei 	<p>Geringerer Parksuchverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geringere Belegung der Parkplätze • Höhere Parkchancen für Kurzparkende, Bewohnende und Lieferanten mit Pkw • Geringerer Parksuchverkehr
<p><u>Ortsbezirke / Gebiete mit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • verdichteter Wohnnutzung • hohem Parkdruck • <u>angrenzenden hohen Arbeitsplatzkonzentrationen</u>, Hoch-/Berufsschuleinrichtungen oder anderen besucherintensiven Einrichtungen ohne eigene Parkieranlagen 	Bewohnerparken	<ul style="list-style-type: none"> • Eingeschränktes Haltverbot • Geltungszeit in Abhängigkeit von den Nutzungen • Bewohner mit Parkausweis frei 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung von Berufs- und Ausbildungspendlern • Geringere Belegung der Parkplätze tagsüber • Höhere Parkchancen für Bewohnende tagsüber • Ggf. nicht genutzte Parkstände tagsüber

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
 16. September 2021

Modifizierung der bestehenden Parkraumbewirtschaftungszonen

Gegenwärtig bestehen in der Landeshauptstadt 17 Parkraumbewirtschaftungszonen (vgl. Kapitel 3.4.1 und Abbildung 27). Die Parkregelungen sind oft kleinräumig und nicht einheitlich ausgelegt, was sie insbesondere für ortsunkundige Personen schwer verständlich macht und zu erhöhten Parksuchverkehre führt.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

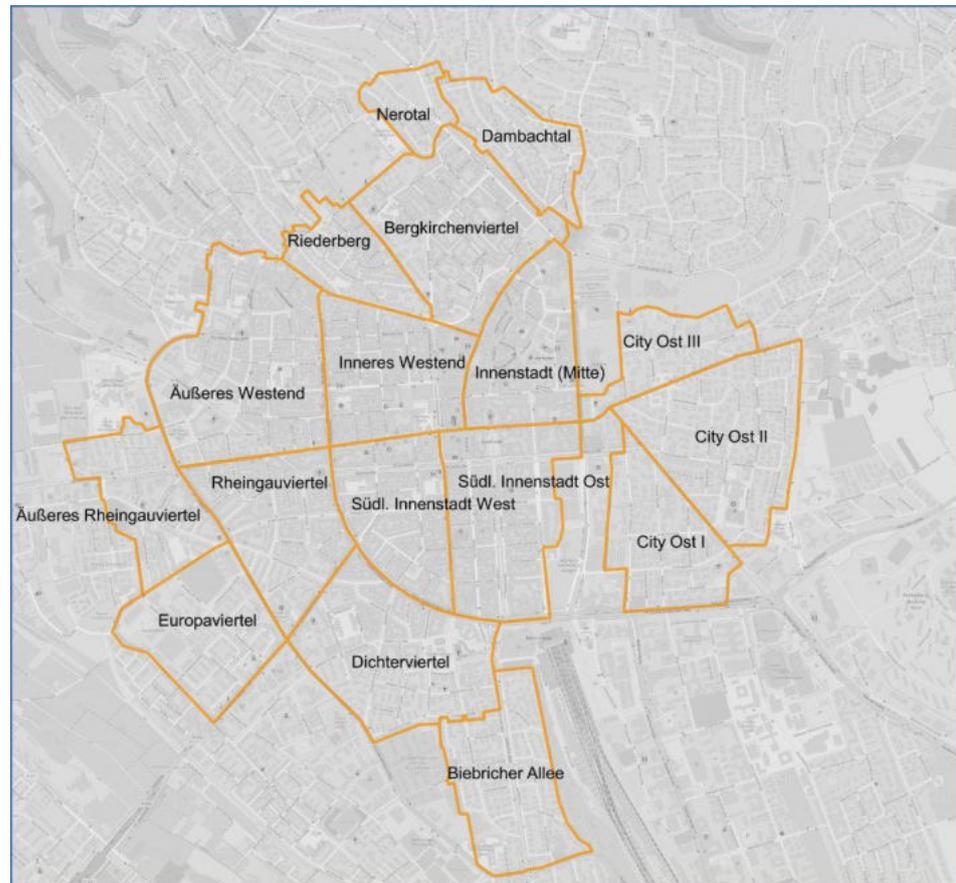
Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Abbildung 27: Parkraumbewirtschaftungsgebiete



Quelle: LK Argus nach (Wiesbaden, 2021[b]).
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Stattdessen eignet sich eine Anpassung der derzeitigen Bewirtschaftungsform (vgl. Kapitel 3.4.1) in den Bewirtschaftungsgebieten. Die dort geltenden Parkregelungen sind vor allem für ortsunkundige Personen uneinheitlich und schwer verständlich. Es entstehen erhöhte Parksuchverkehre. Als Bewirtschaftungsform eignet sich das Mischparken mit Gebührenpflicht (vgl. Kapitel 6.3.2 auf Seite 51), wobei das Abstellen eines Fahrzeugs grundsätzlich 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 6.2.2. In Tabelle 8 sind die empfohlenen Parkscheingebührenhöhen in den einzelnen Bewirtschaftungsgebieten dargestellt. Die Umsetzung ist mit entsprechenden Planungen und Kosten verbunden (vgl. Kapitel 7.2).

Tabelle 8: Empfohlene Parkscheingebührenhöhen in den Parkraumbewirtschaftungsgebieten

Parkraum- bewirtschaftungs- gebiet	ÖPNV-Erschließungsqualität			Parkschein- gebühr
	räumlich	zeitlich	Bewertung	
	Mindestens eine Haltestelle im Radius von...	Taktfolge Hauptverkehrszeit Montag – Freitag 06:30 – 18:00 Uhr		
Bergkirchenviertel	max. 300 m	Takt max. 10 min	Gut	3,50 €/Std.
Inneres Westend	max. 300 m	Takt max. 5 min	Sehr gut	3,50 €/Std.
Innenstadt Mitte (Historisches Fünfeck)	max. 300 m	Takt max. 5 min	Sehr gut	1. Stunde: 3,50 € 2. Stunde: 4,00 € ab 3. Stunde: 4,50 €
Südliche Innenstadt West	max. 300 m	Takt max. 5 min	Sehr gut	3,50 €/Std.
Südliche Innenstadt Ost	max. 300 m	Takt max. 5 min	Sehr gut	3,50 €/Std.
Riederberg	max. 300 m	Takt max. 10 min	Gut	3,50 €/Std.
Äußeres Westend	max. 300 m	Takt max. 5 min	Sehr gut	3,00 €/Std.
Rheingauviertel	max. 300 m	Takt max. 5 min	Sehr gut	3,00 €/Std.
Dichterviertel	max. 300 m	Takt max. 5 min	Sehr gut	3,00 €/Std.
Äußeres Rheingauviertel	max. 300 m	Takt max. 5 min	Sehr gut	3,00 €/Std.
Europaviertel	überwiegend max. 300 m	Takt max. 10 min	Gut	2,50 €/Std. ¹⁵
Biebricher Allee	max. 300 m	Takt max. 5 min	Sehr gut	3,00 €/Std.
City Ost I	überwiegend max. 300 m	Takt max. 5 min	Sehr gut	3,00 €/Std.
City Ost II	überwiegend max. 300 m	überwiegend Takt max. 5 min	Überwiegend sehr gut ¹⁶	3,00 €/Std.
City Ost III	max. 300 m	Takt max. 5 min	Sehr gut	3,00 €/Std.
Dambachtal	max. 300 m	Takt max. 10 min	Sehr gut	3,00 €/Std.
Nerotall	max. 300 m	Takt max. 10 min	Sehr gut	3,00 €/Std.

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

16. September 2021

Unter dem Aspekt einer kurzfristigen Modifizierung der Parkraumbewirtschaftungszonen wird die Ausgabe von Ausnahmegenehmigungen nach §46 anstatt

¹⁵ Falls im Europaviertel Verdrängungseffekte aus den benachbarten Quartieren auftreten, ist die Parkgebühr auf 3,00 € anzupassen.
¹⁶ Das Bewirtschaftungsgebiet weist im zentralen Bereich ÖPNV-Erschließungslücken auf. Entlang des Moltkerings besteht nur ein 30-Minuten-Bustakt.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

von Bewohnerparkausweisen nicht empfohlen. Voraussetzung für die Einführung von Ausnahmegenehmigungen ist ein kommunaler Beschluss in der Landeshauptstadt Wiesbaden, welcher bisher nicht vorhanden ist. Eine kurzfristige und vorübergehende Modifizierung ist daher nicht umzusetzen.

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.

6.4.1 Stand in Wiesbaden

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.

Bewohnende

Bewohnende erhalten auf Antrag (beim Bürgerbüro oder Ordnungsamt) einen Bewohnerparkausweis (Abbildung 28). Der Bewohnerparkausweis ist im Fahrzeug gut sichtbar auszulegen.¹⁷

¹⁷ Einen digitalen Bewohnerparkausweis gibt es in Deutschland bisher nicht. Hintergrund ist vor allem der fehlende rechtliche Rahmen.

Abbildung 28: Bewohnerparkausweise der Landeshauptstadt Wiesbaden



ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
 16. September 2021

Quelle: LK Argus

Die Erteilungskriterien sind in der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) zu § 45 Abs. 1 bis 1e festgelegt. Danach ist ein Bewohnender nur, wer in der betreffenden Bewohnerparkzone tatsächlich wohnt und dort meldebehördlich registriert ist. Eine Nebenwohnung reicht nur dann aus, wenn der Bewohnende nachweisen kann, dass er tatsächlich drin wohnt.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden werden an weitere Personengruppen Bewohnerparkausweise ausgegeben:

- Personen mit Hauptwohnsitz, die dauerhaft einen Dienst- oder Firmenwagen zur Verfügung haben, wenn ein entsprechender Nachweis des Arbeitgebers vorgelegt wird,
- US-Militärangehörige bei Vorlage des Mietvertrages beziehungsweise Bescheinigung des Kommandanten,
- Personen mit Nebenwohnungen, die sich in Ausbildung befinden, wenn ein Nachweis des Ausbildungsbetriebes vorgelegt wird und der Hauptwohnsitz nicht weiter als 100 Kilometer entfernt ist,
- Bewohnende mit Ersatzfahrzeugen (zum Beispiel nach einem Unfall); für maximal vier Wochen. Der alte Bewohnerparkausweis wird für diese Zeit eingezogen.
- Fahrende von Carsharing-Fahrzeugen; diese werden auf die Carsharing-Organisation ausgestellt. Die Fahrzeuge müssen eindeutig als Carsharing-Fahrzeuge (Aufdruck am Fahrzeug) erkennbar sein.

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr gibt einen deutschlandweit einheitlichen Gebührenrahmen von 10,20 € bis 30,70 € pro Jahr und Bewohnerparkausweis vor. Die Gebühr ist seit 1993 unverändert.

Die Gebühr für einen 2 Jahre gültigen Bewohnerparkausweis in der Landeshauptstadt Wiesbaden beträgt 23,50 €. Damit liegen die Kosten pro Jahr bei 11,75 €.

ESWE Verkehr

Wlpark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Der Bundesrat hat am 5. Juni 2020 dem vom Deutschen Bundestag am 14. Mai 2020 verabschiedeten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften zugestimmt. Die Länder können nun eigene Verordnungen erlassen, die die Gebühren für die Sonderparkberechtigung für Bewohnende festlegen oder die Ermächtigung auf die Kommunen übertragen. Eine entsprechende Positionierung zum Umgang des Landes Hessen liegt aktuell nicht vor.

Ohne Übertragung der Zuständigkeit der Gebührengestaltung für Bewohnerparkausweise auf die Kommunen besteht für die Landeshauptstadt Wiesbaden nur die Möglichkeit, das Bewohnerparken im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO zu regeln und auf dieser Basis höhere Gebühren als bislang zu vereinnahmen - bis zu 767 € pro Jahr. Dies praktizieren bereits Städte wie München, Leipzig und Stuttgart, die in bestimmten Zonen die Erteilung von Bewohnerparkausweisen als Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO regeln. Um den Ausnahmecharakter der Genehmigung nach § 46 StVO zu betonen, darf aber die Ausnahmegenehmigung nicht flächendeckend erteilt werden, sondern muss räumlich auf Teilgebiete begrenzt werden.

Da es sich um Ausnahmetatbestände handelt, ist von einem höheren Verwaltungsaufwand als bei der Regelung nach § 45 StVO auszugehen.

Die verkehrlichen Wirkungen einer (deutlichen) Anhebung der Gebühr für Bewohnerparkausweise nach § 46 StVO sind im Vergleich mit anderen Maßnahmen – wie z. B. der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung – aktuell als eher gering einzuschätzen. 2018 wurden in Wiesbaden lediglich rund 900 gebührenrelevante Bewohnerparkausweise ausgeteilt. Mit Ausweitung der Bewirtschaftung wird die Zahl vermutlich steigen. Zudem bezahlen die Bewohnenden die Gebühr alle zwei Jahre („Flatrate-Charakter“), was die Sensibilität für einen Umstieg auf andere Verkehrsmittel nicht nachhaltig prägt. Eine höhere Gebühr ist eher für eine kostengerechte Verteilung der öffentlichen Straßenräume von Bedeutung.

Gewerbetreibende

Gewerbetreibende können eine Freistellung von der Parkgebührenpflicht auf Grundlage einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO erlangen. Der Gebührenrahmen beträgt je Ausnahmetatbestand und Fahrzeug zwischen 10,20 und 767,00 €.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden (Straßenverkehrsbehörde) gibt derzeit drei Arten von Ausnahmegenehmigungen für Gewerbetreibende aus:

- Handwerkerparkausweis für die Region Frankfurt-Rhein / Main:

Mit diesem Ausweis können Betriebe Kommunen übergreifend in der Region Frankfurt-Rhein / Main parken. Die Gebühr beträgt 305,00 € für die erste Ausnahmegenehmigung. Jede weitere zeitgleich beantragte Genehmigung kostet 161,00 €. Die Gültigkeitsdauer beträgt 1 Jahr.

Nach Informationen der Stadtverwaltung Wiesbaden vom 05.08.2019 hat die Stadt 2018 rund 310 Handwerkerparkausweise ausgegeben und 64.000 € an Gebühren verbucht.

- Ausnahmegenehmigungen bei Tätigkeit in einem Bewohnerparkgebiet:

Diese Genehmigung erlaubt das Abstellen eines Fahrzeuges in einem Bewohnerparkgebiet, in dem eine Tätigkeit zu verrichten ist. Sie kostet zurzeit 23,00 € pro Jahr.

- Ausnahmegenehmigungen bei Geschäftssitz im Bewohnerparkgebiet:

Diese Genehmigung erlaubt das Abstellen eines Fahrzeuges in dem Bewohnerparkgebiet, in dem das Geschäft ansässig ist.

Sie kostet zurzeit 23,00 € pro Jahr.

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

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

6.4.2 Empfehlungen

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.

Eine Einführung von Ausnahmegenehmigungen für Bewohnenden ist aufgrund des deutlich höheren Verwaltungsaufwandes nicht zu empfehlen.

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.

- ÖPNV-Nutzung (Jahreskarte der Preisstufe 13 im Tarifbereich Wiesbaden / Mainz rund 828 € bei einmaliger Abbuchung) oder
- Anmietung eines Stellplatzes in einem Parkhaus in der Innenstadt (z. B. Parkhaus Mauritiusgalerie 1.680 € pro Jahr bzw. 140 € im Monat oder Parkhaus City II 1.560 € pro Jahr bzw. 130 € pro Monat).

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.

Die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV, 2005) empfehlen die Ausgabe von maximal 1,60 Sonderparkberechtigungen für Bewohnende je Parkstand. Dieser Schlüssel ist deutlich zu hoch angesetzt und nicht im Sinne einer gewünschten Reduzierung des MIV.

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. Punktueller 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.

6.5.1 Stand in Wiesbaden

Die Parkraumüberwachung ist eine hoheitliche Aufgabe der Kommune. Sie ist in der Landeshauptstadt Wiesbaden bei der seit 01.05.2021 neu geschaffenen Abteilung Parkraumüberwachung eingegliedert. In dieser Abteilung sind 16 Ordnungspolizeibeamte ausschließlich damit beschäftigt, die bestehenden 17 Bewirtschaftungszonen in der Kernstadt im Zweischichtbetrieb zu kontrollieren. Mit dieser Überwachungsaufgabe sind diese Kräfte voll ausgelastet.

Unterstützend kontrollieren in Wiesbaden auch die Ordnungspolizeikräfte der Abteilung Kommunale Verkehrspolizei, die ebenfalls im Straßenverkehrsamt angegliedert sind. Allerdings hat die Kommunale Verkehrspolizei einen anderen Aufgabenschwerpunkt hin zur Überwachung des fließenden Verkehrs, so dass der Zeitanteil der Überwachung des ruhenden Verkehrs lediglich 5 % ihrer täglichen Arbeitszeit beträgt.

Werden zusätzliche bislang nicht bewirtschafteten Gebiete einer Parkraumbewirtschaftung zugeführt, ist dieser Kontrollaufwand nur durch die Einstellung von weiterem Überwachungspersonal möglich. Dazu ist der Personalbedarf für die neuen Gebiete nach den in Kapitel 7.2.3 dargelegten Vorgaben zu berechnen.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

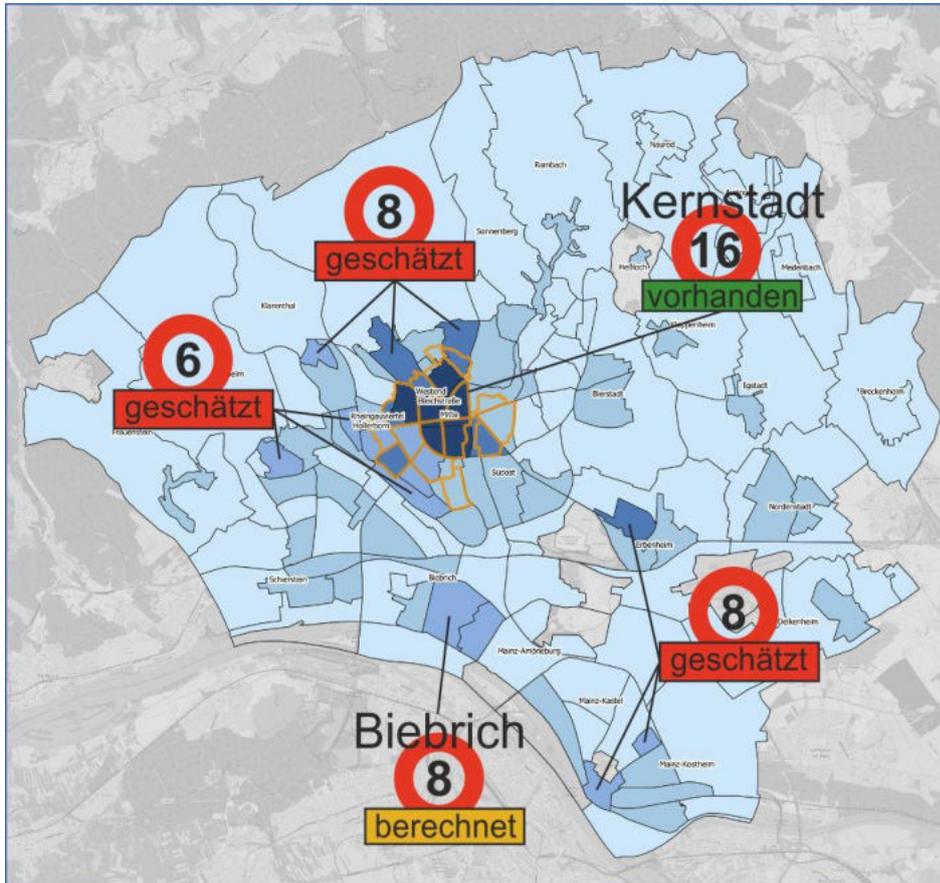
16. September 2021

Für den Ortsbezirk Biebrich wurde diese Berechnung im Rahmen des Quartierskonzept durchgeführt (vgl. Anhang 7). Mit einem groben Flächenvergleich mit dem Ortsbezirk Biebrich schätzt das Straßenverkehrsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden, dass mit einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf alle Gebiete der 1. bis 3. Priorität (vgl. Kapitel 4.5) der Personalbedarf der Parkraumüberwachung von derzeit 16 für die Kernstadt auf bis zu 46 Überwachungskräfte zzgl. 6 Dienstgruppenleitungen steigen müsste, um die Aufgaben vollumfänglich zu erfüllen (vgl. Abbildung 29).

Die Ausweitung des Personals ist aber nur möglich, wenn mindestens ein weiterer Standort für die Rheinschiene dazu kommt, da ansonsten die langen Fahrtzeiten zum Einsatzort und zurück zum Straßenverkehrsamt in der Georg-Marshall-Straße für die Vororte Biebrich, Kastel, Kostheim und Erbenheim den Erfolg der Bestreifung schmälern und die angestrebten wirtschaftlichen Ziele erheblich gefährden würden.

Ticketlose Bezahlmethoden – wie Handyparken oder App-basierte-Techniken – sind in Wiesbaden bereits erfolgreich im Einsatz. Die Überwachungskräfte nutzen dabei spezielle Online-Schnittstellen zum jeweiligen Anbieter, um die Parkberechtigung anhand des Kennzeichens zu kontrollieren.

Abbildung 29: Überschlägige Personalstärkenschätzung nach grobem Flächenvergleich mit der Berechnung zum Ortsbezirk Biebrich



Quelle: Straßenverkehrsamt Wiesbaden/LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

6.5.2 Empfehlungen

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. Das Beispiel der Personalbedarfsberechnung des Ortsbezirks Biebrich zeigt aber, dass dieser Einsatz zumindest kostendeckend gestaltet werden kann. Da eine automatisierte Parkraumüberwachung mit Kennzeichenerfassung, wie in benachbarten europäischen Ländern (z. B. ScanCars in Niederlande, Abbildung 31) in Deutschland

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

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 Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung der neuen Gebiete zu sichern.

Abbildung 30: Parkraumüberwachung in Wiesbaden (Mühlgasse)



Quelle: LK Argus

Abbildung 31: Scan-Car zur Parkraumüberwachung in Amsterdam



Quelle: (AMS, 2020)

6.6 Management öffentlich zugänglicher Parkbauten

Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und in Parkieranlagen stehen in Konkurrenz zueinander. 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 gibt es oftmals dunkle unübersichtliche „Angsträume“.
- 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 Vollausslastung verteilt sich die Nachfrage weiter zu den Parkieranlagen.

6.6.1 Stand in Wiesbaden

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 dann gegen 14 Uhr erreichen. Die Parkenden versuchen dennoch zuerst, einen ebenerdigen, kostengünstigen Parkplatz „zu ergattern“. Dies erzeugt einen enormen Parkdruck und Parksuchverkehr in der Innenstadt.

In den vergangenen Jahrzehnten sind zahlreiche Parkhäuser und Tiefgaragen in der Innenstadt der Landeshauptstadt entstanden. Allein an das städtische Parkleitsystem sind zurzeit 14 öffentlich zugängliche Parkbauten mit rund 5.600 Stellplätzen für Besuchende angeschlossen (vgl. Kapitel 3.4.2 ab Seite 21), 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.

6.6.2 Empfehlungen

Vor diesem Hintergrund ist eine Zurückführung der städtischen Parkieranlagen unter städtische Regie dringend zu empfehlen und durch den entsprechenden Beschluss sowie die erste Rückführung (Parkhaus Theater) bereits in

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

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 „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.

Das Angebot und die Bedingungen der Bereitstellung von Parkraum im Straßenraum und in den Parkieranlagen 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.

So wären alle (422) straßengebundenen Stellplätze im Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ in die Parkbauten verlagerbar, da die Parkhauskapazitäten zu keinem Zeitpunkt vollständig ausgelastet sind.

- Betriebskonzepte der Parkhäuser an kommunale Zielstellungen orientieren.

Öffnungs- und Schließzeiten sind am verkehrlichen Effekt und nicht (nur) am wirtschaftlichen Erfolg zu orientieren. Bei Bedarf können beispielsweise Parkhäuser auch nachts für die Anwohnenden offenbleiben. Die privaten Betreiber orientieren die Öffnungszeiten hingegen in erster Linie an der einnahmestärksten Nutzergruppe (Kurzparkenden).

- Stellplatzkontingente nach verkehrlichen Gesichtspunkten bemessen.

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 nutzen.

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

- Nachfrageintensität zwischen den Parkhäusern regulieren.

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 Nachfrage- und Infrastrukturveränderungen sicherstellen.

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, Errichtung von Mobilitätshubs, Einführung von einheitlichen Bezahlssystemen im Straßenraum und in den Parkbauten, Umsetzung von flexiblen Parktarifen im Straßenraum und in den Parkbauten in Abhängigkeit der Nachfrage etc.

- Innovative Mobilitätsangebote fördern.

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

- Synergien der technologischen Entwicklung des Parkraummanagements im Straßenraum und in Parkbauten nutzen.

Die städtischen Projekte zur Digitalisierung des Verkehrssystems, Detektion von Parkflächen im Straßenraum und in Lieferzonen (vgl. Kapitel 6.7, 6.10) aber auch zur Dynamisierung der Parkgebühren im Straßenraum (vgl. Kapitel 6.2) eröffnen die Chance, gesamtheitliche Verkehrsführungssysteme und Zugangsmedien zu implementieren. Beispielsweise können komfortable einheitliche Bezahlssysteme für den Straßenraum und für die Parkbauten nicht nur einen höheren Nutzerkomfort sondern auch deutlich kostengünstigere Bewirtschaftung ermöglichen. Dies können kennzeichenbasierte Abrechnungen sein, wie dies bei dem schrankenlosen Betrieb von Parkbauten bereits praktiziert wird (Beispiel in Abbildung 32)

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Abbildung 32: Schrankenlose öffentlich zugängliche Tiefgarage in Berlin



Quelle: LK Argus.

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 würden (FGSV, 2005). Zudem ist die erforderliche Kontrolle der zeitlichen Begrenzung oder die Ahndung von Fehlbelegungen der Liefer- und Ladezonen aufgrund von Personalmangel in der Verkehrsüberwachung nicht möglich.

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

6.7.1 Stand in Wiesbaden

Die Stadt gestaltet die Infrastruktur für Lieferanten und Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste) entsprechend ihren spezifischen Anforderungen in sektoralen Logistikkonzepten. Dabei sind neben klassischen Lieferbereichen neue Anlieferformen wie Micro-Hubs u. ä. in der Entwicklung. Ein Großteil der Lieferungen erfolgt aber weiterhin vom Straßenraum aus und steht in Flächenkonkurrenz mit dem ruhenden Pkw-Verkehr. Dort, wo zusätzliche Lieferbereiche ausgewiesen werden, erfolgt dies in der Regel auf Kosten von eingesparten Pkw-Parkständen. Und dort, wo Lieferbereiche nicht ausreichend vorhanden oder zugesperrt sind, findet das Liefern und Laden in zweiter Reihe statt. Das ist nicht nur für den Verkehrsfluss hinderlich, sondern auch besonders für Radfahrende gefährlich, da sie in den fließenden Kfz-Verkehr ausweichen und sich zwischen die fahrenden Kfz einfädeln müssen.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden erprobt derzeit im Rahmen des Projektes DIGI-L in Verbindung mit dem Projekt DIGI-V Systeme zur Erfassung und Analyse der in das Stadtgebiet einfahrenden Lieferfahrzeuge sowie die Detektion der Belegung der vorhandenen Lieferzonen. Das Ziel ist, freie Lieferbereiche in Dialogdisplays an den Einfallachsen anzuzeigen und somit Suchverkehre und Vorgänge in der zweiten Reihe im Lieferbereich zu reduzieren.

Im Projekt DIGI-L werden zudem mögliche Standorte anhand der Auswertung von Lieferaufkommen und Stadtstruktur identifiziert. Besonders betroffen ist die Innenstadt und einzelne Ortsbezirkszentren.

6.7.2 Empfehlungen

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 vorsieht (Biek, 2019). 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, wie in der Wiesbadener Innenstadt, sorgen für eine bessere Sichtbarkeit und Akzeptanz (Abbildung 33).

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Abbildung 33: Beispiel einer optischen Markierung von Liefer- und Ladezonen (Moritzstraße)



Quelle: (Wiesbaden, 2020[d])

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.

6.8.1 Stand in Wiesbaden

Die Landeshauptstadt Wiesbaden strebt an, die Nutzung des Fahrrades attraktiver und sicherer zu gestalten, ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen und den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Im

gesamstädtischen Radverkehrskonzept nimmt die Errichtung von neuen Radabstellanlagen einen zentralen Platz ein (AB Stadtverkehr, 2015).

6.8.2 Empfehlungen

Es wird empfohlen, die Erstellung von flächenhaften Parkraummanagementkonzepten für die Quartiere mit dem Thema der Bereitstellung von Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum zu verknüpfen und mitzubehandeln. Für diese integrierte Betrachtung sprechen folgende Gründe:

- Gesellschaftliche Akzeptanz fördern

Parkraumbewirtschaftung - insbesondere flächenhafte - bewirkt zwar eine Reduzierung der Belastung der Straßenräume durch ruhenden Pkw-Verkehr. Diese Entlastung kommt aber nur anderen Pkw-Nutzenden zugute, die leichter und zielnahe einen freien Stellplatz finden. Andere Verkehrsteilnehmenden (Radfahrenden, Zufußgehenden) profitieren nicht davon. Dadurch erfahren solche sektoralen Konzepte eine geringe Akzeptanz und fördern das über Jahrzehnte verfestigte gesamtgesellschaftliche Meinungsbild einer Ausrichtung des städtischen Verkehrs auf die Belange des Kfz-Verkehrs. Eine Nachnutzung von frei gewordenem Parkraum in Folge der flächenhaften gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung in Form von Radabstellanlagen macht aber die Effekte der Nachfragereduzierung nicht nur für die Pkw-Nutzenden sondern auch für Radfahrenden sichtbar und erlebbar.

- Flächenpotenziale nutzen

Für eine möglichst hohe Attraktivität der Radnutzung brauchen Radfahrende Abstellmöglichkeiten besonders nah am Ziel. Die Flächenpotenziale für Abstellanlagen im Straßenraum sind sehr begrenzt. Würde man aber einen Pkw-Parkstand in einer Hauptgeschäftsstraße für die Anordnung von Radabstellanlagen freigeben, könnte man vier bis fünf Anlehnbügel errichten bzw. Abstellmöglichkeit für 8 bis 10 Fahrräder schaffen (siehe Beispiel in Abbildung 34). Mit einem relativ geringen Eingriff in das Pkw-Parkraumangebot sind deutliche und schnelle Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur erreichbar.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Abbildung 34: Beispiel für eine gelungene Anordnung von Fahrradabstellanlagen in einem Knotenpunktbereich



Quelle: LK Argus

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 bieten Ein- und Auspendlern an Verknüpfungspunkten zwischen MIV und ÖPNV Parkstände 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.

6.9.1 Stand in Wiesbaden

Aktuell sind auf 6 kostenlosen P+R-Parkplätzen (an 4 Standorten) rund 770 Parkstände vorhanden (vgl. Kapitel 3.3). Das Angebot ist auf die Einfallachsen im Süden und Südosten ausgerichtet. Recht große Netzlücken bestehen im Norden und Westen der Stadt. Mit dem negativen Bürgerentscheid im November 2020 zur Umsetzung einer CityBahn ist es dringend erforderlich, diese Lücken mit neuen P+R-Anlagen zu schließen.

Die vorhandenen Parkplätze erfüllen in großen Teilen nicht die Kriterien für benutzerfreundliche Anlagen:

- kurze, befestigte, beleuchtete und sichere Fußwegeverbindungen zum Bahnhof / zur Haltestelle,
- befestigte, beleuchtete und verkehrssicher gestaltete Parkflächen mit Trennung von Fahrgassen und Stellplatzbereichen,
- Fahrplananzeigen und Wegweisungssysteme,
- Elektroladestationen,
- komplementäre Mobilitätsangebote (Fahrradabstellanlagen, Bike- und Carsharing).

6.9.2 Empfehlungen

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 (FGSV, 2018):

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

Die Erfahrungen zeigen, dass eine Bewirtschaftung der Anlagen mit angemessenen Gebühren bei gleichzeitig höherem Nutzerkomfort (Anzeige der freien Stellplätze, günstige Dauerparkausweise, ermäßigte ÖPNV-Tarife bei Nutzung von bestimmten Anlagen am Stadtrand, Elektroladestationen u. ä.) und einem hochwertigen Erscheinungsbild (Beschilderung der Anlagen, Wegweisung, abmarkierte und bauliche Fußwege) keine negativen Auswirkungen auf die Freqüentierung der Anlagen haben. Zudem unterbindet eine kontrollierte Zufahrt (durch Abschränkung oder Parkscheinautomaten) die missbräuchliche Nutzung durch Fremdnutzer (z. B. durch Anlieger bei einem hohen Parkdruck im Umfeld der Anlage).¹⁸

¹⁸ ADAC-Test „Park + Ride – Anlagen in Deutschland 2019“, Bearbeitung durch LK Argus.

ESWE Verkehr

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

16. September 2021

Das Nutzungsentgelt sollte möglichst günstiger als das Parken am Zielort sein. Denkbar wären günstigere Monats- oder Jahreskarten unter anderem in Kombination mit der Mitgliedskarte „Wiesbaden wunderbar“. Auch App-basierte Zahlungssysteme (z. B. zum kontaktlosen Ein- und Ausfahren) und die Integration in das städtische Parkleitsystem sind zu empfehlen, da sie zur Akzeptanz der Anlagen beitragen.

Eine Bewirtschaftung der Anlagen setzt einen professionellen Betrieb voraus. Dazu ist sinnvoll, die Zuständigkeiten in einer selbständigen Organisationseinheit zu bündeln, der alle Funktionen - Planung, Umsetzung, Betrieb, Instandsetzung und -haltung sowie Entwicklung von neuen Standorten - obliegen.¹⁹

Um einen möglichst hohen Nutzerkomfort bei der Bezahlung zu ermöglichen, sind auch hier App-Systeme sinnvoll (beispielsweise Easy Park, Park Now, Parkster). Sie erlauben das kontaktlose Einfahren und Bezahlen. Sinnvoll wäre die Nutzung einer App, die das Parken in P+R-Anlagen, Parkhäusern und im Straßenraum vereint. Damit wird die Handhabung für die Nutzenden einfach und die Betriebskosten durch geringere Aufwendungen für die Bargeldverarbeitung gesenkt. Voraussetzung ist die Ausstattung der Anlagen mit entsprechender Technik.

Die Apps können nicht nur den Belegungsstatus in den Anlagen anzeigen, sondern auch über das dortige ÖPNV-Angebot informieren. Nachteilig für die Nutzenden sind die zusätzlichen Entgelte (pro Parkvorgang oder pauschal monatlich), die die meisten App-Betreiber erheben und die Weitergabe von personenbezogenen Daten für die Abwicklung der Bezahlung (über die Handy-Rechnung). Um eine breite Akzeptanz zu ermöglichen, sind solche Systeme zu präferieren, die keine Entgelte von den Nutzenden verlangen, sondern ab einem Mindestmarktanteil am Parkvolumen eine Aufwandsentschädigung mit der Stadt vereinbaren (z. B. Parkster).

Um die Anlagen auch für Besuchende, Einkaufende oder ähnliche attraktiv zu gestalten, sind Rabattierungen in Zusammenarbeit mit den Gewerbetreibenden in der Innenstadt denkbar. In Wiesbaden gibt es mit der Mitgliedskarte „Wiesbaden wunderbar“ bereits Vergünstigungen. Teilnehmende Einzelhändler, Gastronomen, Freiberufler, Hausbesitzende und andere Gewerbetreibende können Parkgutscheine an ihre Kunden aushändigen. Die Mitgliedskarte kostet zurzeit ab 50 € im Jahr. Es wäre sinnvoll, diese Möglichkeit der Rabattierung für Besuchende und Einkaufende in den Parkhäusern der Innenstadt auch (bei entsprechender Bewirtschaftung) auf die P+R-Anlagen auszuweiten.

Im Zuge der Digitalisierung plant die Stadt die P+R-Anlagen in das Parkleitsystem zu integrieren. Hierfür sind die Anlagen mit einer entsprechenden Technik

¹⁹ Dies könnte ein städtisches Amt oder eine städtische Gesellschaft (ESWE / GWI o. ä.) sein, die über die personellen und technischen Ressourcen verfügen. Beispiele hierfür sind die städtischen Betreiber von P+R-Anlagen in München (Park + Ride GmbH) und Hamburg (P+R Betriebsgesellschaft mbH).

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-Markt (MDM) des Bundes einfließen. Damit wären die Daten dann auch von Navigationssystemen nutzbar.

6.10 Parkleitsystem und Digitalisierung des Parkraums

Ein Parkleitsystem führt den Fahrzeugführenden durch verkehrssteuernde und verkehrsbeeinflussende Maßnahmen kontinuierlich zu einem Parkplatz. Es reduziert unnötigen Parksuchverkehr und führt zu einer effektiveren Nutzung des Parkraumangebots. Parkleitsysteme sollen vor allem ortsunkundige Personen zum Parkziel führen.

6.10.1 Stand in Wiesbaden

Die Landeshauptstadt Wiesbaden betreibt ein dynamisches Parkleitsystem, an das 14 öffentlich zugängliche Parkbauten in der Innenstadt mit rund 5.600 Stellplätzen für Kurzparkende angeschlossen sind. Über dynamische Wegweiser erfolgt die Verteilung der Verkehrsteilnehmer auf die einzelnen Parkhäuser. Vor Fahrtantritt können sich die Verkehrsteilnehmer auf der Webseite der Stadt Wiesbaden über freie Kapazitäten in den Parkhäusern informieren (vgl. Kapitel 3.4.2).

Das Parkleitsystem trägt zur Reduzierung von Parksuchverkehren bei. Dadurch, dass die P+R-Anlagen und die Parkstände im öffentlichen Straßenraum nicht vom System erfasst sind, ist dessen verkehrssteuernde Wirkung jedoch eingeschränkt.

Im Rahmen des aktuell bearbeiteten Projektes zur Digitalisierung des Parkens (DIGI-P) erprobt die Stadt Möglichkeiten zur digitalen Erfassung der Belegungszustände und deren digitale Abbildung zur Information und damit zur Lenkungs-funktion des Parkverkehrs. Dazu werden verschiedene Technologien zur Überwachung der Belegung von Parkständen mittels Belegungssensoren oder Kameras getestet (Abbildung 35).

Sensoren können auch Daten zur Belegung von Lieferbereichen darstellen, was im Projekt „Intelligente Lieferzonen (WiLoad)“ getestet wird. Zurzeit sind nur Erkenntnisse über die Nutzung von Ladebereichen möglich. Für eine Reservierung solcher Bereiche für bestimmte Nutzergruppen, eine entsprechende Kontrolle deren Nutzung und Ahndung von missbräuchlicher Nutzung fehlen zurzeit die rechtlichen Grundlagen.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Abbildung 35: Beispiel für Bodensensoren zum Detektieren der Belegung



Quelle: (Pudenz, 2015)



Quelle: (Schenk, 2019)

Im Zuge des ebenfalls aktuell laufenden Projektes zur Digitalisierung des städtischen Verkehrssystems (DIGI-V) sind bereits acht dynamische Informationstafeln (Dialogdisplays) installiert, die auch zur Anzeige von Park-Informationen dienen können (Abbildung 36).

Abbildung 36: Dialogdisplay Mainzer Straße



Quelle: (Wiesbaden, 2020[c])

6.10.2 Empfehlungen

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

In Köln Nippes liefern beispielsweise Kameras ihre Daten an bestehenden Lichtmasten installierten LED-Wegweisern, die die Anzahl und Richtung zu noch freien Parkplätzen in einem bestimmten Bereich anzeigen (Abbildung 37).

Abbildung 37: Detektion in Köln Nippes



Quelle: (RheinEnergie, 2021)



Quelle: (Ksta, 2020)

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

16. September 2021

Eine signifikante verkehrliche Wirkung ist allerdings erst bei einer quasi flächen-deckenden Ausstattung der Straßenräume mit entsprechender Technik zu er-zielen, sodass diese Potenziale erst mittelfristig zum Tragen kommen werden.

6.11 Verknüpfung mit weiteren Themen

Dieses Kapitel fasst Hinweise zu weiteren stadtweiten Konzepten zusammen, die zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und damit des Parkdrucks im öffentli-chen Straßenraum beitragen können. Die Hinweise betreffen Maßnahmen zu Informations- und Führungssystemen, zum betrieblichen Mobilitätsmanage-ment, zum Car- und Bikesharing sowie zu Mobilitätsstationen und zur Ladeinf-rastruktur.

Die Maßnahmen sind in parallelen Spartenkonzepten zu entwickeln bzw. wer-den bereits entwickelt. Im Rahmen des Parkraummanagementkonzepts, insbe-sondere bei der Erstellung der Quartiersmanagementkonzepte - sind deren An-forderungen in Bezug auf Flächenkonkurrenzen mit dem ruhenden Verkehr und deren Potenziale zur Reduzierung des künftigen Stellplatzbedarfs zu berück-sichtigen.

Individuelle Informations- und Führungssysteme

Zielführungssysteme sind App-basierte Navigationssysteme, die von den Ver-kehrsteilnehmern bei der individuellen Routenführung genutzt werden. Neben der Verkürzung der Fahrzeit sollen Zielführungssysteme dazu beitragen, den Parkraum effizienter auszulasten und die Parksuchverkehre zu reduzieren.

Voraussetzung für solche Systeme und Apps ist die Datenverfügbarkeit zur Ka-pazität und zur Belegung der Parkstände in Echtzeit.

Die Belegung der Parkbauten ist im städtischen Parkleitsystem erfasst. Im Rah-men des Projektes zur Digitalisierung des Parkens DIGI-P (vgl. Kapitel 6.10) ist die Integration dieser Daten in den Mobilitäts-Daten-Marktplatz des Bundes ge-plant, sodass sie für individuelle Zielführungssysteme nutzbar wären.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

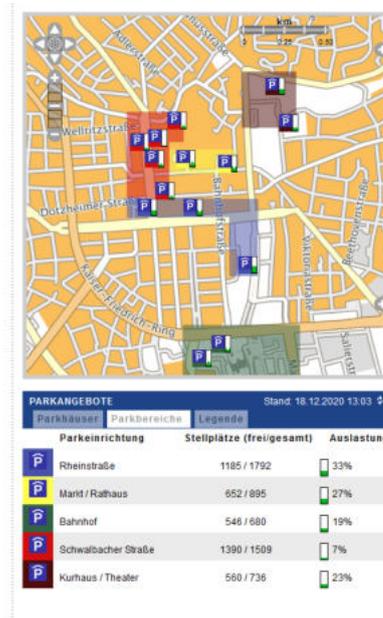
Gesamtbericht

16. September 2021

Für das Parken im öffentlichen Straßenraum stehen keine brauchbaren Daten zur Verfügung. Die am Markt gängigen Apps schätzen die Belegung der Parkstände im öffentlichen Raum straßenabschnittsscharf über Erfahrungswerte ein. Aufgrund nicht ausreichender Datenbasis kommt es häufig noch zu einer nicht zutreffenden Ausweisung der Belegung.

Eine Kopplung der Informationen aus der im Kapitel 6.10 dargestellten Detektion der Parkstände im öffentlichen Straßenraum mit einer markterprobten Parking-App ist empfehlenswert.

Abbildung 38: Belegungsinformation



Quelle: (Wiesbaden, 2021[a])



Quelle: (ParkNow, 2021)

Neben der Information über das Angebot und die Belegung der Parkflächen sind auch Informationen zum Umweltverbund bereitzustellen. Letzteres geschieht bereits durch die Mobilitäts-App des Rhein-Main-Verkehrsverbund im Rahmen eines Pilotprojektes. Sie kombiniert ÖPNV, Car- und Bikesharing und stellt darüber hinaus Informationen zu Öffnungszeiten der örtlichen Mobilitätszentrale, zu Freizeitverkehren, Ausflusstipps oder Neuigkeiten zu Schulverkehren und Verkehrshinweisen bereit. Der Nutzende erhält noch passgenauere Informationen darüber, was in seinem direkten Umfeld möglich ist. Zum Start des Pilotprojektes stellen die Frankfurter Partner VGF und traffiQ sowie die Wiesbadener ESWE Verkehrsgesellschaft Informationen aus ihrem Gebiet bereit. Kommt das Projekt in diesen Städten gut an, ist eine Ausweitung auf weitere Partner im Verbund geplant.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

„Der alltägliche Pendlerverkehr ist für die Landeshauptstadt Wiesbaden eine enorme Herausforderung und er steigt beständig weiter an.“²⁰ In diesem Zusammenhang gilt es, das Mobilitätsverhalten der Pendelnden sowie die Verkehrsmittelwahl bei den innerbetrieblichen Fahrten in Richtung des Umweltverbundes zu beeinflussen.

Ein effizientes Mobilitätsmanagementkonzept

- schafft gute Bedingungen, um den Weg zur Arbeit nicht mit dem Pkw, sondern möglichst häufig mit dem Umweltverbund zurückzulegen. Dies entlastet die Hauptverkehrszeit und reduziert den Stress im Verkehr,
- senkt den Stellplatzbedarf von Mitarbeitenden und der Kundschaft und damit die Flächeninanspruchnahme sowie verbundene Bau und Betriebskosten. Bieten die Flächen das Potenzial für eine andere Nutzung (zum Beispiel für Bebauung), können die Unternehmen zusätzlich profitieren,
- verbessert die Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund und wertet damit den Standortfaktor für eigene und neue Beschäftigte auf,
- fördert die Gesundheit durch bessere Bedingungen für aktive Mobilitätsformen (Radfahren, Gehen) und kann den Krankenstand reduzieren.
- steigert die Zufriedenheit und die Produktivität der Mitarbeitenden,
- setzt ein Zeichen für eine nachhaltig ausgerichtete Unternehmenspolitik. Dies stellt einen Imagegewinn für Betriebe dar, welcher durch Zertifikate²¹ festgehalten werden kann.

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement richtet sich an Beschäftigte, Besuche und Kundschaft von Unternehmen, Institutionen oder Behörden.

Beispiele für infrastrukturelle Maßnahmen sind:

- Diebstahlsichere, witterungsgeschützte und eingangsnaher Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie Umkleiden mit Duschen motivieren zum Radfahren. Ein betriebseigenes Bikesharing-System oder die Kooperation mit bestehenden Bikesharing-Unternehmen, verbindet die letzte Meile zwischen ÖV-Haltestelle und dem Betrieb. Direkte Wege und zusätzliche Eingänge auf dem Betriebsgelände vermeiden Umwege zu ÖV-Haltestellen.

²⁰ Stadtrat Andreas Kowol am 14. August 2020 nach der erfolgreichen Teilnahme von ESWE Verkehr am Beratungsprogramm „Betriebliche Mobilität effizient gestalten“ (ESWE, 2020). Das Programm zeigt Unternehmen Vorteile und Möglichkeiten auf, um umweltfreundliche Mobilitätsalternativen für Beschäftigte bereitzustellen.

²¹ Der ADFC zertifiziert zum Beispiel fahrradfreundliche Arbeitgeber.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

- Für größere Betriebe bieten sich betriebseigene Shuttlebusse zu Haltestellen des schienengebundenen Personennahverkehrs an. Eine in Kooperation mit den Verkehrsbetrieben ausgehandelte Bedienung bis zur „Betriebstür“ ist eine weitere Maßnahmenoption – insbesondere für Betriebe mit einer hohen Anzahl an Mitarbeitenden. Beide Maßnahmen erhöhen den Reisekomfort und verbessern das ÖV / MIV-Reisezeitverhältnis. Bike+Ride-Anlagen stellen eine Kfz-freie Alternative dar. Die Stadt kann die Betriebe bei der Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur finanziell unterstützen.
- Das Bereitstellen von Parkraum sollte nicht umsonst sein, sondern mit einem Nutzungsentgelt belegt werden. Eine Bepreisung der Stellplätze kann zum Beispiel die Entfernung des Wohnortes oder die Einkommenshöhe der Mitarbeitenden berücksichtigen. Näher am Arbeitsort lebende Mitarbeitende sollten höhere MIV-Reisekosten tragen als weiter entfernt Wohnende. Gleiches gilt für Mitarbeitende mit vergleichsweise niedrigerem Einkommen, die geringere Mobilitätskosten (also auch MIV-Reisekosten) als besser Verdienende tragen sollten.
- Sind Stellplätze knapp, können sie alternativ oder ergänzend zu einer Bepreisung in einem Vergabeverfahren vergeben werden. So können Parkflächen bevorzugt an ressourcenschonende, effiziente und betriebswichtige Parkverkehre zugeteilt werden. Eine hierfür aufzustellende Rangliste kann die Priorisierung entsprechend den Anforderungen des Betriebs zum Beispiel wie folgt definieren:
 1. Kunden- und Werkverkehr
 2. Fahrgemeinschaften
 3. Beschäftigte mit schlechten ÖV-Nutzungsmöglichkeiten, Mobilitätseinschränkung (ggf. auch von Familienmitgliedern) oder Alleinerziehende
 4. Alle weiteren Beschäftigten

Die ivm GmbH, die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH, die Industrie- und Handelskammer Wiesbaden sowie die Stabsstelle Mobilitätskonzepte im Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr der Landeshauptstadt Wiesbaden beraten bei der Erarbeitung und Umsetzung von individuellen betrieblichen Mobilitätsmanagements. Seit 2011 besteht das kostenlose Beratungsprogramm „Südhesen effizient mobil“ der ivm GmbH.

Die Stadtverwaltung Wiesbaden bietet im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements ihren Beschäftigten ein kostenloses RMV-Ticket. Der Verkehrsentwicklungsplan empfiehlt, das Maßnahmenspektrum auszuweiten. Eigene Erfahrungen und das Ergebnis könnte die Stadt anschließend auf der eigenen Homepage kommunizieren und im Sinne von Best Practice bewerben.

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

Eine weitere Grundlage für die Erarbeitung von betrieblichen Mobilitätskonzepten bietet die Beispielliste von Maßnahmen im Handlungsleitfaden „Mobilitätsmanagement in Bundesbehörden“. Weitere Hilfestellungen finden sich in:

- Leitfaden Mobilitätsmanagement in fünf Schritten des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (BMVI, 2020).
- Praxisleitfaden - Betriebliches Mobilitätsmanagement der Servicestelle der Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz (MIE, 2016).
- Von Wegen! - Nachhaltige Mobilität in Betrieben vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW, 2014).

Eine weitere Möglichkeit das betriebliche Mobilitätsmanagement zu stärken, wäre bei Neubau die erforderliche Stellplatzanzahl zu reduzieren, wenn ein entsprechendes Konzept vorgelegt wird (vgl. Kapitel 6.1).

Car- und Bikesharing, Mobilitätsstationen

Car- und Bikesharing sowie Mobilitätsstationen sind Mobilitätsangebote, die oftmals Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr im Straßenraum beanspruchen, gleichzeitig aber eine Reduzierung der Nachfrage nach Kfz-Parkständen bewirken. Aus diesem Grund sind die Angebote und die Planungen für solche sektorale Konzepte bei der städtischen Parkraumstrategie zu berücksichtigen.

Carsharing-Angebote (Kfz-Verleihsysteme) ermöglichen ein Leben ohne (oder mit weniger) Pkw-Besitz und gewährleisten den zeitweiligen Zugang zur Automobilität. Carsharing-Angebote begünstigen folgende Wirkungen:

- Mobilitätsoptionen: Carsharing ist ein Baustein, um Menschen ein Leben ohne eigenes Kfz zu ermöglichen. Mit Carsharing ermöglicht man, kein Auto zu besitzen, aber dennoch bei Bedarf ein Kfz nutzen zu können. Das Anbieten einer solchen Option für die Kfz-Nutzung empfinden viele als ein starkes Argument für die Attraktivität eines Ortsbezirks.
- Weniger Kfz-Wege: Carsharing (insbesondere stationsgebunden) kann dazu beitragen, kurz darüber nachzudenken, ob das Auto für diesen Weg wirklich das beste Verkehrsmittel ist (Zeitaufwand bei der Buchung und Sichtbarmachung der realen Kosten).

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
 16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

- Effizienz und Flächensparnis: Carsharing-Autos können über den Tag hinweg von vielen unterschiedlichen Personen genutzt werden. Das ist effizienter, als wenn jeder sein eigenes Auto besitzt. Teilen sich Quartiersnutzende beim Carsharing ein Auto, spart dies (Stellplatz-)Flächen ein.

Bikesharing-Systeme (Fahrradverleihsysteme) verleihen Fahrräder spontan und für einen begrenzten Zeitraum. Bikesharing

- fördert eine multimodale Mobilität, hebt die Verkehrsmittelverfügbarkeit an und stellt eine Mobilitätsoption dar, wenn das eigene Rad nicht verfügbar ist,
- ergänzt den ÖV auf der letzten Meile, vergrößert Einzugsbereiche von Haltestellen und Bahnhöfen,
- beansprucht vergleichsweise wenig öffentlichen Raum und ermöglicht langfristig (Stellplatz-)Flächeneinsparung.
Vier abgestellte Pkw belegen in Längsaufstellung ungefähr so viel Fläche wie eine stationsbasierte Bikesharing-Station mit 26 Fahrrädern. In Senkrechtaufstellung können bei Verwendung von doppelseitigen Andockstationen anstelle von 7 Pkw ungefähr 40 Fahrräder abgestellt werden. Das Verhältnis liegt in beiden Varianten bei ungefähr 1 Pkw zu 6 Fahrrädern,
- senkt den Bedarf an privaten Fahrrädern bei einem sehr gut ausgebauten Netz und Verfügbarkeit und verringert langfristig den Bedarf an Radabstellanlagen.

Mobilitätsstationen bündeln verschiedene Mobilitätsangebote und erleichtern den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln (Abbildung 39, Abbildung 40). Sie erfordern entsprechende Flächen.

Abbildung 39: Aufbau und mögliche Bestandteile einer Mobilitätsstation



Quelle: (Kiel, 2020)

Abbildung 40: Mobilitätsstation in Köln unter anderem mit Carsharing-Angebot (Cambio, flinkster) und Marktplatz für private Stellplätze (Ampido)



Quelle: (Köln, 2017)

In Wiesbaden sind aktuell drei Carsharing-Anbieter mit rund 100 Fahrzeugen aktiv: book-n-drive, Stadtmobil, mobileeee.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden und ESWE Verkehr erarbeiten derzeit ein gemeinsames Konzept für ein erweitertes Carsharing-Angebot im Stadtgebiet. Langfristig ist angedacht, den bisher bestehenden Carsharing-Bestand in Wiesbaden auf 300 Fahrzeug auszubauen und dementsprechend auch die Anzahl der Stellplätze anzupassen.

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

Die ESWE Verkehrsgesellschaft GmbH hat im gemeinsam mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft betriebenen Fahrradvermietsystem ESWE Verkehr meinRad rund 550 Bikesharing-Räder im Einsatz. Weitere Anbieter sind nextbike mit rund 200 Räder und 19 virtuellen Stationen, Call a Bike mit 5 Rädern in einer Station

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

(am Hauptbahnhof) und der Lastenradanbieter sigo mit 2 Rädern in einer Station.

Gegenwärtig gibt es an zahlreichen P+R-Anlagen auch Car- und Bikesharing-Angebote. Die Ausstattung mit zusätzlichen Mobilitätsleistungen im Sinn von Mobilitätsstationen ist geplant und zum Teil in der Umsetzung.

Ladeinfrastruktur

Um die Ladeinfrastruktur praxistauglich und gut sichtbar im öffentlichen Raum zu positionieren, ist ein Verortungskonzept im gesamtstädtischen Kontext erforderlich. Hierbei sollte der grundsätzliche Bedarf identifiziert werden. Das „Elektromobilitätskonzept der Landeshauptstadt Wiesbaden für den Individualverkehr,“ ist eine Maßnahme des Sofortpaketes des Luftreinhalteplans. Die Erarbeitung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes für die Landeshauptstadt Wiesbaden ist dabei der zentrale Baustein (Wiesbaden, 2019[c]). Eine weitere Hilfestellung bildet das Standorttool des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI, 2021). Das Starterset Elektromobilität gibt praktische Tipps und Handlungsempfehlungen, wie Kommunen die Elektromobilität ausbauen können (NOW, 2021).

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

Die vorliegende Anleitung (Handbuch) enthält Hinweise zur Planung, Umsetzung und 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 quartierspezifischen 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
Gesamtbericht

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

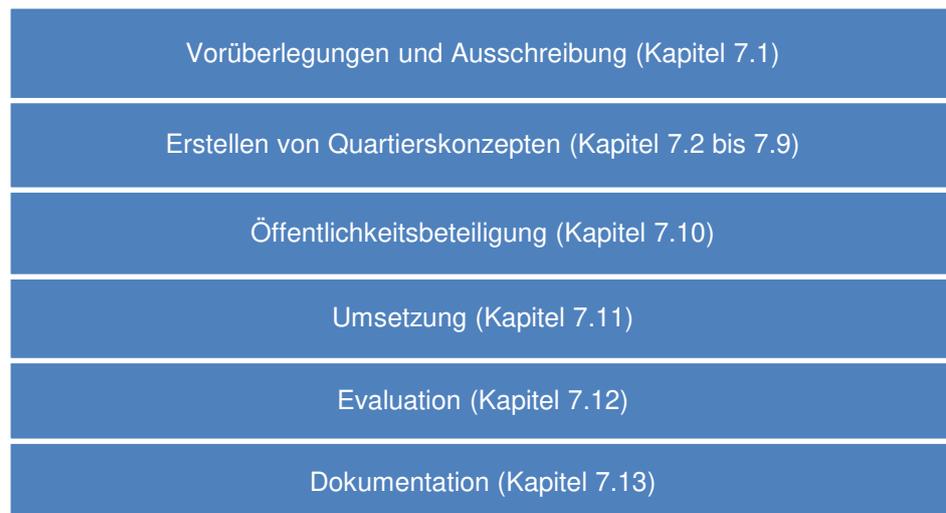
Gesamtbericht

16. September 2021

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 41). Es enthält die notwendigen Handlungsschritte und wenn-dann-Abhängigkeiten zwischen den Analyseergebnissen und dem Maßnahmenkonzept.

Abbildung 41: Phasen eines Parkraummanagementkonzeptes



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.

7.1 Vorüberlegungen

Vor der Erstellung eines Quartierskonzeptes ist die Festlegung entsprechender Ziele notwendig, die mit dem Konzept erreicht werden sollen (z. B. Reduzierung des Parkdrucks flächenhaft oder in konkreten räumlichen Bereichen, Befriedigung der Parkraumnachfrage für Bewohnende und Kurzparkende, Erschließung von Flächenpotenzialen für nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden u. ä.).

In Abhängigkeit dazu sind dann der Untersuchungsumfang und die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes abzustimmen.

- Abgrenzung des Untersuchungsgebietes:
 - Abgrenzung in Anlehnung an die in Kapitel 0 dargestellten potentiellen Erweiterungsgebiete der Parkraumbewirtschaftung (Abbildung 16)
 - Überprüfung und ggf. Anpassung der Abgrenzung

Die Gebiete sollten eine möglichst homogene Nutzungsstruktur haben und nicht zu groß gefasst sein. Im Idealfall ist das Untersuchungsgebiet etwas größer als das Plangebiet. So können potenzielle Auswirkungen auf das angrenzende Umfeld berücksichtigt werden. Zu berücksichtigen sind natürliche Grenzen wie Flüsse, zusammenhängende Grünflächen (Parks) aber auch die starke Trennwirkung von großen und stark befahrenen Verkehrsachsen, Bahntrassen u. ä.

- Zusammenstellen der zu prüfenden Instrumente

Nicht in jedem Quartier sind alle Fragestellungen zu betrachten. Im Sinne einer wirtschaftlichen Bearbeitung sind nur die Instrumente sinnvoll, die in dem jeweiligen Quartier nicht im Vorhinein auszuschließen sind oder die nicht bereits in übergeordneten Planungen geprüft wurden. Die Festlegung ist vor Beginn der Arbeiten an den Quartierskonzepten notwendig, da die jeweiligen Voraussetzungen in der Bestandsanalyse zu prüfen sind. Einzelne Nacherhebungen sind mit einem höheren zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat sich zum Ziel gesetzt den Parkraum effizienter zu nutzen. In diesem Zusammenhang sind die Kernpunkte der Quartierskonzepte in der Regel:

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

- Prüfung einer Parkraumbewirtschaftung mit
 - Bestandsanalyse (vgl. Kapitel 7.2.1),
 - Maßnahmenkonzept (vgl. Kapitel 7.2.2),
 - Überwachungskonzept (vgl. Kapitel 7.2.3),
 - Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (vgl. Kapitel 7.2.4),

- Öffentlichkeitsbeteiligung,

- Anfertigung anordnungsfähiger Verkehrszeichenpläne,

- Abstimmung des Konzeptes auf fachlicher und politischer Ebene.

Darüber hinaus sind je nach Ziel- und Problemstellung unter Berücksichtigung des Charakters des Quartiers folgende Bausteine wählbar

- Prüfung von Maßnahmen zur Anpassung des Parkraumangebotes,
- Prüfung möglicher Quartiersgaragen,
- Hinweise zu Liefern und Laden,
- Hinweise zu Fahrradabstellanlagen,
- Hinweise zu Car- und Bikesharing-Angeboten,
- Ggf. weitere gebietsspezifische Fragestellungen.

Sofern nicht eigene Kapazitäten und Know-How vorhanden sind, sind die erforderlichen Leistungen auszuschreiben. Als Hilfestellung für die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen ist die in Anlage 5 enthaltene Musterausschreibung heranzuziehen. Diese enthält die notwendigen Leistungsbausteine, die für die Erstellung der Quartierskonzepte notwendig sind. In der Ausschreibung sind die im Quartier zu berücksichtigenden Bausteine zu übernehmen und ggf. auf die speziellen Anforderungen vor Ort anzupassen.

7.2 Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung ist das zentrale Instrument zur Beeinflussung der Parkraumnachfrage (vgl. Kapitel 6.2). Sie kommt grundsätzlich in Frage, wenn

- Hoher Parkdruck herrscht, d. h. es gibt kaum freie Stellplätze und
- Verschiedene Nutzergruppen um die wenigen freien Stellplätze konkurrieren (z. B. Bewohnende, Kundschaft, Beschäftigte).

Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen beruhen auf dem Straßenverkehrsrecht. Sie müssen daher verkehrlich begründet sein. Für eine rechtssichere Anordnung sind die im Folgenden dargestellten Arbeitsschritte (Abbildung 42) notwendig:

- Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse schafft die Grundlagen für die Konfliktbewertung (Parkraumbilanz) und die Entwicklung des Maßnahmenkonzepts. Das Erfassen und Bewerten der vorhandenen Parkraumsituation ist für die verkehrliche Bewertung und die rechtssichere Anordnung von Parkraum(bewirtschaftungs)maßnahmen entscheidend. Auf der anderen Seite ist der Umfang der Bestandsanalyse sehr genau auf die voraussichtlichen Maßnahmen auszurichten, da Erhebungen in der Regel sehr kostenintensiv sind.

- Maßnahmenkonzept

Auf Grundlage der Bestandsanalyse, der zu erwartenden künftigen städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen, der gesamtstädtischen und gesetzlichen Vorgaben ist ein auf das Gebiet abgestimmtes Bewirtschaftungskonzept zu erarbeiten. Hierfür wird zunächst die verkehrliche Sinnhaftigkeit überprüft und anschließend Empfehlungen für geeignete Bewirtschaftungsform, -zeiten und Gebühren, Parkdauerbeschränkungen, Umgang mit Sondernutzergruppen gegeben. Sollte eine Bewirtschaftung verkehrlich nicht begründbar sein, ist der Auftraggeber umgehend zu informieren und das weitere Vorgehen abzustimmen. Wenn im Gebiet keine weiteren Maßnahmen außer der Parkraumbewirtschaftung in Betracht kommen, ist ein Abbruch der Untersuchung an dieser Stelle in Betracht zu ziehen und das weitere Vorgehen abzustimmen (z.B. Kommunikationsmaßnahmen).

- Überwachungskonzept

Essentiell für die verkehrliche Wirkung ist eine intensive Kontrolle der Einhaltung der Parkregelungen. In diesem Zusammenhang sind für das Gebiet unter Berücksichtigung der Bewirtschaftungsform ein sinnvoller Überwachungssturnus festzulegen und die hierfür erforderlichen personellen Kapazitäten zu ermitteln.

- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Die Voraussetzung für eine Parkraumbewirtschaftung ist das verkehrliche Erfordernis. Gleichzeitig ist eine flächenhafte Bewirtschaftung kostenintensiv. Oftmals decken die Einnahmen aus Parkgebühren sowie Verwarn- und Bußgeldern die Investitions- und Betriebskosten. Um die Auswirkungen für den städtischen Haushalt darzustellen, sind die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben abzuschätzen.

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

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Abbildung 42: Arbeitsschritte eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes



Quelle: LK Argus

7.2.1 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse untersucht das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage. Auf dieser Grundlage werden die vorhandenen Konflikte und Handlungserfordernisse analysiert.

Um das Maßnahmenkonzept auch an den zukünftigen Entwicklungen des Parkraumes auszurichten, ist unter bestimmten Voraussetzungen auch eine Prognose der Parkraumentwicklung sinnvoll. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn sich zukünftig relevante Änderungen in Parkraumangebot und / oder -nachfrage ergeben.

Parkraumangebot

Die Erfassung des aktuellen Parkraumangebotes ist die Grundlage für alle weiteren Untersuchungen. Von Bedeutung sind die Anzahl der Parkstände und die aktuellen Parkregelungen. Durch eine spätere Gegenüberstellung des Parkraumangebotes mit der Parkraumnachfrage kann der Parkraumbelastungsgrad ermittelt werden.

Die Erhebung erfolgt im öffentlichen Straßenraum straßenabschnittsscharf und getrennt nach Straßenseite. Die Straßenabschnitte werden jeweils durch die Knotenpunkte abgegrenzt. Eine genauere Erfassung mit einer Verortung jedes einzelnen Parkstandes liefert zwar noch genauere Daten, ist aber auch mit einem unverhältnismäßig höheren Aufwand verbunden und erfahrungsgemäß nicht flächendeckend nötig. Zudem ist die Verortung in Abschnitten ohne markierte Parkstände nicht eindeutig.

Öffentliche Sammelanlagen sind komplett zu erfassen. Auf private Sammelanlagen hat die Stadt keine direkte Einflussmöglichkeit. Daher wäre allein für die Untersuchung der Machbarkeit einer Parkraumbewirtschaftung deren Erhebung nicht zwingend notwendig. Allerdings liefert die Kenntnis über die vorhandenen privaten Parkraumkapazitäten wichtige Informationen u. a. für die Fragestellung, ob ein Teil der Parkraumnachfrage vom öffentlichen Raum in private Sammelanlagen verlagert werden kann. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Erhebung oft nur eingeschränkt möglich ist, wenn die Zugänglichkeit eingeschränkt ist oder die Begehung durch die Eigentümer untersagt ist. Als Kompromiss zwischen Aufwand und Erkenntnisinteresse beschränkt sich die Erhebung auf private Sammelanlagen mit mindestens 20 Stellplätzen. Kleinere Sammelanlagen sind für eine Verlagerung der Parkraumnachfrage erfahrungsgemäß nicht von Bedeutung.

Die Erfassung des Parkraumangebotes erfolgt durch Vor-Ort-Begehungen. Eine alternative Auswertung von Luftbildern könnte zwar eine überschlägige Ermittlung der Parkstandsanzahl gewährleisten, die notwendigen Kenntnisse über die Parkregelungen sind damit allerdings nicht zu gewinnen. Daher sind Vor-Ort-Erhebungen durchzuführen.

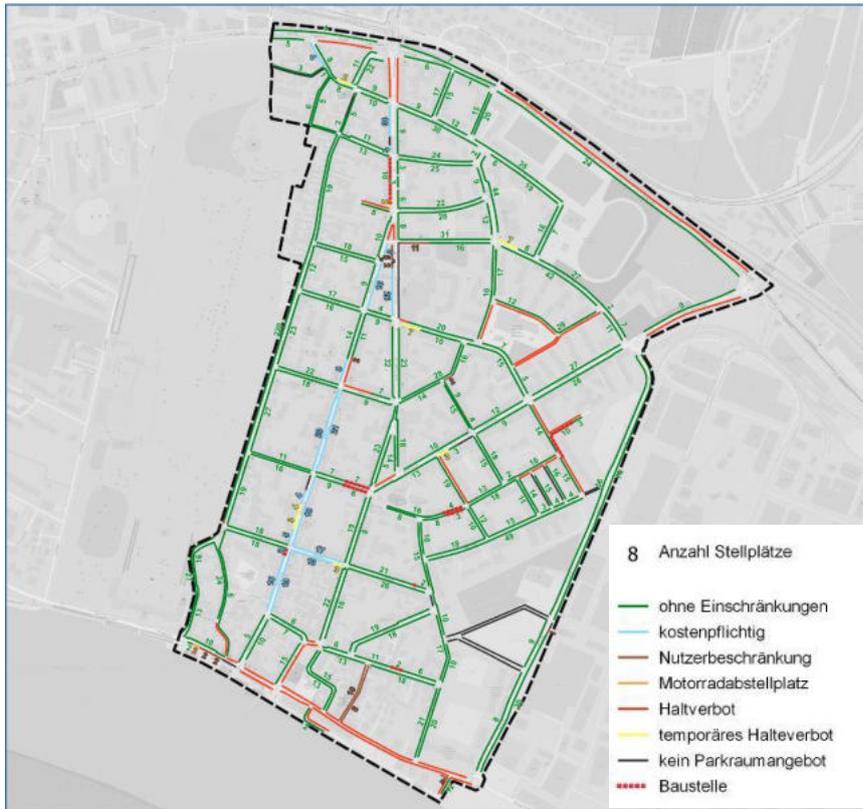
Alle markierten Parkstände sind zu zählen, Abschnitte ohne Markierungen sind zu vermessen. Unterbrechungen beispielsweise durch Bordsteinabsenkungen, Bäume, Ausfahrten, Haltestellen oder ähnliches sind auszusparen. Jede Parkregelung ist gesondert zu vermessen. Aus der Längenmessung kann dann die theoretische Anzahl der Parkstände errechnet werden. Die dabei anzusetzenden Maße für die Parkstände sind Tabelle 9 zu entnehmen.

Tabelle 9: Maße zur Berechnung der Parkstandsanzahl

Anordnung der Parkstände	Maß (je Parkstand)
Längsparken	5,20 m
Senkrechtparken	2,50 m
Schrägparken	3,00 m

Quelle: (FGSV, 2005)

Abbildung 44: Beispiel: Darstellung des Parkraumangebots im öffentlichen Straßenraum



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

Parkraumnachfrage

Die Parkraumnachfrage ist in Hinblick auf

- den Belegungsgrad (Wie viele Fahrzeuge parken?) und
- die Nutzergruppen (Wer parkt?)

zu erfassen. Um den zeitlichen und finanziellen Aufwand für die Erhebungen in einem vertretbaren Maß zu halten, sind in der Regel beide Erhebungen gleichzeitig durchzuführen.

In Gebieten, wo die Grundlagen für eine Bewirtschaftung mit höherer Wahrscheinlichkeit nicht gegeben sind (z. B. in Gebieten der 4. Priorität entsprechend den Ausführungen in Kapitel 0) ist ein zweistufiges Vorgehen sinnvoll. Zunächst ist nur der Belegungsgrad zu erfassen. Erst wenn entsprechend hohe Belegungsgrade ermittelt werden, ist im zweiten Schritt die Erhebung der Nutzergruppen notwendig.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Parkraumbelugung

Die Parkraumbelugung wird durch Zählung der parkenden Fahrzeuge im gesamten Untersuchungsgebiet ermittelt. Berücksichtigt werden analog zum Parkraumangebot

- der öffentliche Straßenraum straßenabschnittsscharf und getrennt nach Straßenseite,
- die öffentlichen Sammelanlagen und
- die privaten Sammelanlagen ab 20 Stellplätzen.

Die Zählungen erfolgen an einem Normalwerktag zu drei Zeiten. Normalwerktag sind Dienstag bis Donnerstag außerhalb der Ferien. Zusätzlich sind Verzerrungen durch Sperrungen, große Baustellen oder ähnliches auszuschließen.

- vormittags um 11 Uhr
(in der Regel der Zeitpunkt mit der höchsten Belegung durch eine Überlagerung von Bewohnenden, Beschäftigten und Kundschaft/Besuchenden)
- nachmittags um 15 Uhr
(zur Berücksichtigung des Verkehrs durch Einkauf etc.,)
- nachts um 2 Uhr
(zur Erfassung der Bewohnenden)

Abhängig von der Gebietsstruktur können auch zusätzliche Erhebungen zu weiteren Tageszeiten und/oder am Wochenende sinnvoll sein. Beispielsweise am Abend um 19 und/oder 21 Uhr zur Berücksichtigung des Verkehrs durch Gastronomie (Tabelle 10). Bei speziellen Veranstaltungen bspw. in einem Stadion ist die Erhebungszeit abhängig vom Veranstaltungsbeginn zu wählen. Um den Zeitpunkt der höchsten Nachfrage zu erfassen, sollte als Erhebungszeit die Mitte der Veranstaltung gewählt werden.

Am Wochenende spielen vor allem Freizeit- und Einkaufsverkehr eine wichtige Rolle. Erhebungen sind daher am Wochenende in Bereichen mit einem hohen Geschäftsbesatz oder in touristisch nachgefragten Bereichen zum Zeitpunkt der höchsten Nachfrage, also um 11 Uhr sinnvoll. Sind intensive gastronomische Nutzungen vorhanden, sind auch hier am Abend um 19 und/oder 21 Uhr Erhebungen erforderlich.

Tabelle 10: Erhebung der Parkraumnachfrage zur Bestimmung der Belegung

Uhrzeit	Werktag	Wochenende
11 Uhr	Regelfall, da Zeitpunkt der höchsten Nachfrage	bei hohem Freizeit- und Einkaufsverkehr
15 Uhr	Regelfall zur Berücksichtigung des Einkaufsverkehrs	bei hohem Freizeit- und Einkaufsverkehr

19 / 21 Uhr	Bei intensiver Gastronomienutzung	bei intensiver Gastronomienutzung
02 Uhr	Regelfall zur Erfassung des Bewohnerparkens	
individuell	bei Veranstaltungen bspw. im Stadion	bei Veranstaltungen bspw. im Stadion

Quelle: LK Argus

Das Erhebungspersonal erfasst zu jeder Erhebungszeit analog zum Parkraumangebot straßenabschnittsscharf, unabhängig davon ob Parkstände vorhanden sind (Abbildung 45):

- die Anzahl der Fahrzeuge nach der Fahrzeugart
Zu erfassen sind alle Fahrzeuge in einem Abschnitt. Unterschieden werden motorisierte Zweiräder, Pkw, Transporter, Lkw und sonstige abgestellte Fahrzeuge. Auch motorisierte Zweiräder auf Gehwegen sind zu erfassen.

Anhand der in Tabelle 11 enthaltenen Faktoren, sind die gezählten Fahrzeuge in Pkw-Einheiten umzurechnen. Damit ist gewährleistet, dass der unterschiedliche Flächenbedarf der Fahrzeugarten berücksichtigt wird.
- Falschparker
Dies dient zum einen der Plausibilisierung der Zählergebnisse und zum anderen der Identifizierung von Bereichen mit Falschparkern.
- Am Erhebungstag nicht nutzbare Parkstände
Das sind Bereiche, die z. B. durch Baustellen oder andere Gegenstände als Kfz (z. B. Container, Toiletten, starke Verschmutzung oder Möbel) nicht beparkt sind. Diese Parkstände sind vom theoretisch verfügbaren Parkraumangebot abzuziehen.

Tabelle 11: Umrechnungsfaktor

Fahrzeugart	Pkw-Einheit
Pkw	1,0
motorisierte Zweiräder	0,5
Transporter	1,0
Lastkraftwagen	1,5
sonstige Fahrzeuge (z. B. Anhänger)	1,0

Quelle: (FGSV, 2005)

In Bereichen, in denen bereits eine Parkraumbewirtschaftung besteht, sind außerdem die Parkberechtigungen (Parkscheibe, Parkschein, Bewohnerparkausweis, Ausnahmegenehmigung, ...) mitzuerfassen. Daraus lassen sich wichtige Hinweise auf ggf. notwendige Anpassungen der Regelungen und zur Wirksamkeit der Überwachung (Schwarzparkeranteil) ableiten

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

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

16. September 2021

Der Erhebungsbogen ist so intuitiv wie möglich zu gestalten, um eine leichte Handhabbarkeit durch das Erhebungspersonal zu gewährleisten.

Abbildung 45: Beispiel: Standardisierter Erhebungsbogen für die Parkraumbelegung

Route: 1		Name:						
Ab-schnitt	...Straße von ... bis ...	Erhebungszeit:			Datum:			
		Anzahl von ...					davon Anzahl an ...	
		Pkw	Lieferwagen	Lkw/Bus	Motorrad	Sonstiges	Halte- vorgängen in zweiter Reihe	sonstige Falsch- parker
206b	Schlesische Straße von Oppeiner Str. bis Falckensteinstr.							
207b	Schlesische Straße von Falckensteinstr. bis Cuvrystr.							
208b	Schlesische Straße von Cuvrystr. bis Taborstr.							
176c	Taborstraße von Schlesische Str. bis Wrangelstr.							
218a	Wrangelstraße von Taborstr. bis Cuvrystr.							

Seite 1

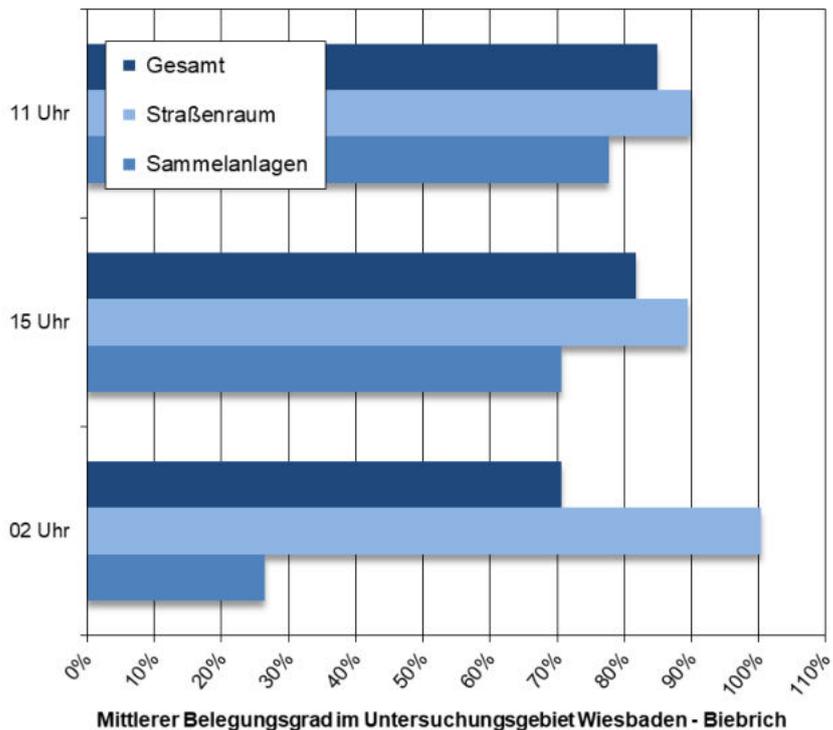
Quelle: LK Argus

Weitere Hinweise zu Erhebungen sind den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu entnehmen (FGSV, 2012[b]).

Die ermittelten Pkw-Einheiten sind dem praktisch vorhandenen Parkraumangebot gegenüberzustellen und der Belegungsgrad zu ermitteln. Das praktisch verfügbare Parkraumangebot ist durch Baustellen, temporäre Haltverbote oder ähnlichen in der Regel geringer als das theoretische.

Der Belegungsgrad ist für das gesamte Untersuchungsgebiet und für die ggf. gebildeten Teilgebiete in einem Diagramm zusammenfassend darzustellen. Für jeden Erhebungsdurchgang sind jeweils der öffentliche Straßenraum, für die Sammelanlagen (öffentlich und privat) getrennt voneinander sowie in einer Gesamtbetrachtung auszuweisen. Ein Beispiel zeigt Abbildung 46. Die Gesamtbetrachtung ermöglicht die Bewertung, in welchem Maße das Angebot die Nachfrage grundsätzlich decken kann. Die getrennte Betrachtung nach Straßenraum und Sammelanlagen gibt Aufschluss darüber, ob bei hier eine ungleiche Verteilung vorhanden ist.

Abbildung 46: Beispiel Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf



ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

Quelle: LK Argus

Darüber hinaus ist der Belegungsgrad straßenabschnittsscharf und ggf. für die Teilgebiete in Karten darzustellen. So können Bereiche mit einer Überbelegung und ggf. gleichzeitig freie Kapazitäten identifiziert werden. Für die Kartendarstellung werden die Belegungsgrade in folgende Klassen eingeteilt:

- sehr gering (< 50 %)
- gering (50 – 69 %)
- mittel (70 – 89 %)
- Hoch (90 – 99 %)
- Sehr hoch (100 – 109 %)
- Nicht legal abdeckbar (≥ 110 %)

Ein Belegungsgrad zwischen 100 und 110 % kann in Abschnitten ohne markierte Parkstände bei engem Parken theoretisch auch ohne Parkverstöße erreicht werden. Auch Abschnitte ohne Parkraumangebot werden dargestellt. Ein Beispiel zeigt Abbildung 47.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

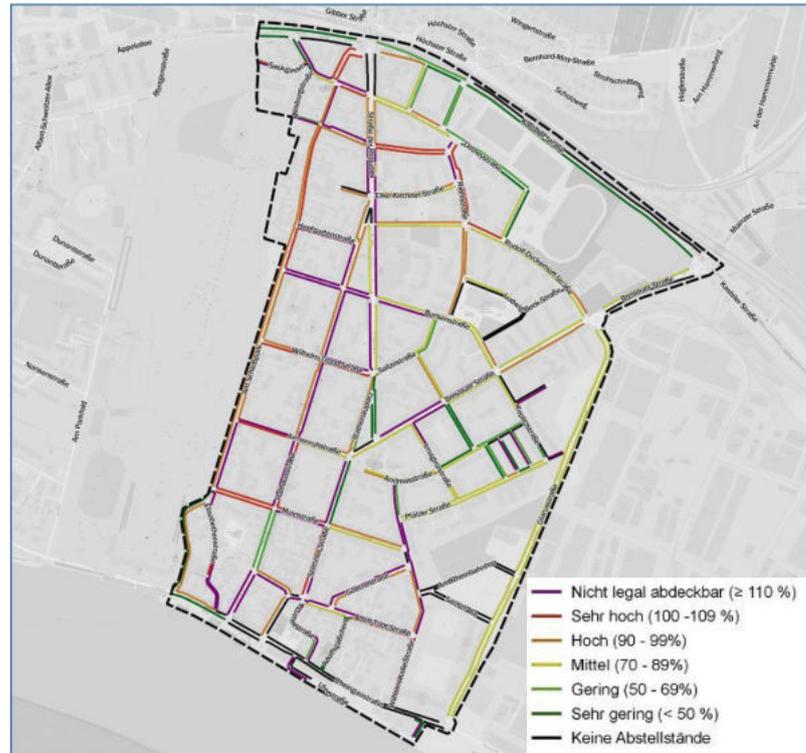
Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Abbildung 47: Beispiel zur Darstellung des Parkraumbelastungsgrads im öffentlichen Straßenraum



Quelle: LK Argus

Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Parkdauer und Nutzergruppen

Die Bestimmung der Parkdauer und der Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet erfolgt durch anonymisierte Kennzeichenerfassungen. Dabei geht es nicht um Halterfeststellungen oder Ableitungen aus dem Ortskennzeichen. Ziel ist es, zu erkennen, wie lang und zu welcher Zeit ein Fahrzeug im Gebiet parkt. Aus diesen Parkmustern werden schließlich Rückschlüsse auf die Nutzergruppen gezogen.

Die Kennzeichenerfassung ist im Regelfall an einem Normalwerktag zwischen 9 – 19 Uhr in einem Zwei-Stunden-Rhythmus und nachts um 2 Uhr durchzuführen. Die unterschiedlichen Erhebungszeiten gewährleisten, dass alle relevanten Nutzergruppen (Bewohnende, Besuchende, Kundschaft, Beschäftigte etc.) erfasst werden.

Abhängig von der Gebietsstruktur können weitere Erhebungsdurchgänge ergänzt werden. So kann es z. B. in Quartieren mit einer hohen Gastronomie-dichte sinnvoll sein, die Erhebung am Abend bis 21 Uhr oder 23 Uhr zu verlängern. Darüber hinaus kann auch eine Erhebung an einem Samstag sinnvoll sein, wenn das Gebiet einen entsprechenden Freizeit- oder Veranstaltungswert aufweist. Der Zwei-Stunden-Rhythmus ist beizubehalten.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

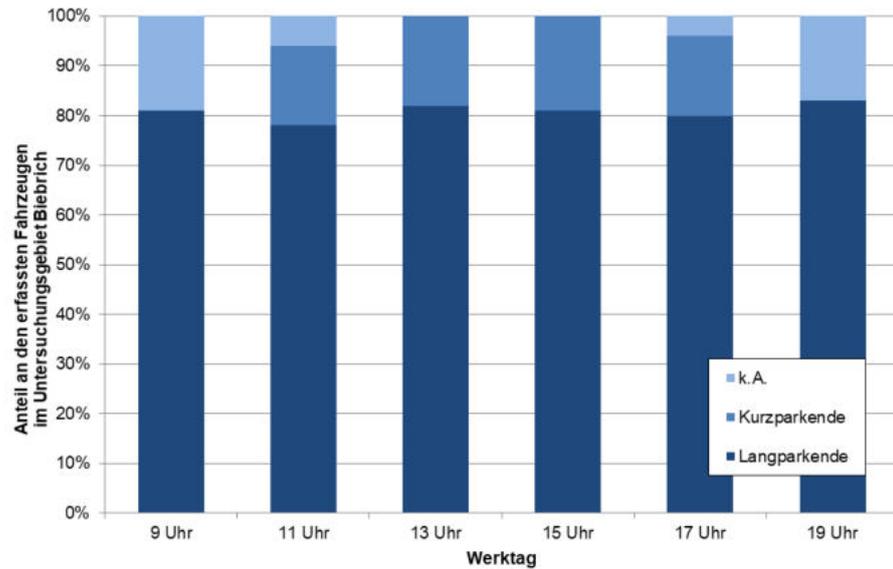
**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

ein Fahrzeug, das bspw. einmalig morgens um 9 Uhr erfasst wird, morgens um 8 Uhr (= Kurzparkende) oder bereits in der Nacht (= Langparkende) dort abgestellt worden sein. Die Ergebnisse sind in einem Diagramm darzustellen (Abbildung 49)

Abbildung 49: Beispiel: Kurz- und Langparkende werktags



Quelle: LK Argus

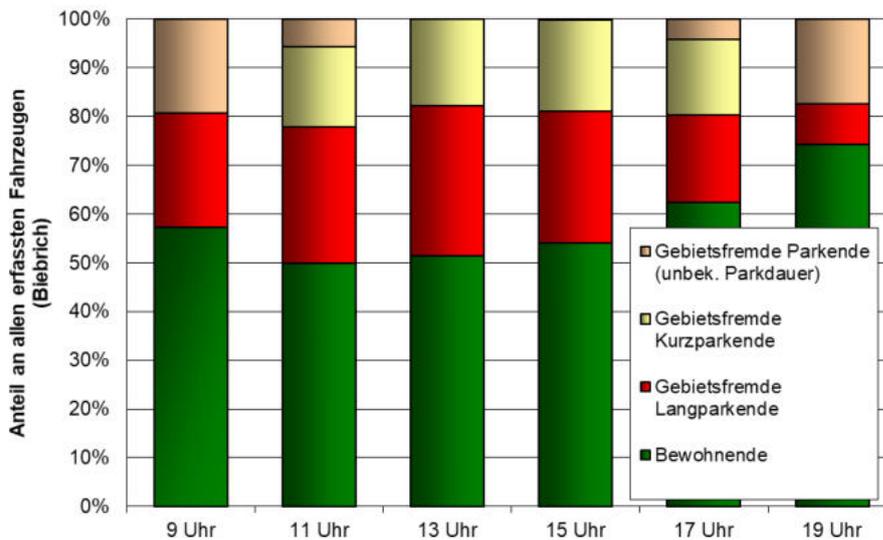
Mit Kenntnis der Parkmuster (Beginn und Ende eines Parkvorgangs) können im zweiten Schritt Rückschlüsse auf die Fahrzeugnutzer gezogen werden.²² Folgende Nutzergruppen werden unterschieden:

- Gebietsfremde Kurzparkende
(Parkdauer bis zu vier Stunden, z. B. Kundschaft und Besuchende, die nicht nachts im Gebiet parken),
- Gebietsfremde Langparkende
(Parkdauer über vier Stunden, z. B. Beschäftigte, die nicht nachts im Gebiet parken) und
- Bewohnende
(alle Fahrzeuge, die nachts im Gebiet parken).

Die Ergebnisse sind ebenfalls in Diagrammen darzustellen (Abbildung 50).

²² Durch das Erfassen des konkreten Parkverhaltens und Ableiten der Nachfragegruppen können im Unterschied zu Auswertungen von Motorisierungsgraden unmittelbar Wirkungen von veränderten Lebensmustern (z. B. vermehrtem Home-Office) berücksichtigt werden.

Abbildung 50: Beispiel: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden



Quelle: LK Argus

Zukünftige Entwicklungen

Eine Prognose ist sinnvoll, wenn absehbar ist, dass sich die Parkstrukturen im Gebiet zukünftig in einem relevanten Ausmaß ändern und/oder die Voraussetzungen für eine Bewirtschaftung (hoher Parkdruck und/oder Nutzerkonkurrenz) gerade nicht erfüllt werden. Sie ist damit eine optionale Leistung, die nicht in jedem Parkraumbewirtschaftungskonzept sinnvoll ist. Ggf. ist eine Nachbeauftragung möglich.

Die Prognose berücksichtigt die Entwicklung von

- Parkraumnachfrage
 - allgemeine Tendenzen des MIV-Nutzungsverhaltens durch aktuelle Trends wie Car-Sharing, E-Mobilität aber auch durch das ÖPNV-Angebot,
 - Nachfrageänderung durch Neubebauung oder Umstrukturierung
- Parkraumangebots
 - bereits vorhandene Planungen („Sowieso-Maßnahmen“), die unabhängig von der Parkraumkonzeption umgesetzt werden. Das können z. B. der Wegfall oder das Hinzukommen von Parkraumkapazitäten durch geplante Straßenbaumaßnahmen oder die Bebauung bisher zum Parken genutzter Flächen sein

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Bilanzierung, Bewertung und Konfliktanalyse

Dieser Arbeitsschritt stellt dem öffentlich zugänglichen Parkraumangebot die Parkraumnachfrage für das Untersuchungsgebiet gegenüber. Sie erfolgt differenziert nach öffentlichen und privaten Stellplätzen. Auf Grundlage der Bestandsanalyse sowie der oben dargestellten Karten und Diagrammen wird die aktuelle Situation u. a. hinsichtlich folgender Kriterien bewertet:

- vorhandenes Stellplatzangebot, insbesondere in Bezug auf Stellplatzbedarf, Überlastungsbereiche, freie Kapazitäten und städtebaulicher Verträglichkeit,
- ggf. aktuelle Bewirtschaftungsform, Taktung und Bewirtschaftungszeiten.

Durch die Erfassung der Parkberechtigungen (Bewohnerparkausweise, Parkscheine, etc.) können ggf. auch belastbare Aussagen zum Schwarzparkeranteil in den bereits bewirtschafteten Gebieten getroffen werden.

Im Ergebnis stellt die Konfliktanalyse zusammenfassend dar:

- wo Probleme hinsichtlich des ruhenden Verkehrs bereits bestehen bzw. zukünftig zu erwarten sind,
- wann diese Probleme bestehen und
- welche Ursachen identifiziert wurden (bspw. Nutzungsstruktur, Verdrängungseffekte).

7.2.2 Maßnahmenkonzept

Auf Grundlage der Bestands- und Konfliktanalyse sowie der gesetzlichen Vorgaben werden die Handlungsempfehlungen für die Parkraumbewirtschaftung abgeleitet.

Verkehrliche Begründung

Eine Parkraumbewirtschaftung muss verkehrsrechtlich begründbar sein (vgl. Kapitel 7.2.1). Feste Grenzwerte sind nicht festgelegt. Daher werden anhand von Erfahrungswerten Orientierungswerte für Wiesbaden benannt. Die Werte sind nicht unbedingt als feste Grenzen zu verstehen. Werden Sie beispielsweise nur um wenige Prozent unterschritten, kann eine Parkraumbewirtschaftung dennoch sinnvoll sein.

Die empfohlene Bewirtschaftung Mischparken mit Gebührenpflicht (vgl. Kapitel 6.3) bevorzugt vor allem Bewohnende, Besuchende und Kundschaft. Wenn das Finden eines freien Parkplatzes jedoch in der Regel unproblematisch ist, ist eine Bewirtschaftung nicht erforderlich. Als Orientierungswert für die Beurteilung des Parkdrucks wird hier ein mittlerer Parkraumbelungsgrad von 85 – 90 % verwendet.

Die empfohlene Parkraumbewirtschaftung soll vor allem gebietsfremde Langparkende zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder von Sammelanlagen bewegen. In der Regel sind dies die Beschäftigten, die morgens mit dem Auto zur Arbeit fahren und den ganzen Tag einen Abstellstand belegen. Damit die Bewirtschaftung einen verkehrslenkenden Effekt erzielen kann, ist also ein gewisses Maß an Beschäftigten-Parken erforderlich.

In Berlin wurden bisher mittlere Langparkeranteile von 20 % und 25 % als Maßstab angesetzt. Die Erfahrungen zeigen, dass dies brauchbare und praxisorientierte Schwellenwerte zur Abwägung einer Parkraumbewirtschaftung sind (LK Argus GmbH, 2014).

Die Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Hamburger Stadtteil St. Pauli verwendet einen mittleren Anteil zwischen 15 % bis 25 %. In der Landeshauptstadt Erfurt und in Chemnitz kommt ein mittlerer Anteil von 25 % zum Einsatz.

Auf Basis der genannten Erfahrungswerte werden für Wiesbaden als Orientierungswerte ebenfalls mittlere Langparkeranteile an den parkenden Fahrzeugen von 20 % und 25 % verwendet.

Demnach ist eine Parkraumbewirtschaftung...

- **sinnvoll**, wenn die mittlere Parkraumbelung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparkenden mindestens 25 % aller Parkstände belegen,
- **bedingt sinnvoll**, wenn die mittlere Belegung im betreffenden Gebiet mindestens 85 % beträgt und die gebietsfremden Langparkenden mindestens 20 % aller Parkstände belegen,
- **nicht sinnvoll**, wenn entweder die mittlere Belegung im betreffenden Gebiet unter 85 % liegt oder die gebietsfremden Langparkenden weniger als 20 % aller Parkstände belegen. Trotz niedrigerer Werte kann eine Bewirtschaftung sinnvoll sein, beispielsweise wenn Verdrängungseffekte vermutet werden.

Für die Abwägung einer Parkraumbewirtschaftung werden nur Abstellstände im öffentlichen Raum berücksichtigt, da die Stadt nur hier Maßnahmen umsetzen kann.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes und Parkzoneneinteilung

Eine Parkraumbewirtschaftung ist grundsätzlich in den Gebieten rechtssicher, in denen beide Voraussetzungen (hoher Parkdruck und Nutzerkonkurrenz) erfüllt sind. Besteht das Untersuchungsgebiet aus mehreren Teilgebieten und sind die Voraussetzungen nicht in allen Gebieten erfüllt, ist zu prüfen wie sich die Teilbewirtschaftung auswirkt. Ist anzunehmen, dass der Parkdruck und die Nutzerkonkurrenz sich in die Bereiche verlagern, ist auch dann eine Bewirtschaftung sinnvoll. Dies ist im Einzelfall unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen zu prüfen. Dabei sind das dortige Parkraumangebot sowie dessen Lage und die topografischen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

In den Gebieten in denen eine Bewirtschaftung verkehrlich begründbar ist, sind entsprechende Parkzonen herzuleiten. Dabei sind folgende Grundsätze anzuwenden:

- Ausdehnung der Zonen auf rund 1.000 m Durchmesser begrenzen
 - Grundsatz: Gebiete möglichst groß halten, um Bewohnenden möglichst hohe Freiheitsgrade zu erlauben, aber
 - Nicht zu groß, um unnötige Binnenverkehre innerhalb der Parkzone zu vermeiden
- Abgrenzung der Zonen auf Basis verstehbarer Grenzen
 - Natürliche Grenzen wie Flüsse, Grünzüge oder ähnliches
 - gut wahrnehmbare Grenzen mit einer Trennwirkung (Bahntrassen, Hauptverkehrsstraßen)
- Ggf. Orientierung an vorhanden Zonen.

Parkregelung

Die gesamtstädtischen Vorgaben für die Ausgestaltung der Bewirtschaftungsformen und -zeiten sind in Kapitel 6.3 dargestellt. Als Regelform für die Parkraumbewirtschaftung in Wiesbaden ist das Mischparken mit Gebührenpflicht anzuwenden. Bei bestimmten gebietspezifischen Besonderheiten, sind Ausnahmen möglich.

Die Regellösungen für die Bewirtschaftungszeiten orientieren sich an den üblichen Ladenöffnungszeiten:

- Innenstadt
 - Montag bis Freitag von 9 bis 20 Uhr
 - Samstag 9 bis 15 Uhr
- Restliches Stadtgebiet
 - Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr
 - Samstag 9 bis 14 Uhr

Die Geltungsdauer kann von den Regelzeiten abweichen, wenn die konkrete Örtlichkeit dies erfordert (z. B. Gastronomienutzung in den Abendstunden, Einzelhandelsnutzung an Samstagen, Freizeitnutzungen und touristische Verkehr an Sonntagen u. a.).

Entsprechend den Vorgaben in Kapitel 6.3 sind die Bewirtschaftungsregelungen für das Quartier festzulegen.

Die Gebührenhöhe ist entsprechend der Parkgebührenordnung (vgl. Kapitel 6.2) anzuwenden.

Verkehrliche Wirkungen

Die verkehrliche Wirkung prognostiziert die Auswirkung der Parkraumbewirtschaftung. Sie erfolgt auf Basis der Erhebungsergebnisse und von Erfahrungswerten für die neu abzugrenzenden Bewirtschaftungsgebiete unter Berücksichtigung der empfohlenen Regelungen.

Als Grundlage dient das erhobene Parkraumangebot unter Berücksichtigung der auch ohne die Umsetzung des zu erarbeitenden Konzeptes zu erwartenden Änderungen im Parkraumangebot sowie der Ergebnisse der Nachfrageerhebung. Die Ergebnisse der Teilerhebungen zu den Nutzergruppen sind ggf. unter Berücksichtigung der Parkraumbelastung auf das Gesamtangebot hochzurechnen. Die Berechnung erfolgte getrennt für den Straßenraum und die öffentlich zugänglichen Sammelanlagen.

Zur Abschätzung der Wirkung sind für den jeweiligen Planfall Erfahrungswerte oder begründete Annahmen heranzuziehen. Beispielsweise zeigen Evaluierungen zur Neueinführung einer Parkraumbewirtschaftung, dass der Parkdruck durchschnittlich um 10 % sinkt. Eine Wirkungsanalyse der Berliner Parkzonen 41 bis 43 zeigt beispielsweise, dass die Anzahl der gebietsfremden Langparkenden zwischen 9 und 19 Uhr um rund 40 % abgenommen hat. Die Anzahl der gebietsfremden Kurzparkenden nahm um rund 9 % ab.

Unter Berücksichtigung solcher Erfahrungswerte und der Bestandsanalyse ist die Prognose der zukünftigen Belegung und die zukünftige Zusammensetzung

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

der Nutzergruppen möglich. Die Erfahrungswerte sind immer auf die Übertragbarkeit in dem jeweiligen Gebiet zu überprüfen. Ggf. sind begründet andere Werte anzusetzen. Dies bildet die Grundlage für die Wirtschaftlichkeitsberechnung.

7.2.3 Überwachungskonzept

Damit die verkehrlichen Effekte der Parkraumbewirtschaftung ausgeschöpft werden können, ist eine Überwachung zwingend erforderlich. Da eine automatisierte bzw. digitalisierte Parkraumüberwachung auf Grundlage der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen (noch) nicht möglich ist, ist der Parkraum flächendeckend durch Vor-Ort-Begehungen zu kontrollieren.

Die Anzahl der hierfür notwendigen Überwachungskräfte ergibt sich in Abhängigkeit des Bewirtschaftungsgebietes, der Bewirtschaftungszeiten und des Überwachungsturnus.

Zur Berechnung des voraussichtlichen Personalbedarfs in Wiesbaden wird im Folgenden ein Bedarfsschema entwickelt. Es basiert auf dem im Forschungsprojekt „Parkraummanagement in Berlin“ entwickelten Vorgehen (LK Argus GmbH, 2009). Dabei wird angenommen, dass die Überwachungskräfte ausschließlich für die Überwachung des ruhenden Verkehrs eingesetzt werden.

Das Schema wurde auf Basis vorliegender Erfahrungswerte, Interviews mit Ordnungsamtsmitarbeitern und einem eigens durchgeführten Praxistest im Außendienst entwickelt. Es enthält folgende Eingangsvariablen:

- Anzahl der zu überwachenden Abstellstände in den Parkzonen.
- Die Kontrollstrecke gibt die zu überprüfende Kantenlänge der Straßenseiten an. Dieser Wert ist pauschal um 10 % zu reduzieren, um Abkürzungen bei der Überwachungsdurchführung zu berücksichtigen.
- Bewirtschaftungszeiten in den Parkzonen.
- Mittlerer Überwachungsturnus im Jahresdurchschnitt in den Parkzonen: rund 2 bis 3 Überwachungsgänge am Tag.
- Mittlere Gehgeschwindigkeit ohne Überwachungstätigkeit in den Parkzonen: 3,6 km/h.
- Überprüfungszeit je Parkstand in den Parkzonen: 5 Sekunden bei Parkscheinen, 30 Sekunden bei Handyparken.
- Nichtbeachtungsquote, die den zu erwartenden (oder bekannten) Anteil von unzulässig abgestellten Fahrzeugen (Schwarzparker) in den Parkzonen angibt: 10 %.

- Zeit für das Schreiben einer Anzeige in den Parkzonen: 2 Minuten.
- Anteil der Handyparker in den Parkzonen.
- Die Überprüfungszeit der Kennzeichnungen zur Umweltzone in den Parkzonen ist in der Prüfzeit der Parkscheine enthalten. Es wird eine Anzeigenquote von 0,5 % angenommen.
- Überprüfung der Parkscheinautomaten (PSA) in den Parkzonen: erfahrungsgemäß sind langfristig durchschnittlich rund 10 % der Automaten defekt. Pro Meldung werden rund 1,5 Minuten Zeitaufwand veranschlagt.
- Zeiten für allgemeine Auskünfte in den Parkzonen: erfahrungsgemäß wenden sich ortsunkundige Passanten mit allgemeinen Fragen an die uniformierten Überwachungskräfte. Hier ist durchschnittlich eine einminütige Anfrage je Stunde zu berücksichtigen.
- Rüst- und Wegezeiten zu den Parkzonen. Damit wird berücksichtigt, dass die mittlere effektive Überwachungszeit einer Arbeitskraft durch die „unproduktiven“ Rüst- und Wegezeiten reduziert wird.
- Wöchentliche Arbeitszeit der Überwachungskräfte: 39 h.
- Mittlerer Krankheitsstand der Überwachungskräfte für die Teilgebiete: 10 %.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
 16. September 2021

Abbildung 51: Beispiel: Berechnungsschema mit Eingangsvariablen (grün) zur Ermittlung des erforderlichen Überwachungskräftebedarfs in einem Quartier

Gebiets-Kenngrößen		Variable Eingangsgröße					
Parkstände:	2.902 Stück	Kontrollstrecke:	27.300 Meter	Samstage:	52	Sonn- und Feiertage:	0
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	24.570 Meter	Werktag:	255	von 9 Uhr	von 9 Uhr	von 9 Uhr	
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	307 Tage	bis 18 Uhr		bis 14 Uhr	bis 14 Uhr	bis 14 Uhr	
		= 9 Std		= 5 Std		= 0 Std	
Überwachungsturnus							
Überwachungsturnus:	5,0 stündlich						
Überwachungs-Kenngrößen							
Reine Gehzeit:	410 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	24.570 m	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit der Parkscheine:	822 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Quote:	10 %	Anzeige je Fahrzeug:	2 min
Überprüfungszeit Handy-Parken:	145 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %	Anzeigenzeit bei Parkscheinen enthalten	
Überprüfungszeit Umweltzone:	29 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	185 m	Defektquote:	10 %	Anzeige je Fahrzeug:	2 min
Überprüfungszeit der PSA:	20 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Servicedauer:	1 min	Dauer Fehlermeldung:	1,5 min
Zeit für Service und Auskünfte:	24 Minuten/Tour						
Summe:	1.450 Minuten/Tour	werktags:	1,8 Touren	samstags:	1,0 Touren	sonntags:	0,0 Touren
Überwachungsgänge pro Jahr:	511 Touren						
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	740.729 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)						
Personal-Kenngrößen							
Arbeitszeit pro Jahr:	108.000 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr:	255 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage	Tägliche Arbeitszeit:	480 min
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	92.100 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	20 min		
Ergebnisse							
Benötigte Überwachungskräfte:		8,0 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Gebiets-Kenngrößen		Variable Eingangsgröße	
Parkstände:	2.902 Stück		
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	24.570 Meter	Kontrollstrecke:	27.300 Meter
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	307 Tage	Werktage:	255
		von:	9 Uhr
		bis:	18 Uhr
			= 9 Std
		Samstage:	52
		von:	9 Uhr
		bis:	14 Uhr
			= 5 Std
		Sonn- und Feiertage:	0
		von:	Uhr
		bis:	Uhr
			= 0 Std
Überwachungsturnus			
Überwachungsturnus: 5,0 stündlich			
Überwachungs-Kenngrößen			
Reine Gehzeit:	410 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std
Überprüfungszeit der Parkscheine:	822 Minuten/Tour	Wegstrecke:	24.570 m
Überprüfungszeit Handy-Parken:	145 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek
Überprüfungszeit Umweltzone:	29 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	0,50 min
Überprüfungszeit der PSA:	20 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten	
Zeit für Service und Auskünfte:	24 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	185 m
Summe:	1.450 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück
Überwachungsgänge pro Jahr:	511 Touren	werktags:	1,8 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	740.729 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)	samstags:	1,0 Touren
		sonntags:	0,0 Touren
		Schwarzparker:	10 %
		Quote:	10 %
		Quote:	0,5 %
		Defektquote:	10 %
		Servicezeit:	1 min
		Anzeige je Fahrzeug:	2 min
		Anzeigenzeit bei Parkscheinen enthalten	
		Anzeige je Fahrzeug:	2 min
		Dauer Fehlermeldung:	1,5 min
Personal-Kenngrößen			
Arbeitszeit pro Jahr:	105.300 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr:	255 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	89.670 Minuten/Person	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
		Krankheitsstand:	10 %
		Rüst- und Wegezeiten:	20 min
		Tägliche Arbeitszeit:	468 min
Ergebnisse			
Benötigte Überwachungskräfte: 8,3 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit			

Quelle: LK Argus

7.2.4 Wirtschaftlichkeitsberechnungen

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung stellt die Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung gegenüber. Die wesentlichen Faktoren sind:

- Einnahmen aus Parkscheingebühren sowie aus Verwarnungs- und Bußgeldern,
- Ausgaben für die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung (Parkscheinautomaten, Verkehrszeichen, Information) und für die Überwachung der bewirtschafteten Bereiche.

Die Grundlage für die Wirtschaftlichkeitsberechnung ist das Parkraumangebot, das zukünftig zur Verfügung steht. Dabei ist die Kenntnis über die Anzahl der Parkstände nach Parkregelung erforderlich. Dies können beispielsweise Parkstände im Mischprinzip oder reine Bewohnerparkstände sein.

Alle Parkstände, die einer Nutzerbeschränkung oder einem temporärem Haltverbot unterliegen, bleiben unberücksichtigt. Eine Bewirtschaftung der temporären Halteverbote ist nicht sinnvoll, wenn die Geltungszeiträume für längere Zeit innerhalb der Bewirtschaftungszeit liegen. Bei nutzerbeschränkten Parkständen für Behinderte, Elektrofahrzeuge, Carsharing oder Taxen sind aufgrund der zurzeit gültigen Regelungen für die Wirtschaftlichkeitsanalyse nicht relevant.

Sonderparkberechtigungen, wie z. B. für Bewohnende oder Handwerker, ermöglichen das Parken in einem Bewirtschaftungsgebiet ohne das Ziehen eines

Parkscheins oder das Auslegen einer Parkscheibe. Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung ist zunächst davon auszugehen, dass die Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Ausweiserteilung kostenneutral erfolgen.

Einnahmen

Bei den Einnahmen spielt die Art der Bewirtschaftung eine wesentliche Rolle für die Einnahmen. In Bereichen mit Parkscheiben- oder mit reiner Bewohnerparkregelung gibt es lediglich Einnahmen durch Verwarn- und Bußgelder. In Bereichen mit Gebührenpflicht entstehen zusätzlich Einnahmen durch die Parkscheingebühr.

Parkscheingebühr

Die Berechnung der Einnahmen durch Parkscheingebühren berücksichtigt die Bewirtschaftungszeiten, die Gebührenhöhe, die Anzahl der bewirtschafteten Parkstände und den Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein (Abbildung 52).

Der Anteil der Parkenden mit Parkschein ist auf Grundlage vorhandener Vergleichswerte zu wählen. Diese beruhen auf Erfahrungswerten der Landeshauptstadt Wiesbaden oder auf denen anderer Kommunen. Die Übertragbarkeit auf das zu betrachtende Untersuchungsgebiet ist zu prüfen und der gewählte Wert zu begründen.

Abbildung 52: Prognostizierte Einnahmen aus den Parkscheingebühren am Beispiel von Biebrich

Gebiet	Gebührenpflichtige Parkstände	Prognose				Parkschein-Einnahmen pro Jahr
		Bewirtschaftungszeit	Parkstandbezogener Parkscheinanteil	Bewirtschaftete Zeit p.a.	Gebühr pro Stunde	
Biebrich	2.902	Mo-Sa 9-20 Sa 9-15	4 %	2.555 Std.	2,50 €	741.461 €

Verwarn- und Bußgelder

Die Abschätzung der Verwarn- und Bußgelder erfolgt auf Grundlage vorhandener Erfahrungswerte in der Landeshauptstadt oder - falls solche Daten nicht verfügbar sind - aus anderen Kommunen. Hierzu sind zwei Varianten zu betrachten:

- Variante 1: Einnahmen von 150 € je Parkstand.²³

²³ Die Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern in den Städten Berlin, Wolfenbüttel und Hamburg liegen in der Spanne von 50 bis 400 € je bewirtschaftetem Parkstand und Jahr.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

- Variante 2: Einnahmen von 250 € je Parkstand und Jahr.²⁴

Die Einnahmen je Parkstand sind mit der entsprechenden Anzahl vorhandener Parkstände zu multiplizieren. Berücksichtigt werden hierbei alle Parkstände im Untersuchungsgebiet, auch die, die einer Nutzerbeschränkung oder einem Haltverbot unterliegen.

Ausgaben

Auch bei der Berechnung der Ausgaben ist die Art der Bewirtschaftung zu berücksichtigen. Allen Bewirtschaftungsformen gemein sind die Kosten für Beschilderung, Information und Parkraumüberwachung. Ist eine Gebührenpflicht vorhanden, sind zusätzlich die Kosten für Parkscheinautomaten und ggf. anfallende Entgelte für Handyparken zu berücksichtigen.

Für die Berechnung der Ausgaben sind konkrete Kostensätze anzusetzen. Dabei werden sowohl einmalige Investitionskosten als auch die laufenden Kosten für den Betrieb sowie Allgemeinkosten berücksichtigt.

Parkscheinautomaten

Die Anzahl der notwendigen Parkscheinautomaten ist grob abzuschätzen. Eine exakte Verortung der Standorte mit Berücksichtigung der kleinräumigen Verhältnisse (Geschäftsauslagen, Straßenmöbel usw.) ist erst zur Vorbereitung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen nach einem politischen Beschluss zur Bewirtschaftung sinnvoll.

Die Anzahl der Automaten ergibt sich aus der Größe des Untersuchungsgebietes und der Parkraumkapazität. Im Vordergrund der Standortverteilung stehen die Benutzerfreundlichkeit und Verkehrssicherheit und damit die Akzeptanz durch die betroffenen Verkehrsteilnehmer. Die Automaten sollten nicht mehr als 60 Meter vom parkenden Fahrzeug entfernt und möglichst auf der gleichen Straßenseite wie die zugehörigen Parkstände angeordnet sein (Abbildung 53).

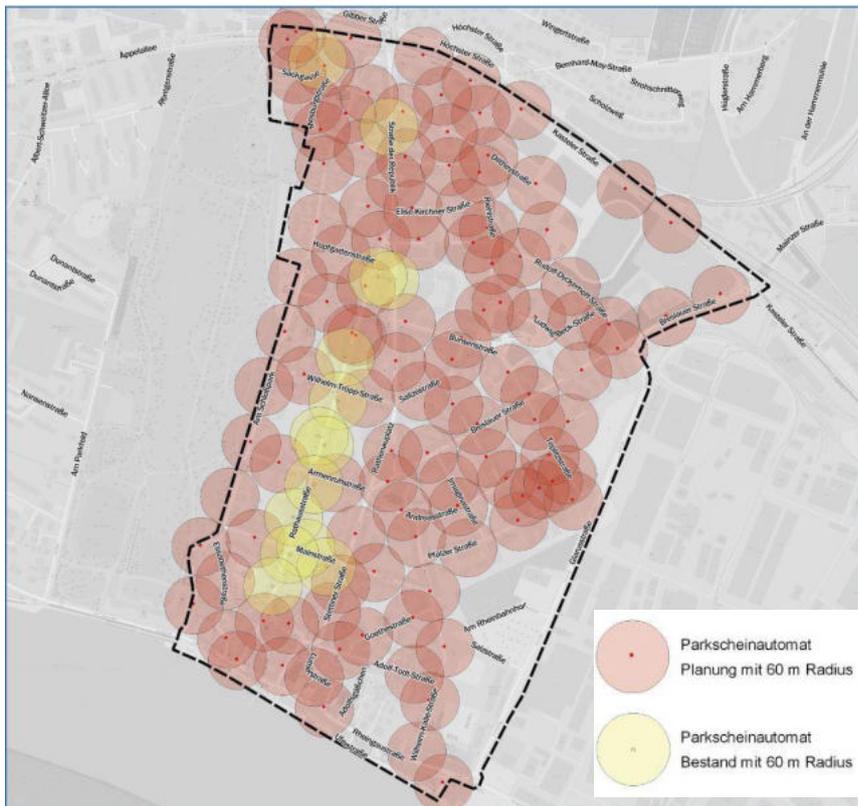
Die Anzahl der Parkscheinautomaten ist entsprechend auf die einmaligen Anschaffungs- und fortlaufenden Betriebskosten anzuwenden. Dabei sind die konkreten Kostensätze für die Landeshauptstadt Wiesbaden zu nutzen. Aktuell liegen die Investitionskosten inklusive Fundaments, Stromanschluss und Aufstellung bei brutto rund 5.500 € pro Parkscheinautomat und jährliche Betriebskosten bei rund 1.500 € je Automaten. Zusätzliche Planungskosten u.a. für die

²⁴ Es ist zu erwarten, dass die Verwarn- und Bußgeldsätze künftig deutlich höher als im Bestand ausfallen werden.
Im Bußgeldkatalog der anstehenden StVO-Novelle sind höhere Bußgelder vorgesehen, z. B. für unzulässiges Halten von 10 € auf 20 €, bei einer damit einhergehenden Behinderung von 15 € auf 35 €, für Halten in zweiter Reihe von 15 € auf 55 €.

Bauausführungsplanung sind nicht Bestandteil der Grobkostenschätzung. Die Kostensätze sind fortlaufend zu aktualisieren.

Sind in einem Bewirtschaftungsgebiet bereits Parkscheinautomaten vorhanden und müssen diese nicht versetzt werden, sind lediglich die Betriebskosten zu berücksichtigen. Müssen die Parkscheinautomaten dagegen versetzt werden, ist der Kostensatz für eine Neuanschaffung anzusetzen. Damit liegt die Wirtschaftlichkeitsberechnung auf der sicheren Seite.

Abbildung 53: Standorte für Parkscheinautomaten am Beispiel Biebrich



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Parkraumüberwachung

Die Überwachungskosten setzen sich aus einmaligen und laufenden Personal-, Sach- und Materialkosten zusammen.

Die Personalkosten berücksichtigen die Anzahl der erforderlichen Überwachungskräfte (vgl. Kapitel 7.2.3) sowie den aktuellen Personalkosten. Diese betragen derzeit 56.000 € je Überwachungskraft und Jahr. Die laufenden Sach- und Materialkosten für eine Überwachungskraft liegen in Wiesbaden aktuell bei rund 720 € je Überwachungskraft und Jahr. Einmalige Sachkosten für die Erstausstattung belaufen sich auf rund 11.800 € je Überwachungskraft. Die entsprechenden Kostensätze sind je Überwachungskraft anzuwenden.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Neben den Überwachungskräften ist ein Dienstgruppenleiter je 6 Überwachungskräfte vorzusehen. Für einen Dienstgruppenleiter fallen durchschnittliche Personalkosten von rund 67.400 € pro Jahr an. Für die Erstausrüstung eines Dienstgruppenleiters werden knapp 13.000 € benötigt. Die laufenden Kosten betragen rund 720 €. Die entsprechenden Kostensätze sind je zusätzlichem Gruppenleiter anzuwenden.

Sind in einem bewirtschafteten Gebiet bereits Überwachungskräfte und Gruppenleiter vorhanden, sind lediglich die Personalkosten und die laufenden Kosten zu berücksichtigen.

Verkehrszeichen und Information

Die Kosten zur Beschaffung, Anbringung der Verkehrszeichen sowie für die Information der betroffenen Haushalte und Betriebe sind auf Grundlage von Erfahrungswerten aus Wiesbaden oder - falls solche nicht auswertbar sind - anderen Städten abzuschätzen.

Zusammenfassende Bewertung

Die zusammenfassende Bewertung stellt die Einnahmen den Ausgaben gegenüber und bilanziert diese. Im Ergebnis zeigt sich, ob die Parkraumbewirtschaftung kostendeckend durchführbar ist.

Abbildung 54: Zusammenfassende Darstellung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung am Beispiel von Biebrich

Variante 1 Prognose der Einnahmen und Ausgaben bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr und Sa 9-14 Uhr mit 2-3 Kontrollgängen am Tag mit bisherigen Verwarn- und Bußgeldsätzen

Variante 1 (bisherige Verwarn- und Bußgeldsätze)	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein- gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über- wachung	Parkschein- automaten	Information, Beschilder- ung	Summe	
im ersten Jahr	741.461 €	435.300 €	1.176.761 €	680.618 €	854.000 €	90.833 €	1.625.451 €	-448.690 €
im Folgejahr	741.461 €	435.300 €	1.176.761 €	564.659 €	199.500 €	/	764.159 €	412.602 €

Variante 2 Prognose der Einnahmen und Ausgaben bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr und Sa 9-14 Uhr mit 2-3 Kontrollgängen am Tag mit erhöhten Verwarn- und Bußgeldsätzen

Variante 2 (erhöhte Bußgeldsätze)	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein- gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über- wachung	Parkschein- automaten	Information, Beschilder- ung	Summe	
im ersten Jahr	741.461 €	725.500 €	1.466.961 €	680.618 €	854.000 €	90.833 €	1.625.451 €	-158.490 €
im Folgejahr	741.461 €	725.500 €	1.466.961 €	564.659 €	199.500 €	/	764.159 €	702.802 €

Quelle: LK Argus

7.3 Optimierung des Parkraumangebots

Bei der Erstellung des Quartierskonzepts sind Maßnahmen zur Optimierung des Parkraumangebots zu untersuchen. Je nach den örtlichen Gegebenheiten,

der auftretenden Nachfragegruppen und des vorhandenen Parkdrucks (vgl. Kapitel 7.2.1) können sich die Maßnahmen auf folgende Bereiche beziehen:

- Optimieren der Anordnung und Anzahl der Parkstände im Straßenraum
- Identifizieren von Standorten für neue Parkieranlagen (z. B. Quartiersgaragen)
- Aufzeigen von Alternativangeboten für gebietsfremde Langparkenden

Die Optimierung des Parkraumangebotes kann in Bezug auf eine Reduzierung oder Erweiterung der Kapazitäten erfolgen.

Parkstände im Straßenraum

Eine Optimierung der Anordnung und der Anzahl der Parkstände im Straßenraum kann aus folgenden Gründen erforderlich werden:

- Umsetzung von neuen Verkehrsführungskonzepten, z. B. Bündeln von Verkehren auf Haupt- und Sammelstraßen und Entlastung von Wohngebieterschließungsstraßen

In diesem Fall ist nicht auszuschließen, dass Parkstände auf den Haupttrouten zur Aufnahme der zusätzlichen Verkehre und Sicherung der Leistungsfähigkeit des fließenden Verkehrs wegfallen müssen. Gleichzeitig entstehen im Nebennetz Potenziale zur Verschmälerung oder Reduzierung von Fahrspuren zugunsten des ruhenden Verkehrs und zur Ausweisung von zusätzlichen Parkständen, z. B. bei Einführung von Einbahnstraßenregelungen.

- Umgestaltung von Straßenräumen zugunsten von nicht motorisierten Verkehrsarten und des ÖPNV, z. B. Aufweitung von Gehwegen, Einrichtung von Radfahrstreifen oder -wegen, Anlage von Bus- und Umwelts Spuren u. ä.

Im Rahmen der Konzepterstellung kann beispielsweise sinnvoll sein zu prüfen, welche Auswirkungen auf das Stellplatzangebot und die Parkraumsituation eine generelle Einhaltung (Ausweisung) von Mindestbreiten von (ein- oder beidseitigen) Gehwegen (z. B. 2,50 Metern nach RAS 06 (FGSV, 2012[a])) haben kann.²⁵

In solchen Fällen sind ebenso in Abhängigkeit der ermittelten Parkraumbilanz in Kapitel 7.2.1 das Erfordernis und die Möglichkeiten zur (teilweisen) Kompensation von wegfallenden Parkständen für die entsprechenden Nachfragegruppen zu untersuchen.

²⁵ Solche Maßnahmen im Straßenraum sind in der Regel mit einer Reduzierung von legalen Parkständen verbunden.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Die Untersuchung zur Erhöhung der Anzahl der Parkstände ist in der Regel auf Straßenabschnitte mit Längsparkständen zu konzentrieren und zu bewerten, ob eine Markierung / Ausweisung von Quer- oder Schrägparken anstatt Längsparken und dadurch die Erhöhung der Kapazitäten möglich ist.

Dabei sind

- die erforderlichen Restfahrbahnbreiten je nach Straßenfunktion nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) (FGSV, 2012[a]) sowie die spezifischen Anforderungen der Feuerwehr der Landeshauptstadt Wiesbaden für Mindestbreiten von Aufstellflächen zu beachten,
- die Verkehrssicherheitsbeläge für den Rad- und Fußverkehr (Sicht- und Querungsbeziehungen, konfliktfreie Wegführung) zu berücksichtigen (FGSV, 2010) und (FGSV, 2002).
- die Sicherheit und die Leichtigkeit des fließenden Verkehrs für alle Verkehrsarten zu gewährleisten.

Sind die oben genannten Entwicklungen oder Planungsabsichten im Vorfeld der Erstellung des Quartierskonzepts bekannt,

- sind die betroffenen Straßenabschnitte zu identifizieren,
- im Rahmen der Bestandsanalyse mit den relevanten Eigenschaften (Straßenquerschnittsgestaltung und -breiten, Verkehrsregelungen) zu erfassen,
- in Skizzen und Karten die Straßenabschnitte mit Angabe der Anzahl der betroffenen Parkstände auszuweisen, in denen ein Wegfall (Reduzierung) zu erwarten oder eine Neuordnung (Erhöhung) möglich ist.

Angebote für Langparkende

Mit der Umsetzung von parkraumbewirtschaftenden Maßnahmen nach Kapitel 7.2 wird das Langzeitparken von Berufs- und Ausbildungspendlern im öffentlichen Straßenraum verhindert. Die Erhebung von Parkgebühren beispielsweise sollte sie in ihrer Verkehrsmittelwahl beeinflussen und einen Umstieg auf den ÖPNV oder andere Verkehrsmittel fördern. Nicht alle Pendler können (oder wollen) auf den Pkw verzichten. Sie müssten in solchen Fällen auf alternative Standorte

- im Gebiet ausweichen, wie öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen oder vorhandene nicht ausgelastete Parkierungsanlagen von Betrieben.
- oder Anlagen außerhalb des Bewirtschaftungsgebietes nutzen, wie P+R-Anlagen.

Im Rahmen von Quartierskonzepten sind die potenziellen alternativen Standorte aufzunehmen, bezüglich ihrer Kapazität und Eignung zu bewerten (Anbindung von P+R-Standorten an das Gebiet für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) und die Wirkungen auf die Parkraumbilanz auszuweisen.

Sind Unternehmen oder Einrichtungen mit größeren Parkbauten im Gebiet ansässig, deren Parkumbedarf konzentriert tagsüber auftritt (wie bei Verwaltungs- und Ausbildungseinrichtungen) und besteht ein Parkraumdefizit bei den Bewohnenden in den Abend- und Nachtstunden, ist im Rahmen des Quartierskonzepts zu prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen die Öffnung der privaten Parkbauten für die Bewohnenden nachts und an Wochenenden möglich ist. Dazu sind:

- die Parkbauten zu identifizieren,
- die fußläufige Anbindung an das Gebiet zu bewerten,
- die möglichen Stellplatzkapazitäten und die tageszeitliche Verfügbarkeit überschlägig zu prüfen,
- mögliche Nutzungsentgelte für die Bewohnenden anhand von Richt-/Vergleichswerten abzuschätzen
- die Notwendigkeiten an technischer Ausstattung (Zufahrt- und Zugangskontrollsysteme) aufzuzeigen,
- weitere Profilträge zu formulieren, z. B. zu Abstimmungen mit den Eigentümern zu Nutzungsregularien, Haftungsabgrenzung, Kostentragung bei Beschädigungen und Umgang mit zu lang abgestellten Fahrzeugen oder mit anderen Umständen, welche die Nutzung der Garage durch die primären Nutzer (z.B. Mitarbeiter eines Verwaltungsgebäudes, Nutzer gemäß Nutzungsart des Gebäudes und Berechnungsgrundlage in Stellplatzsatzung) einschränken.

Quartiersgaragen

Weist die Bestandsanalyse eine sehr hohe (über 90 %) nächtliche Belegung der Straßenräume aus, ist dies ein Indiz für Defizite in der Stellplatzversorgung der Bewohnenden im Gebiet. Die Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten in einer Quartiersgarage kann eine Abhilfe sein.

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Eine Realisierung von Quartiersgaragen ist aber erst dann in Erwägung zu ziehen, wenn alle bereits bestehenden Parkbauten (außerhalb der Straßenräume) ausgelastet sind. Dies ist bei der Erstellung des Quartierskonzepts zu prüfen.

Wichtig ist die Umsetzung von Quartiersgaragen nicht als eine reine Ergänzung der Parkstände im Straßenraum, sondern als Bestandteil von nachhaltigen Mobilitätskonzepten, z. B. zur Entlastung des öffentlichen Raums vom ruhenden Verkehr und Quartiersaufwertung durch qualitativ hochwertige Freiraumgestaltung und ansprechende Aufenthaltsqualität.

Der technische Fortschritt verbessert die Einsatzmöglichkeiten von Quartiersgaragen. Mit Hilfe der Parkraumdetektion im Straßenraum und in den Garagen können zukünftig freie Stellplätze kommuniziert und so der Parkraum effizienter genutzt werden. Ist die Technologie des autonomen Fahrens soweit fortgeschritten, dass die Fahrzeuge ihren Stellplatz selbst ansteuern können, erhöht sich die Attraktivität der Quartiersgaragen. Negative Aspekte, wie soziale Sicherheit innerhalb der Garagen und hohe Entfernung von der Wohnung zu den Garagen entfallen. Der akzeptierte Einzugsbereich der Quartiersgaragen vergrößert sich.

Eine ausreichende Akzeptanz von Quartiersgaragen durch die Bewohnenden ist (nur) dann gegeben, wenn die straßengebundenen Parkstände im Umfeld (Einzugsbereich in der Regel in einem Radius von 300 Metern Luftlinie, bei attraktiver Zuwegung zur Wohnung auch deutlich mehr)

- im Umfang reduziert sind oder
- sie werden mit deutlich höheren Parkgebühren bewirtschaftet oder
- sind mit einer Parkdauerbegrenzung belegt.

Im Rahmen des Quartierskonzepts sind zu untersuchen und auszuweisen:

- Mögliche / sinnvolle Standorte mit Beschreibung der verkehrlichen Rahmenbedingungen im Einzugsbereich
- Überschlägige Abschätzung der erforderlichen Stellplätze anhand der Bilanzierung nach Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung und der voraussichtlichen übrigen Maßnahmen.
- Hinweise zu möglichen komplementären Nutzungen in der Quartiersgarage (Car-/Bikesharing, Logistikumschlagplätze, Mobilitätszentrale u. ä.)
- Formulieren von Prüfaufträgen zur vertiefenden Standortanalyse (Erschließung, Konkurrenzsituation zum Straßenraum und anderen Parkbauten, Nachfragepotenzialen nach Nutzergruppen, Integration in das städtebauliche Umfeld, Grundzüge von sinnvollen Betriebskonzepten u. ä.) (Berlin, 2018).

7.4 Liefern und Laden im Straßenraum

Ein Großteil der Liefervorgänge erfolgt vom Straßenraum aus und steht in Flächenkonkurrenz mit dem ruhenden Pkw-Verkehr. Dort, wo zusätzliche Lieferbereiche ausgewiesen werden, erfolgt dies in der Regel auf Kosten von Pkw-Parkständen.

Vor diesem Hintergrund sind im Rahmen des Quartierskonzepts

- eine übersichtliche Darstellung der Liefersituation in den Straßenräumen vorzunehmen,
- Konflikte und zusätzliche Bedarfe aufzuzeigen und
- die Auswirkungen auf den Pkw-Stellplatzbestand zu bewerten.

Bestandsanalyse

In der Bestandsanalyse sind die verfügbaren Ladezonen im öffentlichen Straßenraum mit folgenden Merkmalen zu erfassen (Abbildung 55):

- Lage des Lieferbereiches,
- Anzahl der Ladestände und
- geltende Parkregelung.

Abbildung 55: Beispiel: Darstellung des Angebots an Liefer- und Ladezonen



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

Im Rahmen der Erhebungen zum ruhenden Pkw-Verkehr sind Liefervorgänge in zweiter Reihe oder anderweitig behindernde Liefertätigkeiten (z. B. in Grundstückszufahrten) zu erfassen (Abbildung 56).

Abbildung 56: Beispiel eines Erhebungsbogens für den Lieferverkehr im Rahmen einer Zählung des Parkraums

Route: 1		Name:						
Ab-schnitt	...Straße von ... bis ...	Erhebungszeit: 10:15 - ca. 11:45					Datum: 28.03.2019 (Do)	
		Anzahl von ...					davon Anzahl an ...	
		Pkw	Lieferwagen	Lkw/Bus	Motorrad	Sonstiges	Liefer-vorgänge in zweiter Reihe	Liefer-vorgängen in erster Reihe
206b	Schlesische Straße von Oppelner Str. bis Falckensteinstr.							
207b	Schlesische Straße von Falckensteinstr. bis Cuvyrstr.							

Quelle: LK Argus

Eine weitestgehende Analyse der Nachfrage, z. B. zur Lieferintensität (Wie viele Lieferfahrzeuge parken?) und zum Lieferzeitraum (Zu welcher Uhrzeit finden die Liefervorgänge statt?) erfolgt an dieser Stelle nicht, da sie sehr kostenintensiv ist. Solche vertiefenden Betrachtungen (wie Videobeobachtungen, Kennzeichenerfassungen u. ä.) sind in sektoralen Logistikkonzepten, wie z. B. Digi-L, vorzunehmen.

Konfliktanalyse

Die Bestandssituation ist nach folgenden Kriterien zu bewerten:

- In welchen Straßenabschnitten sind die verfügbaren Ladebereiche offensichtlich nicht ausreichend (verstärkt Liefern in der zweiten Reihe)?

Als Einzugsbereich einer Lieferzone ist eine Entfernung von 75 Metern anzusetzen.

- In welchen Straßenabschnitten bestehen Behinderungen des fließenden Verkehrs und Gefährdungen für Radfahrenden und Zufußgehenden?

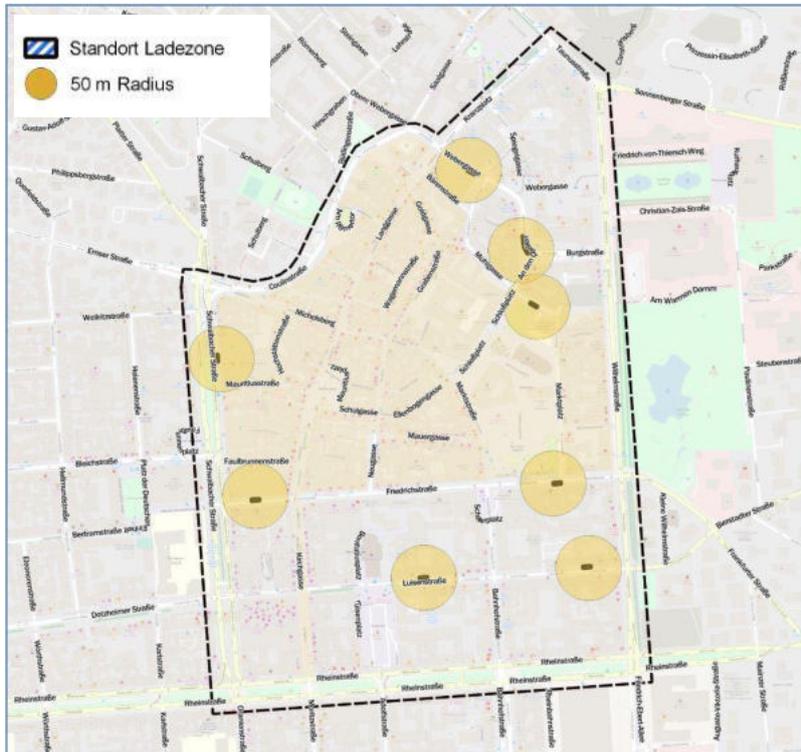
Maßnahmenkonzept

Auf Grundlage der Bestandssituation und einer ergänzenden Analyse der Nutzungsstruktur im Gebiet mit Fokus auf Einzelhandelseinrichtungen und Geschäftsbesatz mit besonders intensiver Ladetätigkeit sind Standorte zu zusätzlichen Ladezonen aufzuzeigen.

Anzusetzen ist eine Entfernung zwischen Ladestand und Zieladresse von maximal 50 Metern, damit die Lieferzonen angenommen werden

Die Maßnahmen sind grafisch in einem Lageplan sowie für jeden Standort darzustellen (Abbildung 57). Im Ergebnis stehen die Anzahl der benötigten Ladeplätze in Summe und die Anzahl der dadurch wegfallenden Pkw-Parkplätze gegenüber (Tabelle 12).

Abbildung 57: Beispiel: Verortung und Einzugsradius von zusätzlichen Liefer- und Ladezonen



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Tabelle 12: Beispiel: Bewertung der zusätzlich benötigten Ladestände und des damit verbundenen Wegfalls von Pkw-Parkständen

Straßenabschnitt	Anzahl benötigter Ladestände	Anzahl wegfallender Pkw-Parkstände
Straße der Republik zwischen Diltheystraße und August-Wolff-Straße	ca. 2	ca. 6
Straße der Republik zwischen August-Wolff-Straße und Elise-Kirchner-Straße	ca. 2	ca. 6
Rathausstraße zwischen Elise-Kirchner-Straße und Hopfgartenstraße	ca. 1	ca. 3
Rathausstraße zwischen Hopfgartenstraße und August-Laut-Straße	ca. 2	ca. 6
Rathausstraße zwischen Wilhelm-Tropp-Straße und Armenruhstraße	ca. 4	ca. 12
Rathausstraße zwischen Armenruhstraße und Mainstraße	ca. 3	ca. 9
Stettiner Straße zwischen Mainstraße und Adolf-Todt-Straße	ca. 2	ca. 6
Gesamt	Ca. 16	Ca. 48

Quelle: LK Argus

7.5 Hinweise zu Radabstellanlagen

Bei der Erstellung des Quartierskonzepts sind

- überschlägige Hinweise zur sinnvollen Ergänzung der vorhandenen Radabstellanlagen im Straßenraum und zu einer möglichen Umwidmung von Pkw-Parkständen in Radabstellanlagen zu erarbeiten und
- bezüglich ihrer Auswirkungen auf das Kfz-Parkraumangebot zu bewerten. Dabei sind die in Kapitel 7.2.2 prognostizierten verkehrlichen Effekte der Parkraumbewirtschaftung zu berücksichtigen.

Das Ziel ist insbesondere eine Reduzierung des Unfallrisikos für Radfahrende und Zufußgehende durch verbesserte Sichtbeziehungen.

Bestandsanalyse

Im Rahmen der Bestandsanalyse sind folgende Arbeitsschritte durchzuführen.

Radabstellanlagen

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßenraum sind im Rahmen der Aufnahme des Parkraumangebotes für Kfz mit folgenden Merkmalen zu erheben:

- öffentlich / privat,
- Anordnung (fest / mobil),
- Kapazität,
- Bauart,
- Qualität (Zustand und Wetterschutz) und
- Lage der Abstellanlage.

Bereiche, an denen im öffentlichen Raum häufig Fahrräder wild abgestellt sind, sind ein Anzeichen für fehlende oder zu wenige Radabstellmöglichkeiten. Oft dies ist dies der Fall in der Nähe von wichtigen Einrichtungen, wie Einzelhandel oder Verwaltungen. Diese Bereiche sind besonders zu erfassen und darzustellen.

Ein Beispiel für einen Erfassungsbogen ist in Abbildung 58 und für eine Darstellung der Bestandssituation in Abbildung 59 enthalten.

Abbildung 58: Beispiel: Erfassungsbogen Radabstellanlagen

Tour: Wiesbaden				Erheber:								
Abstellanlagen-Nr.	Anzahl / Markierung		Lage		Art				Besonderheiten		Bemerkungen	
	Anzahl Abstellstände	Anzahl Abstellanlagen	öffentlich	privat	Anlehnbügel	Vorderradhalter	Wandhalter	sonstiges	Überdachung	Haltestelle		Baustelle
F1												
F2												

Quelle: LK Argus

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
 16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

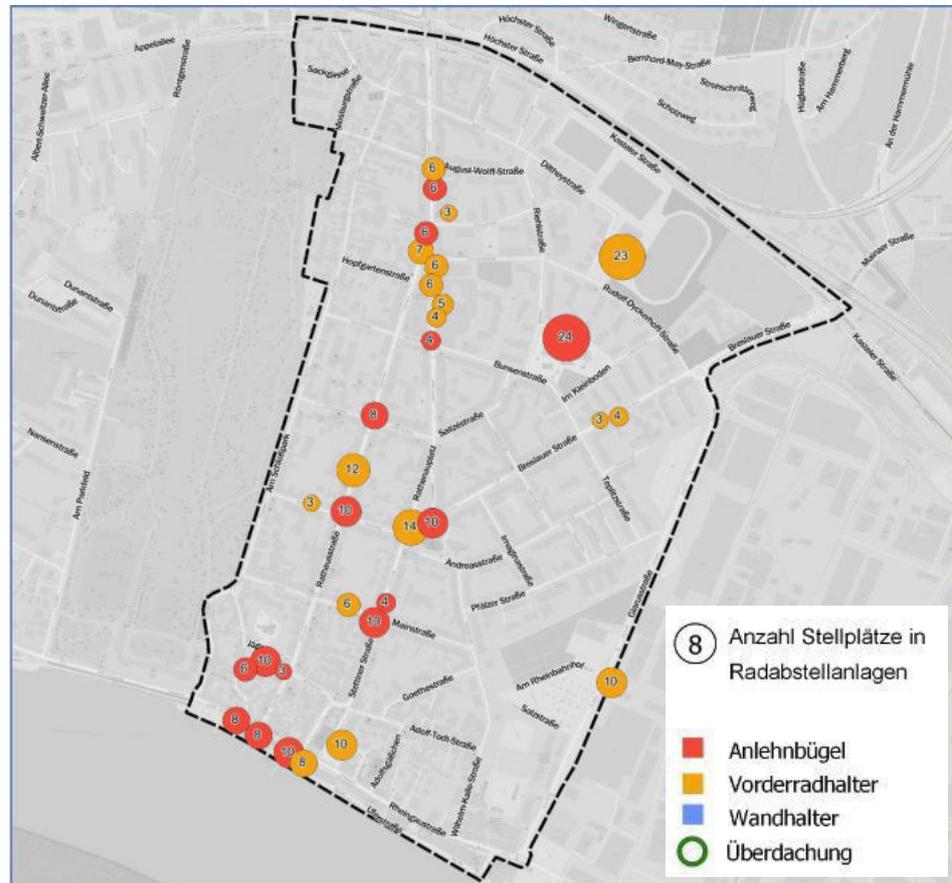
Wiesbaden –

Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Abbildung 59: Beispiel: Darstellung der Radabstellanlagen



Quelle: LK Argus

Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Belegung

Die Belegung der Radabstellanlagen (Anzahl der abgestellten Fahrräder) ist an einem Normalwerktag zu folgenden Zeiten zu erfassen:

- vormittags um 11 Uhr
(in der Regel der Zeitpunkt mit der höchsten Belegung)
- nachmittags um 15 Uhr
(zur Berücksichtigung des Verkehrs durch Einkaufs- und Freizeitverkehr)

Eine Erhebung in der Nacht ist nicht zwingend erforderlich. Falls weitergehende Erkenntnisse über das Abstellverhalten der Bewohnenden (z. B. zur Nutzung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum anstatt im privaten Bereich) erwartet werden, ist eine Erhebung zwischen 2 und 3 Uhr nachts sinnvoll.²⁶

²⁶ Solche Erfahrungswerte sind beispielsweise für die Ableitung von ortsspezifischen Stellplatzschlüsseln für Fahrräder dienlich (z. B. bei Festlegung von Richtwerten zur Herstellungspflicht in der Stellplatzsatzung).

Ein Beispiel für einen Erfassungsbogen ist enthält Abbildung 60.

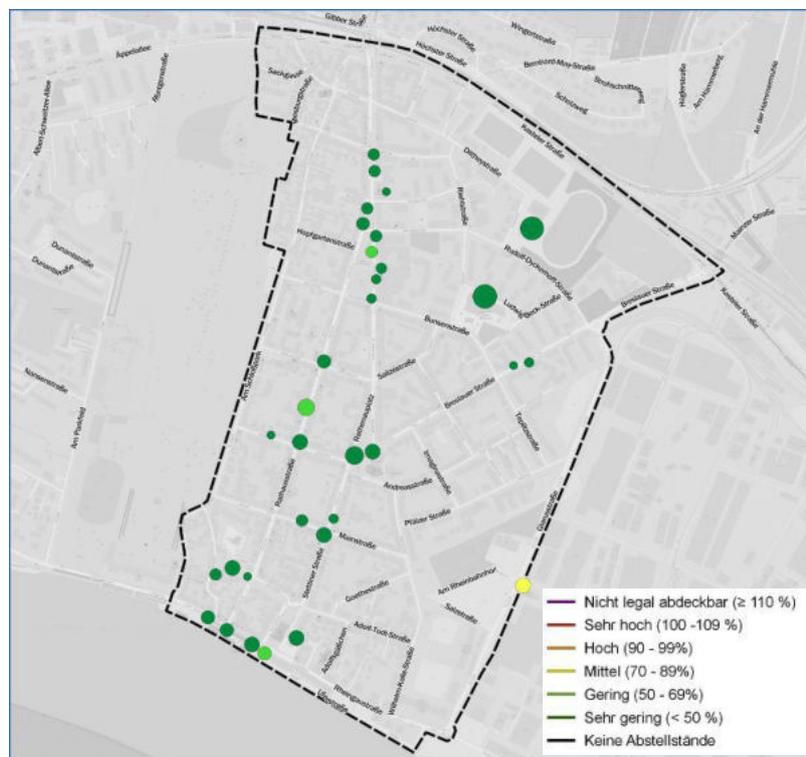
Abbildung 60: Beispiel eines Erfassungsbogens im Rahmen einer Zählung des Radverkehrs

Route: 2			Name:	
Abschnitt	...Straße von ... bis ...	Bemerkung	Erhebungszeit: 10:15 - ca. 11:45	Datum: 12.11.2019
			Anzahl gezählt von ... Fahrräder	Stellplatzangebot Fahrräder
Rad	F118 Rathenauplatz, von Wilhelm-Tropp-Straße bis Armenruhstraße			14
Rad	F142 Armenruhstraße, von Rathausstraße bis Am Schlosspark			3

Quelle: LK Argus

Die Ergebnisse sind tabellarisch und grafisch aufzubereiten (Abbildung 61).

Abbildung 61: Beispiel: Belegung der Radabstellanlagen



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Konfliktanalyse

Die Bestandssituation ist nach folgenden Kriterien zu bewerten:

- In welchen Straßenräumen ist das verfügbare Angebot an Radabstellmöglichkeiten nicht ausreichend (Überfüllung, wildabgestellte Räder u. ä.) und Ergänzungen (ggf. anstelle von Pkw-Parkflächen) notwendig sind?

Als Einzugsbereich einer Radabstellanlage ist ein Radius von 50 Metern anzusetzen.

ESWE Verkehr

Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

- In welchen Kreuzungsbereichen sind die die Sichtbeziehungen (insbesondere für den Fußverkehr) eingeschränkt und eine Einrichtung von Radabstellanlagen anstelle von bestehenden Pkw-Parkständen die Situation verbessern kann?
- Welche der vorhandenen Radabstellanlagen sind qualitativ nicht ausreichend (z. B. Vorderradhalter) und mit hochwertigeren (z.B. Anlehnbügel) zu ersetzen?

Für die Bewertung der Verortung und der Qualität der Anlagen sind folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Zielnähe (optimal bis ca. 50 m).
- Ganztägige Zugänglichkeit.
- Feste Installation.
- Kippsicheres Abstellen der Fahrräder.
- Witterungsschutz und Beleuchtung (nach Möglichkeit).

Maßnahmenempfehlungen

Aufbauend auf der Bestandsanalyse und unter Berücksichtigung von ggf. für das Gebiet relevanten Vorgaben / Planungen des städtischen Radverkehrskonzepts sind Empfehlungen

- zur Erweiterung und/oder
- Verbesserung vorhandener Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum für Kunden und Besuchende

zu erarbeiten.

Die Auswirkungen der Maßnahmen auf das Parkraummanagementkonzept (Anzahl der umgewidmeten Stellplätze) ist auszuweisen und zu bewerten (Ist die künftige Nachfrage nach Pkw-Parkständen mit dem verbleibenden Parkraumangebot zu befriedigen?)

Eine genaue Dimensionierung, Verortung und Ausweisung von Abstellmöglichkeiten für Spezialräder (z. B. Lastenräder, E-Fahrräder u. ä.) erfolgt hierbei nicht. Diese sind im Rahmen von Radverkehrs- und/oder Logistikkonzepten vorzunehmen.

Es ist abzuwägen, ob sie im Seitenraum oder anstelle von vorhandenen Kfz-Parkständen anzuordnen sind (Beispiel in Abbildung 62).

Abbildung 62: Beispiel: Fahrradabstellanlagen in Knotenpunktbereichen mit guten Sichtbeziehungen



Quelle: LK Argus

Die Maßnahmen sind textlich zu erläutern, tabellarisch zusammenzufassen und grafisch in Lageplänen darzustellen (siehe Beispiel in Abbildung 63).

Abbildung 63: Beispiel: Empfehlungen für Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

Tabelle 13: Beispiel: Kriterien und Eignung von Standorten für Radabstellanlagen

Straßenabschnitt	Angebots- erweiterung	Erhöhung der Sicherheit	Verbesserung der Anlagen- qualität	Eignung
Rathausstraße auf Höhe Hausnummer 25	+	+	+	Sehr sinnvoll
Rathausstraße Ecke Mainstraße auf Höhe der Wiesbadener Volksbank	+	+	+	Sehr sinnvoll
Rathausstraße auf Höhe Hausnummer 74	+	+	+	Sehr sinnvoll
Straße der Republik auf Höhe Elise-Kirch- ner-Straße 13	-	+	+	Sinnvoll

Quelle: LK Argus

7.6 Hinweise zu Sharing-Angeboten und Mobilitätsstationen

Im Rahmen des Parkraummanagementkonzepts auf Quartiersebene sind

- die vorhandenen Angebote bei der Bestandsanalyse zu erfassen und darzustellen,
- die zukünftigen Entwicklungen und ggf. Erweiterungen der Angebote in das Konzept zu integrieren und
- ggf. bei der zukünftigen Nachfrageabschätzung zu berücksichtigen.

ESWE Verkehr erarbeitet in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Wiesbaden stadtweite Konzepte für Car- und Bikesharing sowie für Mobilitätsstationen (vgl. Kapitel 6.11). Hierzu sind bei ESWE Verkehr abzufragen:

- mögliche / geplante Standorte und
- Anforderungskataloge für die Bewertung von Standorten.

Anschließend sind überschlägig die Eignung der Standorte zu bewerten und die Auswirkungen auf das Parkraummanagementkonzept darzustellen.

7.7 Hinweise zu Parkständen für mobilitätseingeschränkte Personen

Im Rahmen der Quartierskonzepte sind Hinweise zur möglichen Verortung von Parkständen für mobilitätseingeschränkte Personen zu geben. Eine abschließende Prüfung und Anordnung erfolgt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Parkstände für Schwerbehinderte sind punktuell unter Berücksichtigung der vorhandenen Nutzungen zu planen. Die Empfehlungen müssen die rechtlichen Grundlagen der Straßenverkehrsordnung sowie der zugehörigen Verwaltungsvorschriften berücksichtigen.

Feste Stellplätze mit zeitlich beschränktem Parksonderrecht kommen dort in Betracht, wo Menschen häufig auf derartige Stellplätze angewiesen sind (§ 45 Abs.1-1e Rn. 19 VwV StVO). Dies sind beispielsweise Arztzentren, Behörden oder orthopädische Kliniken. Dies ist je nach Einzelfall zu prüfen.

Stellplätze mit Parksonderrecht kommen dann in Betracht, wenn Parkraumangel besteht oder der schwerbehinderte Mensch in zumutbarer Entfernung keine Garage oder einen Abstellplatz außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes hat und ein Parksonderrecht vertretbar ist (§ 45 Abs.1-1e Rn. 23 - 25 VwV StVO). Auch dies ist im Einzelfall zu prüfen.

Die Erarbeitung der Hinweise der zukünftig vorzuhaltenden Parkstände für Schwerbehinderte erfolgt auf folgenden Grundlagen:

- Ergebnisse der Angebotserfassung, bei der die entsprechenden vorhandenen Parkstände aufgenommen werden,
- Ergebnisse der Nachfragerhebung mit Aussagen zur Belegung der entsprechenden Parkstände,
- Daten der Verwaltung zu Anträgen und Anfragen bzgl. entsprechender Parkstände,
- Lage wichtiger Quellen- und Ziele im Untersuchungsgebiet (Ärztelhäuser, Geschäftsbereiche etc.).

Die identifizierten Standorte werden hinsichtlich ihrer Lage und Notwendigkeit geprüft. Zu berücksichtigen sind hierbei vor allem wo und wann der Bedarf auftritt und ob bestehende Angebote in unmittelbarem Umfeld vorhanden sind. Hierbei sind auch die Sonderrechte für Schwerbehinderte nach VwV StVO zu beachten.

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

7.8 Hinweise zu E-Ladestationen

Für die Erarbeitung der Hinweise zu E-Ladeinfrastruktur sind folgende Informationen erforderlich:

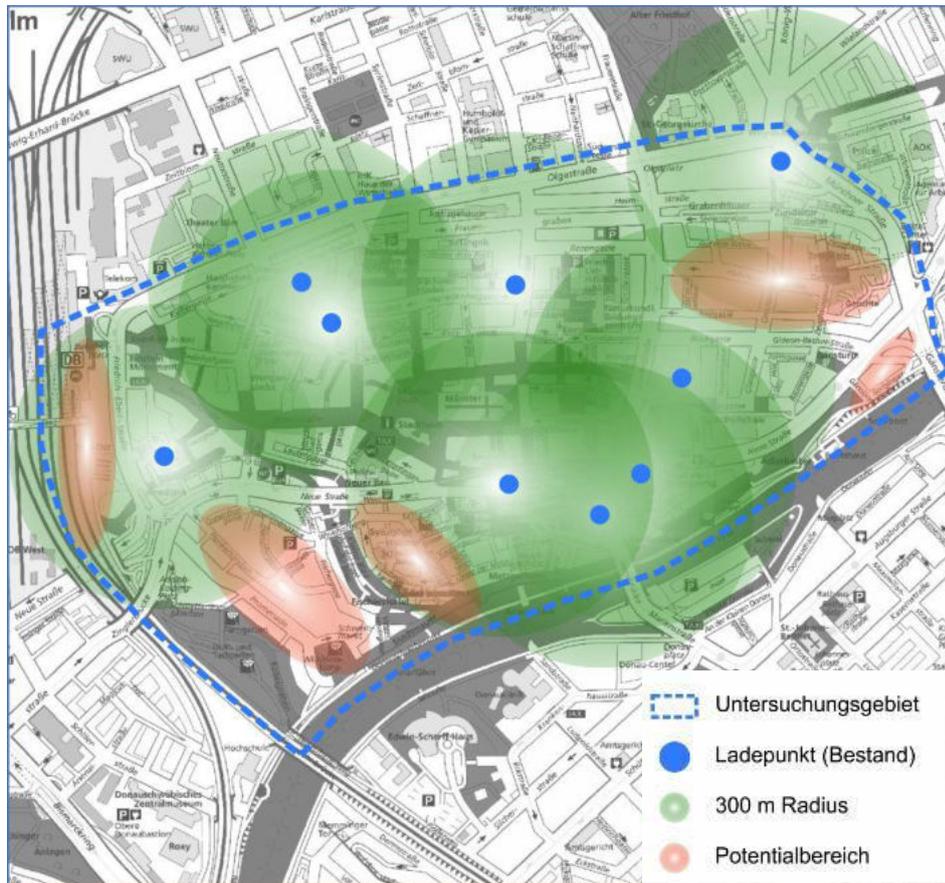
- Ergebnisse der Angebotserfassung, bei der die entsprechenden vorhandenen Parkstände aufgenommen werden.²⁷
- Ergebnisse der Nachfrageerhebung mit Aussagen zur Belegung der entsprechenden Parkstände,
- Abgleich mit dem Elektromobilitätskonzept
- Daten der Verwaltung zu Anträgen und Anfragen bzgl. entsprechender Parkstände,
- Lage wichtiger Ziele im Untersuchungsgebiet

Die genaue Verortung auf Quartiersebene erfolgt unter Berücksichtigung wichtiger Ziele wie z. B. touristische Attraktionen oder Einkaufsstraßen. Auch die Bebauungsdichte sowie eine, sofern erforderlich, flächendeckende Versorgung sind zu berücksichtigen. Einfamilienhausquartiere benötigen zum Beispiel nur in sehr geringem Umfang öffentliche Ladeinfrastruktur.

Auf Quartiersebene sind grundsätzliche Potentialbereiche zu ermitteln. Um das Angebot zukünftig möglichst attraktiv zu planen, ist ein Einzugsbereich von 300 m sinnvoll (Abbildung 64). Dies entspricht auch den gängigen Einzugsbereichen von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Die Zerschneidung z. B. durch Hauptverkehrsstraßen oder ähnliches ist zu berücksichtigen. Die genaue Verortung zusätzlicher Ladepunkte ist auf Grundlage der Örtlichkeit genau zu prüfen. Relevant sind unter anderem vorhandene Leitungen, Randnutzungen und Straßeninventar.

²⁷ Weitere Informationen wie die Art der Ladepunkte oder der Betreiber sind über die Bundesnetzagentur verfügbar (Bundesnetzagentur, 2021).

Abbildung 64: Beispiel Potentialbereich Ladepunkte



Quelle: LK Argus
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Anzahl eventuell zusätzlicher Ladepunkte an bestehenden E-Ladestellplätzen ist auf Grundlage der Belegung zu bestimmen. Hierbei sind Angebot und Nachfrage gegenüberzustellen. Die Daten sollten im Rahmen der oben beschriebenen Erhebungen miterfasst werden. Eine Nacherhebung ist mit einem zusätzlichen Aufwand verbunden. Zusätzlich können ggf. die Nutzungsdaten der Stationen bei den Betreibern abgefragt werden. Ist festzustellen, dass keine freien Kapazitäten vorhanden sind, können zusätzliche Ladepunkte sinnvoll sein.

7.9 Hinweise zu Reisebussen und Taxen

Auch für Reisebusse ist ein gesamtstädtisches Konzept erforderlich. Dieses sollte Sammelanlagen benennen, die Reisebussen eine längere Aufenthaltsdauer ermöglichen. Darüber hinaus sind Bereiche mit einem Bedarf an Kurzzeitabstellmöglichkeiten zu erarbeiten. Diese haben in der Regel eine hohe touristische Bedeutung. Für die entsprechenden Bereiche sind dann entsprechende Standortprüfungen vorzunehmen. Diese berücksichtigen unter anderem:

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

- die Lage,
- die Verkehrssicherheit,
- die tatsächlich zu erwartende Nachfrage.

Sind bereits Stellplätze für Busse vorhanden, ist zu prüfen, ob die Kapazitäten ausreichen. Dies kann durch Erhebungen oder durch vorliegende kommunale Information erfolgen. Die Erhebungen sind im Rahmen der oben genannten Erhebungen durchzuführen. Im Rahmen von Veranstaltungsverkehren sind eigene Konzepte erforderlich.

Taxistände befinden sich in der Regel an (zentralen) Verknüpfungspunkten wie Bahnhöfen oder Flughäfen oder an zentrumsnahen bzw. nachfragestarken Orten wie Fußgängerzonen oder Schauspieleinrichtungen. Diese sind im Rahmen der entsprechenden Planungsprozesse zu betrachten und spielen daher bei Quartierskonzepten so gut wie keine Rolle. Sie sind dennoch zu erheben und bei einer Umgestaltung des Parkraums mitzudenken. Liegen Hinweise auf Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage vor, können diese ggf. mitbetrachtet werden.

Im Rahmen der oben dargestellten Erhebungen ist die Erfassung der Taxiparkstände und deren Nachfrage möglich. Auf dieser Grundlage ist es ggf. möglich Hinweise zu einem erweiterten Bedarf oder zur Umwidmung der Kapazitäten bei fehlender Nachfrage zu geben.

7.10 Öffentlichkeitsbeteiligung

Parkraumbewirtschaftung gehört zu den am kontroversesten und dogmatischsten diskutierten Themen der Verkehrsplanung. Häufig wird dieses Thema aus dem Bauch heraus argumentiert, ohne Bezug zu Sachinformationen zu den Zielen und Wirkungen der Maßnahme. Um die Diskussionen von Anfang an auf eine sachliche Grundlage zu stellen und positiv zu beeinflussen, gibt das Handbuch im folgenden konkrete Empfehlungen auf den zwei Ebenen:

- Wer sollte wann beteiligt werden? (vgl. Kapitel 7.10.1)
- Beteiligungsinstrumente: Wie kann die Öffentlichkeit informiert und beteiligt werden? (vgl. Kapitel 7.10.2)

7.10.1 Beteiligungsprozess

Erfahrungsgemäß ist eine frühzeitige und intensive Beteiligung aller Fachstellen und der Politik eine sehr hilfreiche Rahmenbedingung für ein umsetzungsorientiertes Konzept. Der Beteiligungsprozess umfasst die in Tabelle 14 aufgeführten Kommunikationsebenen.

Tabelle 14: Beteiligungsprozess im Rahmen der Erstellung von Quartierskonzepten

Wer?	Wie?	Wann?
Auftraggeber	Mit dem Auftraggeber werden die Vorgehensweise und die (Zwischen-)Ergebnisse bilateral und regelmäßig abgestimmt.	Den gesamten Planungsprozess begleitend.
Fachliche Akteure	In einem Konzeptsteuerungskreis werden in regelmäßigen Abständen die Arbeitsstände und das weitere Vorgehen auf der Fachebene besprochen. Er setzt sich aus dem Auftraggeber, dem beauftragten Planungsbüro, dem Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr (Dezernat V), dem Tiefbau- und Vermessungsamt (Amt 66), dem Stadtplanungsamt (Amt 61) und dem Straßenverkehrsamt (Amt 34) zusammen. Diese fachlichen Abstimmungen bleiben vertraulich, so dass ergebnisoffen miteinander diskutiert werden kann.	Den gesamten Planungsprozess begleitend.
Ortsbeiräte	Der jeweilige Ortsbeirat schildert die aus seiner Sicht wesentlichen Problemlagen und Besonderheiten des Quartiers und diskutiert im Rahmen regulärer oder in Sondersitzungen das Konzept.	Nach der Bestandsanalyse und nach Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptentwurfes
Öffentlichkeit	Das Konzept wird in der Fach- und breiten Öffentlichkeit präsentiert und diskutiert.	Nach der Bestandsanalyse und nach Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptentwurfes

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

16. September 2021

7.10.2 Instrumente für die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Für die Beteiligung der breiten Öffentlichkeit stehen eine Vielzahl von Instrumenten zur Verfügung. Das sind zum Beispiel:

- Bürgerinformationsveranstaltung

In einer Vor-Ort-Veranstaltung werden den Anwesenden die wesentlichen Informationen und Hintergründe vermittelt und im direkten Gespräch miteinander diskutiert. Der Vorteil für die Teilnehmenden liegt vor allem darin, dass die verantwortlichen Ansprechpartner vor Ort sind und direkt angesprochen werden können.

- Internetauftritt

Die wesentlichen Informationen zum Quartierskonzept (Ergebnisse der Bestands- und Konfliktanalyse, Maßnahmenkonzept) werden in einer Kurzform

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

allgemeinverständlich erläutert und mit entsprechenden Abbildungen dargestellt. Somit haben alle Interessierten, die über eine Internetverbindung verfügen, die Möglichkeit, sich über das Quartierskonzept zu informieren.

- **Printmedien**

Durch Flyer, Postkarten oder Broschüren kann auf die Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen und/oder die wesentlichen Informationen zum Quartierskonzept verbreitet werden. Auf diese Art sind die Informationen auch Menschen ohne Internetverbindung zugänglich. Nachteilig sind die Kosten, die für den Druck und das Verteilen entstehen.

- **mobile Anlaufstellen**

Eine aufsuchende Beteiligung mit mobilen Informationsständen im Quartier ist eine sehr niedrighschwellige Beteiligungsform. Interessierte können sich im direkten Gespräch informieren und über das Quartierskonzept im direkten Gespräch diskutieren. Nachteilig ist der vergleichsweise hohe Aufwand.

- **Wanderausstellungen**

Mit Aufstellern können über Grafiken und allgemeinverständliche Texte die wesentlichen Inhalte des Quartierskonzept an wichtigen Anlaufstellen im Quartier (z. B. Einkaufszentren) vermittelt werden und Aufmerksamkeit geschaffen werden. Eine direkte Beteiligungsmöglichkeit besteht damit nicht.

- **Pressemitteilungen und -gespräche**

Veröffentlichungen in der Presse tragen einen wesentlichen Teil zur Information und zur Einstellung der Öffentlichkeit gegenüber der Quartierskonzepte bei. Daher ist es wichtig, dass die Beiträge die fachlichen Hintergründe richtig wiedergeben. Um dies zu erreichen, sind Pressemitteilungen und ggf. Pressegespräche ein wichtiges Instrument.

Da die grundsätzlichen Themen, Zielrichtungen und Maßnahmen zum Parkraummanagement bereits im Rahmen des übergeordneten Parkraummanagementkonzeptes diskutiert werden, liegt der Fokus in den Quartierskonzepten vor allem bei der Information und Beteiligung der in den jeweiligen Quartieren ansässigen Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Beschäftigten zu den konkret zu planenden Maßnahmen.

Keines der Instrumente allein kann eine umfassende Information und Beteiligung aller Bevölkerungsgruppen erreichen. Daher ist ein Instrumentenmix notwendig. Gleichzeitig ist im Sinne eines wirtschaftlichen Einsatzes öffentlicher finanzieller Mittel eine Abwägung aus Kosten und Nutzen der einzelnen Instrumente zu treffen. Ziel sollte es sein, mit einem vertretbaren Aufwand möglichst große Teile der Öffentlichkeit zu beteiligen.

Unter diesen Rahmenbedingungen empfehlen wir für die Quartierskonzepte den Einsatz von Bürgerinformationsveranstaltungen, einer Internetplattform, Flyern und Pressemitteilungen.

Tabelle 15: Empfohlene Instrumente zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Quartierskonzepte

Instrument	Zeitpunkt
Bürgerveranstaltungen	2 Veranstaltungen <ul style="list-style-type: none"> • nach der Bestandsanalyse • nach Erstellung des Maßnahmenentwurfs
Internetauftritt	projektbegleitend, Aktualisierung <ul style="list-style-type: none"> • nach der Bestandsanalyse, • nach dem Maßnahmenentwurf • vor der Maßnahmenumsetzung
Flyer	im Rahmen der Maßnahmenumsetzung
Pressemitteilungen	projektbegleitend <ul style="list-style-type: none"> • nach der Bestandsanalyse, • nach dem Maßnahmenentwurf vor der Maßnahmenumsetzung

Quelle: LK Argus

Das zentrale Instrument bilden dabei zwei Vor-Ort-Veranstaltungen. Erfahrungsgemäß ist der direkte Austausch zwischen Verantwortlichen und Betroffenen von Angesicht zu Angesicht die beste Möglichkeit, komplexe Themen zu vermitteln. In einer ersten Veranstaltung werden die Hintergründe, die Ergebnisse der Bestands- und Konfliktanalyse sowie erste Maßnahmenansätze vorgestellt und diskutiert. In einer zweiten Veranstaltung können das Maßnahmenkonzept sowie konkrete Fragestellung zur Umsetzung (z. B.: Wo kann ich einen Bewohnerparkausweis beantragen? Was brauche ich dafür?) behandelt werden.

Da nicht alle Interessierten die Möglichkeit haben, die Veranstaltungen zu besuchen, dient die Bereitstellung der wesentlichen Informationen auf einer Internetplattform als zusätzliche Informationsmöglichkeit. Die Benennung von Kontaktmöglichkeiten der Verantwortlichen gibt den Menschen die Möglichkeit, Rückfragen zu stellen. Außerdem kann die Internetplattform dazu genutzt werden, die Veranstaltungstermine und die Protokolle der Veranstaltungen zu veröffentlichen.

Im Rahmen der Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes, vor allem der Parkraumbewirtschaftung, kommen Flyer zum Einsatz, um allen Haushalten des Quartiers die wichtigsten Informationen zu den Maßnahmen zukommen zu lassen. Die im Flyer zu beantwortenden Fragen sind vor allem: Warum Parkraumbewirtschaftung? Was ändert sich? Wann treten die Regelungen in Kraft? Wie hoch sind die Parkgebühren? Wer bekommt einen Bewohnerparkausweis? Wo

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
 16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

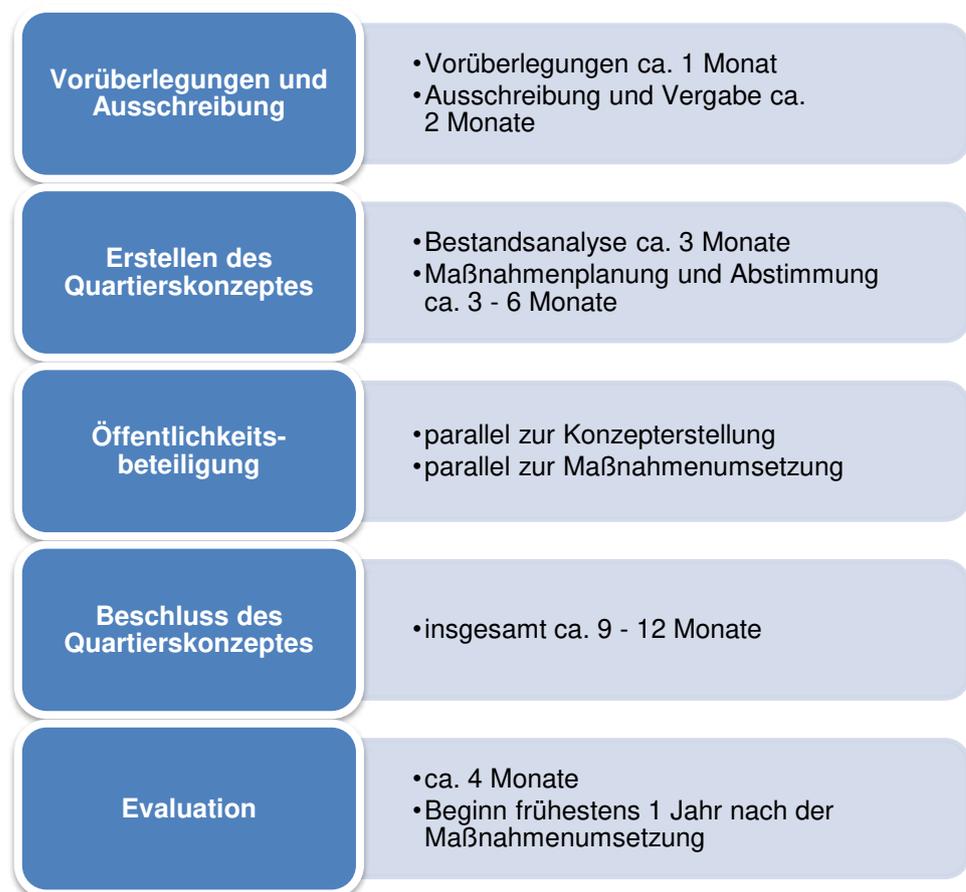
beantrage ich einen Bewohnerparkausweis? Welche Unterlagen werden dafür benötigt? Wo finden sich weitergehende Information? An wen kann ich mich bei Fragen wenden?

Als vierter Baustein kommen Pressemitteilungen zum Einsatz. Diese können sowohl für die Vermittlung der wichtigen Konzeptinhalte als auch zur Bekanntmachung der Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten genutzt werden.

7.11 Umsetzung

Für die Vorbereitung, Erstellung und Beschluss eines Quartiermanagementkonzeptes mit Einführung einer flächenhaften Parkraumbewirtschaftung ist je nach Gebietsgröße und Umfang der Öffentlichkeitsbeteiligung ein Zeitraum zwischen 9 und 12 Monaten erforderlich (Abbildung 65).

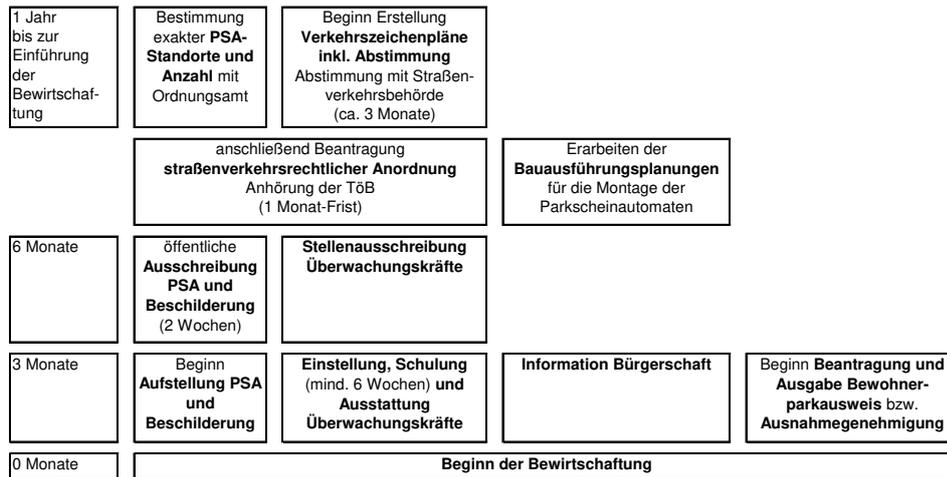
Abbildung 65: Zeitbedarf für die Erstellung eines Quartierskonzeptes



Quelle: LK Argus

Nach dem Beschluss des jeweiligen Quartierskonzeptes in den politischen Gremien sind bis zur Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung weitere Schritte notwendig. Hierzu zählen die in der Abbildung 66 zeitlich nach Erfahrungswerten eingeordneten Arbeitsschritte.

Abbildung 66: Zeitplan bis zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung (Erfahrungswerte)



Quelle: LK Argus

Bestimmung der Standorte für Parkscheinautomaten und Erstellung der anordnungsfähigen Verkehrszeichenpläne

Bevor Verkehrszeichenpläne erstellt werden können, sind die PSA-Standorte und somit die Anzahl der benötigten Automaten mit dem Ordnungsamt und dem Tiefbauamt zu bestimmen. Dabei sind u. a. die konkreten Platzverhältnisse vor Ort in Bezug auf Flächenverfügbarkeit, Einsehbarkeit, einzuhaltende Sicherheitsabstände, Barrierefreiheit und die vorhandenen Leitungsmedien zu berücksichtigen. Die genauen Standorte sind durch eine Auswertung der Leitungspläne und durch Vor-Ort-Begehungen zu prüfen.

Anschließend sind anordnungsfähige Verkehrszeichenpläne zu erstellen. Hierfür müssen Lagepläne, in denen die bestehende Beschilderung enthalten ist, vorhanden sein. Die Neubeschilderung ist mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen. Erfahrungsgemäß sind die Abstimmungen für das Hauptnetz aufwändiger, da hier ggf. eine Einzelbeschilderung notwendig ist. Das Nebennetz kann mit einer Zonenbeschilderung versehen werden. Für die Erstellung der

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
 16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Verkehrszeichenpläne inklusive Abstimmung werden ca. 3 Monate veranschlagt. Die abgestimmten PSA-Standorte sind in die Verkehrszeichenpläne mit zu übernehmen.

Für die Erarbeitung der Verkehrszeichenpläne und die fachliche Unterstützung bei der Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde kann auf externe Fachbüros zurückgegriffen werden.

Straßenverkehrsrechtliche Anordnung

Nach Abstimmung der Verkehrszeichenpläne inklusive der Standorte der Parkscheinautomaten müssen diese per Antrag auf straßenverkehrsrechtliche Anordnung den Trägern öffentlicher Belange vorgelegt werden. Die Institutionen haben anschließend einen Monat Zeit, sich zu äußern. Erfolgt keine Rückmeldung, gilt das als Zustimmung. Anschließend erteilt die Straßenverkehrsbehörde die straßenverkehrsrechtliche Anordnung.

Bauausführungsplanung für die Montage der Parkscheinautomaten

Für die Aufstellung der Parkscheinautomaten sind konkrete Ausführungspläne zu erstellen, die auch das Fundament, den Stromanschluss und ggf. weitere Elemente wie Pfosten zur Sicherung enthalten. Dafür sind entsprechende Kapazitäten im zuständigen Fachamt vorzusehen. Falls diese nicht ausreichend sind, ist auf externe Unterstützung zurückzugreifen.

Ausschreibungen

Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist zwar für die Parkraumbewirtschaftung verantwortlich, kann aber Unternehmen im Rahmen einer Ausschreibung von zwei Wochen mit verschiedenen Tätigkeiten beauftragen. Hierbei sind folgende Arbeiten möglich:

- Beschaffung und Aufstellung von Parkscheinautomaten,
- Beschaffung, Anbringung und ggf. Entfernung von Verkehrszeichen und sonstigen Verkehrseinrichtungen sowie Fahrbahnmarkierungen nach StVO,
- Unterhaltung der Verkehrszeichen und -einrichtungen²⁸ (Wartung, Reparatur und ggf. Ersatz),
- Inkasso der Parkgebühren einschließlich detaillierter Einnahmenachweis, statistische Auswertung und Abführung an die Stadt.

²⁸ Nach StVO sind auch Parkscheinautomaten Verkehrseinrichtungen.

Bei der ESWE Verkehr sind bisher wenig Kompetenzen in den genannten Bereichen vorhanden. Dies wäre Aufgabe einer Parkraummanagementgesellschaft. Vieles liegt bisher in der Zuständigkeit des Tiefbauamtes. Die Ausschreibung sollte mindestens sechs Monate vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung erfolgen, um ggf. genügend Zeit zur Auswahl der Unternehmen zu haben und den beauftragten Unternehmen einen Vorlauf bspw. zur Beschaffung von Parkscheinautomaten zu geben.

Gleichzeitig sollte mit den Stellenausschreibungen der Überwachungskräfte begonnen werden, da die zukünftigen Überwachungskräfte für den Außeneinsatz mehrere Wochen geschult werden müssen. Für die Überwachung der Regelungen ist eine Personalstrategie zu erstellen, die ggf. schon unmittelbar mit Beschluss zum Parkraummanagementkonzept erfolgen sollte.

Aufstellung der Parkscheinautomaten und Beschilderung

Die Aufstellung der Parkscheinautomaten und der Zonen- bzw. Einzelbeschilderung sollte in den letzten drei Monaten vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung erfolgen.

Schulung und Ausstattung der Überwachungskräfte

Neben dem Einrichten der Parkraumbewirtschaftung sollte zeitgleich auch die Einstellung, Schulung und Ausstattung der Überwachungskräfte erfolgen. Für eine Schulung von zukünftigen Überwachungskräften sind mindestens sechs Wochen in Vollzeit einzuplanen. Bei der Schulung wird bspw. nicht nur die Anwendung des Straßenverkehrsrechts, sondern auch eine Deeskalation und Konfliktbewältigung trainiert.

Information der Bürgerschaft und Ausgabe der Bewohnerparkausweise

Die Information der Bürgerschaft ist für die Akzeptanz der verkehrlichen Maßnahmen von essenzieller Bedeutung. In den für eine Parkraumbewirtschaftung vorgesehenen Gebieten sind daher alle Haushalte, Firmen, Praxen und Einrichtungen rechtzeitig zu informieren (vgl. Kapitel 7.10.2). Die Information sollte mindestens drei Monate vor der Einführung erfolgen, um eine rechtzeitige Erteilung und Bereitstellung (Herstellung / Ausgabe) der Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen durch die zuständigen Stellen zu gewährleisten.

ESWE Verkehr

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

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

7.12 Evaluation des Konzepts

Parkraumbewirtschaftung hat Auswirkungen auf die Stadt- und Verkehrsentwicklung und auf den städtischen Haushalt. Zudem wird sie in Politik und Öffentlichkeit stark diskutiert. Es ist daher sehr sinnvoll, ihre Wirkungen regelmäßig zu überprüfen und die Prüfergebnisse für sinnvolle Anpassungen der Regelungen, aber auch für Öffentlichkeitsarbeit zu nutzen.

Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmenden treten erfahrungsgemäß nicht sofort vollständig bei Einführung neuer Parkregelungen ein. Vielmehr ist mit einem mehrere Monate dauernden Prozess zu rechnen. Um die unmittelbaren Auswirkungen der umgesetzten Maßnahmen zuverlässig zu erfassen, ist sind diese etwa ein Jahr nach der Umsetzung zu evaluieren. Um die Wirkung mittel- bis langfristig auch im Kontext sonstiger Auswirkungen zu erfassen, ist erfahrungsgemäß eine Evaluierung nach 3 oder mehr Jahren möglich.

Im Rahmen der Evaluierung sind neben dem Parkraumangebot, der Belegung des Parkraums und der Nutzergruppen auch die Bevölkerungsstruktur sowie die Motorisierung der Bevölkerung mit aktuellen Daten zu vergleichen. Ein Vorher-Nachher-Vergleich der Strukturdaten klärt die Frage, ob die in den Erhebungen beobachteten Effekte auf die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung oder (auch) auf strukturelle Veränderungen im Untersuchungsgebiet zurückzuführen sind.

Um mögliche Veränderungen beim Parkraumangebot zu ermitteln, ist eine stichprobenartige Überprüfung des im Straßenraum und in Sammelanlagen zur Verfügung stehenden Parkraumangebotes notwendig.

Für einen Vorher-Nachher-Vergleich der Parkraumnachfrage wird empfohlen, Nachhererhebungen zur Parkraumbellegung und zu den Nutzergruppen analog zu den Vorhererhebungen im Rahmen der Konzepterstellung durchzuführen (vgl. Kapitel 7.2.1). Die Zählungen und Kennzeichenerfassungen sind im selben Umfang und zu den gleichen Zeiten durchzuführen.

Wenn durch den Vorher-Nachher-Vergleich unerwünschte Auswirkungen erkannt werden, sind diese ggf. durch einzelne Anpassungen wie bspw. eine Änderung der Bewirtschaftungszeit zu kompensieren. Ggf. sind weitere Erhebungen bspw. an den Bewirtschaftungsgrenzen bzw. in den möglichen Verdrängungsgebieten sinnvoll.

Ein Evaluationskonzept sollte mindestens folgende Inhalte darstellen:

- Ziele der Evaluation,
- Messgrößen,
- Beschreibung der Erhebungen,
- Beschreibung der Auswertung,

- Festlegen des Evaluationsprozesses (Turnus und Umfang).

7.13 Dokumentation

Die Untersuchungen und das Konzept sind in einem Bericht zu dokumentieren. Darin sind alle in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Arbeitsschritte textlich zu erläutern. Dabei ist zu beachten, dass der Text allgemeinverständlich verfasst ist. Ziel ist es, dass auch fachfremde Menschen die Herleitung der empfohlenen Maßnahmen verstehen und nachvollziehen können. Darüber hinaus sind die Erhebungsergebnisse als auch die räumlich verorteten Maßnahmenempfehlungen in übersichtlichen Karten darzustellen.

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

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

8 Zusammenfassung

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

Vor diesem Hintergrund hat die vorliegende Untersuchung

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

Die Untersuchung enthält wesentliche Empfehlungen zur Überarbeitung und Gestaltung

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

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

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

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bestehende (<i>kursiv dargestellt</i>) und potentielle Erweiterungsgebiete für die Parkraumbewirtschaftung mit Prioritätenreihung	32
Tabelle 2:	Einordnung der Instrumente des Parkraummanagements in die Umsetzungsebenen	39
Tabelle 3:	Stellplatzschlüssel bei Wohnnutzung für Wiesbaden und ausgewählter anderer Städte in Hessen entsprechend der dort gültigen Stellplatzsatzung	42
Tabelle 4:	Empfehlung für die Klassifizierung der ÖPNV-Erschließung für Wiesbaden	46
Tabelle 5:	Parkgebührengestaltung in den Ortsbezirken in Abhängigkeit von der Qualität der ÖPNV-Erschließung (ohne Innenstadt)	49
Tabelle 6:	Empfohlene Bewirtschaftungsformen für unterschiedliche Gebietscharakteristiken in der Innenstadt	55
Tabelle 7:	Empfohlene Bewirtschaftungsformen für unterschiedliche Gebietscharakteristiken in den weiteren Ortsbezirken (außer Innenstadt)	56
Tabelle 8:	Empfohlene Parkscheingebührenhöhen in den Parkraumbewirtschaftungsgebieten	59
Tabelle 9:	Maße zur Berechnung der Parkstandsanzahl	95
Tabelle 10:	Erhebung der Parkraumnachfrage zur Bestimmung der Belegung	98
Tabelle 11:	Umrechnungsfaktor	99
Tabelle 12:	Beispiel: Bewertung der zusätzlich benötigten Ladestände und des damit verbundenen Wegfalls von Pkw-Parkständen	124
Tabelle 13:	Beispiel: Kriterien und Eignung von Standorten für Radabstellanlagen	130
Tabelle 14:	Beteiligungsprozess im Rahmen der Erstellung von Quartierskonzepten	135
Tabelle 15:	Empfohlene Instrumente zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Quartierskonzepte	137

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
 16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

**Parkraum-
management-
konzept**

Gesamtbericht

16. September 2021

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Das System Parkraummanagement	6
Abbildung 2:	Kfz-Parkraumnachfragende und deren Parkmerkmale	9
Abbildung 3:	Lage in der Region	14
Abbildung 4:	Ortsbezirke in Wiesbaden	15
Abbildung 5:	Historisches Fünfeck	16
Abbildung 6:	P+R Standorte	18
Abbildung 7:	Parkraumbewirtschaftungsgebiete und Parkbereiche	20
Abbildung 8:	Parkgebührenhöhen in den bewirtschafteten Gebieten	21
Abbildung 9:	Parkeinrichtungen in der Innenstadt	22
Abbildung 10:	Parkleitsystem in Wiesbaden mit großräumiger Zielführung	23
Abbildung 11:	Anzeige des Parkleitsystems auf der Webseite der Stadt	23
Abbildung 12:	Einwohnerdichte 2018	27
Abbildung 13:	Beschäftigtendichte 2015	28
Abbildung 14:	Nutzungsdichte 2015	29
Abbildung 15:	Motorisierungsgrad mit Stand 31.12.2018	30
Abbildung 16:	Bestehende und potentielle Erweiterungsgebiete der Parkraumbewirtschaftung (gesamstädtische Ansicht)	35
Abbildung 17:	Bestehende und potentielle Erweiterungsgebiete der Parkraumbewirtschaftung (Innenstadt)	35
Abbildung 18:	Verkehrsmittelwahl aller Wege in Abhängigkeit der Parksituation für Pkw am Wohnort	41
Abbildung 19:	Motorisierungsgrad (Pkw je Haushalt) in Deutschland und Hamburg in Abhängigkeit der Gebiets- und Nutzungsstruktur (Miet- oder Eigentumswohnungen, Haushaltsgröße, verfügbares Einkommen der Nutzenden)	43
Abbildung 20:	Beispiel für Bündelung des ruhenden Verkehrs eines Neubaugebietes in einer Quartiersgarage und Verzicht auf gebäudebezogene Tiefgaragen	45
Abbildung 21:	Abgrenzung der Parkgebührengelände	48
Abbildung 22:	Entwicklung der Parkscheingebühren und der Kosten für ÖPNV-Fahrkarten in Wiesbaden	49
Abbildung 23:	Dynamische Bepreisung in drei Stufen (bis zu 7 Dollar pro Stunde) der straßengebundenen Parkstände in San Francisco	50
Abbildung 24:	Beschildeungsbeispiel für Gebührenpflicht im Mischprinzip (Zonenbeschilderung)	52
Abbildung 25:	Beschildeungsbeispiel Kurzparkbereich	53
Abbildung 26:	Beschildeungsbeispiele für reines Bewohnerparken	54

Abbildung 27:	Parkraumbewirtschaftungsgebiete	58
Abbildung 28:	Bewohnerparkausweise der Landeshauptstadt Wiesbaden	61
Abbildung 29:	Überschlägige Personalstärkenschätzung nach grobem Flächenvergleich mit der Berechnung zum Ortsbezirk Biebrich	67
Abbildung 30:	Parkraumüberwachung in Wiesbaden (Mühlgasse)	68
Abbildung 31:	Scan-Car zur Parkraumüberwachung in Amsterdam	68
Abbildung 32:	Schrankenlose öffentlich zugängliche Tiefgarage in Berlin	72
Abbildung 33:	Beispiel einer optischen Markierung von Liefer- und Ladezonen (Moritzstraße)	74
Abbildung 34:	Beispiel für eine gelungene Anordnung von Fahrradabstellanlagen in einem Knotenpunktbereich	76
Abbildung 35:	Beispiel für Bodensensoren zum Detektieren der Belegung	80
Abbildung 36:	Dialogdisplay Mainzer Straße	80
Abbildung 37:	Detektion in Köln Nippes	81
Abbildung 38:	Belegungsinformation	82
Abbildung 39:	Aufbau und mögliche Bestandteile einer Mobilitätsstation	87
Abbildung 40:	Mobilitätsstation in Köln unter anderem mit Carsharing-Angebot (Cambio, flinkster) und Marktplatz für private Stellplätze (Ampido)	87
Abbildung 41:	Phasen eines Parkraummanagementkonzeptes	90
Abbildung 42:	Arbeitsschritte eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes	94
Abbildung 43:	Beispiel: Standardisierter Erfassungsbogen für das Parkraumangebot	96
Abbildung 44:	Beispiel: Darstellung des Parkraumangebots im öffentlichen Straßenraum	97
Abbildung 45:	Beispiel: Standardisierter Erfassungsbogen für die Parkraumbellegung	100
Abbildung 46:	Beispiel Mittlerer Parkraumbellegungsgrad im Zeitverlauf	101
Abbildung 47:	Beispiel zur Darstellung des Parkraumbellegungsgrads im öffentlichen Straßenraum	102
Abbildung 48:	Beispiel: Erfassungsbogen für Kennzeichenerfassung	103
Abbildung 49:	Beispiel: Kurz- und Langparkende werktags	104
Abbildung 50:	Beispiel: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden	105
Abbildung 51:	Beispiel: Berechnungsschema mit Eingangsvariablen (grün) zur Ermittlung des erforderlichen Überwachungskräftebedarfs in einem Quartier	111
Abbildung 52:	Prognostizierte Einnahmen aus den Parkscheinegebühren am Beispiel von Biebrich	113
Abbildung 53:	Standorte für Parkscheinautomaten am Beispiel Biebrich	115

ESWE Verkehr	Abbildung 54: Zusammenfassende Darstellung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung am Beispiel von Biebrich	116
Wipark		
Landeshauptstadt Wiesbaden –	Abbildung 55: Beispiel: Darstellung des Angebots an Liefer- und Ladezonen	121
Parkraummanagementkonzept	Abbildung 56: Beispiel eines Erfassungsbogens für den Lieferverkehr im Rahmen einer Zählung des Parkraums	122
	Abbildung 57: Beispiel: Verortung und Einzugsradius von zusätzlichen Liefer- und Ladezonen	123
Gesamtbericht	Abbildung 58: Beispiel: Erfassungsbogen Radabstellanlagen	125
16. September 2021	Abbildung 59: Beispiel: Darstellung der Radabstellanlagen	126
	Abbildung 60: Beispiel eines Erfassungsbogens im Rahmen einer Zählung des Radverkehrs	127
	Abbildung 61: Beispiel: Belegung der Radabstellanlagen	127
	Abbildung 62: Beispiel: Fahrradabstellanlagen in Knotenpunktbereichen mit guten Sichtbeziehungen	129
	Abbildung 63: Beispiel: Empfehlungen für Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum	129
	Abbildung 64: Beispiel Potentialbereich Ladepunkte	133
	Abbildung 65: Zeitbedarf für die Erstellung eines Quartierskonzepts	138
	Abbildung 66: Zeitplan bis zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung (Erfahrungswerte)	139

Literaturverzeichnis

- AB Stadtverkehr. (2015). Radverkehrskonzept 2015. (A. S. Stadtverkehrsplanung, Hrsg.) Abgerufen am 18. Januar 2021 von https://www1.wiesbaden.de/microsites/radbuero/downloads/RVK_Wiesbaden_2015-07.pdf
- AMS. (2020). Booklet: 4 scan car designs that incorporate more "human" features. (A. I. Solutions, Hrsg.) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://www.ams-institute.org/news/booklet-4-scan-car-designs-include-more-human-features/>
- Argus. (2013). *Motorisierungsgrad und Stellplatzbedarf bei Wohnbauvorhaben in Abhängigkeit der Gebietsstruktur*. (Argus, Hrsg.)
- Baier, Klemp, Peter-Dosch. (2005). *Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland*. Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Berlin. (2004). *Leitfaden Parkraumbewirtschaftung*. (S. f. Stadtentwicklung, Hrsg.)

- Berlin. (2012). *ParkenBerlin - Abschlussbericht*. (H. K. Lehmbrock, Hrsg.)
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Abgerufen am
18. Januar 2020 von
https://difu.de/sites/difu.de/files/bericht_difu_einfach-parken_1.pdf
- Berlin. (2018). *Quartiersgaragen in Berlin Studie zum Umgang mit ruhendem
Verkehr in den neuen Stadtquartieren*. (S. f. SenStadtWohn, Hrsg.)
Abgerufen am 18. Januar 2021 von
[https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download
/quartiersgaragen/Quartiersgaragenstudie_Broschuere.pdf](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/quartiersgaragen/Quartiersgaragenstudie_Broschuere.pdf)
- BMVI. (2020). *Handlungsleitfaden: Mobilitätsmanagement in Bundesbehörden*.
(B. f. Infrastruktur, Hrsg.) Abgerufen am 18. Januar 2021 von
[https://www.bmvi.de/blaetterkatalog/index.html?catalog=466918#page_
34](https://www.bmvi.de/blaetterkatalog/index.html?catalog=466918#page_34)
- BMVI. (2021). *Standort Tool - Ausbaupotenzial*. (B. f. infrastruktur, Hrsg.)
Abgerufen am 18. Januar 2021 von
<https://www.standorttool.de/strom/ausbaupotenzial/>
- Bremen. (2012). *Stellplatzortsgesetz Bremen - StellpLOG*. (S. Bremen, Hrsg.)
- Bundesnetzagentur. (2021). *Ladesäulenkarte*. (Bundesnetzagentur, Hrsg.)
Abgerufen am 11. Februar 2021 von
[https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGa
s/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Kart
e/Ladesaeulenkarte-
node.html;jsessionid=5E01239A3B80EA045293492FA8ABCCA0](https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Karte/Ladesaeulenkarte-node.html;jsessionid=5E01239A3B80EA045293492FA8ABCCA0)
- destatis. (2019). [https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-
Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/04-
kreise.html](https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/04-kreise.html). (S. Bundesamt, Herausgeber)
- ESWE . (14. August 2020). *ESWE Verkehr mit „Prädikat Vorbildlich Mobil“
ausgezeichnet. Beratungsangebot wird in Wiesbaden und Umgebung
ausgeweitet*. (E. Verkehr, Hrsg.) Abgerufen am 29. Januar 2021 von
[https://www.eswe-verkehr.de/en/news/eintrag/eswe-verkehr-mit-
praedikat-vorbildlich-mobil-ausgezeichnet-beratungsangebot-wird-in-
wiesbaden-
und.html?app=coretx_nnforum_nnforum%5Btopic%25&cHash=ccae5f1
934abf17b032af0aae8996815](https://www.eswe-verkehr.de/en/news/eintrag/eswe-verkehr-mit-praedikat-vorbildlich-mobil-ausgezeichnet-beratungsangebot-wird-in-wiesbaden-und.html?app=coretx_nnforum_nnforum%5Btopic%25&cHash=ccae5f1934abf17b032af0aae8996815)
- ESWE. (2021). *Entwicklung Parkschein- und Ticketgebühren*. (E. Verkehr,
Hrsg.)
- FGSV. (2002). *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen*. (F. f.-u.
Verkehrswesen, Hrsg.)
- FGSV. (2005). *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05*. (F.
f.-u. Verkehrswesen, Hrsg.)

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

- FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA*. (F. f.-u. Verkehrswesen, Hrsg.)
- FGSV. (2012[a]). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06*. (F. f.-u. Verkehrswesen, Hrsg.)
- FGSV. (2012[b]). *Empfehlungen für Verkehrserhebungen*.
- FGSV. (2018). *Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)*. (F. f.-u. Verkehrswesen, Hrsg.)
- Frankfurt am Main. (2016). *Stellplatzsatzung*. (S. F. Main, Hrsg.) Abgerufen am 18. Januar 2021 von https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/fileadmin/Downloads__alle/Rechtsgrundlagen_und_Satzungen/2017_02_01_Stellplatzsatzung_und_Stellplatzzahlen.pdf
- Hessen. (2015). (H. S. Landesamt, Herausgeber) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://statistik.hessen.de/hesis>
- Hessen. (2016). https://www.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/mobilitaetsbericht_2016.pdf. (E. V. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Herausgeber)
- Hessen. (2019). *Hessisches Statistisches Landesamt*. (H. S. Landesamt, Herausgeber) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/258107/umfrage/bevoelkerungsdichte-in-hessen/>
- Hessen. (2019). *Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main - 2. Fortschreibung Teilplan Wiesbaden*. (K. L. Hessisches Ministerium für Umwelt, Hrsg.) Abgerufen am 18. Januar 2021 von https://www.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/entwurf_luftreinhalteplan_fuer_den_ballungsraum_rhein-main_2._fortschreibung_teilplan_wiesbaden_0.pdf
- Kiel. (Mai 2020). *Mobilitätsstationen in der KielRegion*. (K. GmbH, Herausgeber) Abgerufen am 18. Januar 2021 von https://www.kielregion.de/fileadmin/user_upload/kielregion/documents/masterplan-mobilitaet/Downloads_Mobilitaet/2020_05_20_KIELREGION_Leitfaden_Mobilitaetsstationen_ohneMarken.pdf
- Köln. (07. Februar 2017). *Gute Beispiele kommunaler Car-Sharing Förderung*. (A. f.-u. Köln, Herausgeber) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://docplayer.org/47649592-Gute-beispiele-kommunaler-car-sharing-foerderung-kassel.html>
- Ksta. (2020). *Am Laternenmast befestigt Displays sollen Weg zu freien Parkplätzen in Köln weisen*. (M. Bause, Herausgeber) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://www.ksta.de/koeln/nippes/am->

laternenmast-befestigt-displays-sollen-weg-zu-freien-parkplaetzen-in-koeln-weisen-36252802?cb=1611072955726

LK Argus GmbH. (2014). *Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41 bis 45 Prenzlauer Berg*. Berlin.

LK Argus GmbH. (2009). *Wirtschaftliches Parkraummanagement, Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben "ParkenBerlin", unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität21*. Berlin.

LNO. (2015). *Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises*. (L. N. Wiesbaden, B. u. Dezernat IV - Dezernat für Stadtentwicklung, & R.-T. Verkehrsgesellschaft, Hrsg.) Abgerufen am 27. Januar 2021 von https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/verkehr/Bericht_NVP_WI_RTK_2015-mit-Impressum.pdf

Magistrat Wiesbaden. (2018). *Integriertes Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+*. (M. d. Wiesbaden, Hrsg.)

Mainz. (2015). *Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen*. (S. Mainz, Hrsg.) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://www.mainz.de/verzeichnisse/ortsrecht/satzung-ueber-die-herstellung-von-stellplaetzen-und-garagen-fuer-kraftfahrzeuge-sowie-von-fahrradabstellplaetzen.php.media/103075/Satzung-ueber-die-Herstellung-von-Stellplaetzen-und-Garagen-fuer-Kraftfahrzeuge->

Mainz. (2021). *Besucherblock (Bewohnerparken)*. (L. Mainz, Hrsg.) Abgerufen am 29. Januar 2021 von <https://www.mainz.de/vv/produkte/stadtplanungsamt/100140100000027708.php>

MBWSV NRW. (2014). *Von Wegen! - Nachhaltige Mobilität in Betrieben*. (W. S.-W. Ministerium für Bauen, Hrsg.) Abgerufen am 18. Januar 2021 von https://broschuerenservice.nrw.de/default/shop/Von_Wegen!_-_Nachhaltige_Mobilit%C3%A4t_in_Betrieben#image-0

MIE. (2016). *Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement*. (S. d. Klimaschutz, Hrsg.) Abgerufen am 18. Januar 2021 von https://www.mittelstand-energiewende.de/fileadmin/user_upload_mittelstand/MIE_vor_Ort/MIE-Praxisleitfaden_Betriebliches_Mobilit%C3%A4tsmanagement.pdf

MOP. (2020). *Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Parksituation*. (D. Mobilitätspanel, Hrsg.)

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

München. (2007). Stellplatzsatzung - StPIS der Stadt München. (L. München, Hrsg.) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtrecht/vorschrift/926.html>

NOW. (2021). Starterset Elektromobilität. (N. GmbH, Hrsg.) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://www.starterset-elektromobilitaet.de/>

ParkNow. (2021). *Find & Park*. (ParkNow, Herausgeber) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://de.park-now.com/find-and-park/>

PTV. (2015). *Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises*. (R.-M.-V. S. PTV Transport Consult GmbH, Hrsg.)

Pudenz. (2015). Bosch: aktives Parkraum-Management hilft bei der Stellplatzsuche. (S. Professional, Hrsg., & K. Pudenz, Redakteur) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://www.springerprofessional.de/automobil---motoren/bosch-aktives-parkraum-management-hilft-bei-der-stellplatzsuche/6585814>

RheinEnergie. (2021). (RheinEnergie, Herausgeber) Abgerufen am 18. Januar 2021 von https://www.rheinenergie.com/de/unternehmen/technik_und_entwicklung/mobilitaet/smartes_parken/smartes_parken.html

Schenk. (2019). Parkdauer auf dem Lidl-Parkplatz Leipziger Straße jetzt „sensorüberwacht“. (Pieschen-aktuell.de, Hrsg., & W. Schenk, Redakteur) Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://pieschen-aktuell.de/2019/parkdauer-auf-dem-lidl-parkplatz-leipziger-strasse-jetzt-sensorueberwacht/>

SFMTA. (2021). Demand-Responsive Parking Pricing. (S. F. Agency, Hrsg.) Abgerufen am 29. Januar 2021 von <https://www.sfmta.com/demand-responsive-parking-pricing>

Wiesbaden. (2004). *Ortsbezirke*. (T. u. Wiesbaden, Hrsg.)

Wiesbaden. (2015). *Beschäftigtendichte und Nutzungsdichte*. (T. u. Wiesbaden, Hrsg.)

Wiesbaden. (2018[a]). Green City Plan - Masterplan "WI-Connect". (L. Wiesbaden, Hrsg.) Abgerufen am 18. Januar 2021 von https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/umwelt-naturschutz/Green_City_Plan___Masterplan_WI-Connect_der_Landeshauptstadt_Wiesbaden_zur_Akquirierung_von_Foerdermitteln_aus_dem_Sofortprogramm_Saubere_Luft_2017-2020_des_Bundes.pdf

Wiesbaden. (2018[b]). Bevölkerung nach Planungsräumen und Motorisierungsgrad. (T. u. Wiesbaden, Hrsg.)

- Wiesbaden. (2018[c]). Kraftfahrzeuge nach Planungsräumen. (T. u. Wiesbaden, Hrsg.)
- Wiesbaden. (2019[a]). *Statistisches Jahrbuch 2019 Wiesbaden*. (A. f. Stadtforschung, Hrsg.)
- Wiesbaden. (2019[b]). Parkhäuser in Wiesbaden. (L. Wiesbaden, Hrsg.)
Abgerufen am 18. Januar 2021 von <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/auto/parkhaeuser.php>
- Wiesbaden. (2019[c]). Elektromobilitätskonzept der Landeshauptstadt Wiesbaden für den Individualverkehr. (L. W. Umweltamt, Hrsg.)
Abgerufen am 12. Februar 2021 von https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/umwelt-naturschutz/Druckversion_E-Mobilitaetskonzept.pdf
- Wiesbaden. (2020[a]). Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung - Ergebnisse des SrV 2018. (A. f. Stadtforschung, Hrsg.)
Abgerufen am 18. Januar 2021 von https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/stadtportrait/Bericht-SrV2018-Wiesbadener-Stadtanalyse-_FINAL.pdf
- Wiesbaden. (2020[b]). *Parkgebührenordnung*. (M. d. Wiesbaden, Hrsg.)
- Wiesbaden. (18. Dezember 2020[c]). *Wiesbaden nimmt erste digitale Verkehrs-Infotafeln in Betrieb*. (W. Pressereferat, Herausgeber) Abgerufen am 18. Januar 2021 von https://www.wiesbaden.de/medien/rathausnachrichten/PM_Zielseite.php?showpm=true&pmurl=https://www.wiesbaden.de/guiapplications/new-sdesk/publications/Landeshauptstadt_Wiesbaden/141010100000394872.php
- Wiesbaden. (2020[d]). Liefer- und Ladezone (Moritzstraße). (T. u. Wiesbaden, Hrsg.)
- Wiesbaden. (2021[a]). *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>
- Wiesbaden. (2021[b]). Parkgebiete. (L. Wiesbaden, Hrsg.) Abgerufen am 15. Februar 2021 von <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/auto/parkgebiete.php>
- Wiesbaden Aktuell. (2020). Abgerufen am 18. Januar 2021 von <http://www.wiesbadenaktuell.de/nachrichten/verkehrsmeldungen/news-detail-view/article/umweltspuren-zeigen-wirkung.html>
- ZIV. (2015). Verkehrszellen Wiesbaden Analyse 2015. (Z. f. GmbH, Hrsg.)

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

ESWE Verkehr

Wipark

Landeshauptstadt

Wiesbaden –

Parkraum-

management-

konzept

Gesamtbericht

16. September 2021

ZIV. (2016). *Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030*. (V. B. Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Hrsg.)

Zukunftsnetz NRW. (2019[a]). Musterstellplatzsatzung NRW. (Z. M. NRW, Hrsg.) Abgerufen am 29. Januar 2021 von https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Parken-Abstellen/Stellplatz-Mustersatzung/znm_nrw_stellplatzsatzung_handbuch_2019_final.pdf

Anlagenverzeichnis

- Anlage 01 Karten im A3-Format mit Strukturdaten und bestehenden bzw. potenziellen Parkraumbewirtschaftungsgebieten in der Landeshauptstadt Wiesbaden (Abbildungen in Kapitel 3 und 4)
- Anlage 02 Steckbriefe zum aktuellen Anwendungsstand von einzelnen Instrumenten des Parkraummanagements
- Anlage 03 Empfehlungen für den Umgang mit öffentlich zugänglichen Parkbauten in der Innenstadt
- Anlage 04 Rechtsrahmen für das Parkraummanagement in der Landeshauptstadt Wiesbaden
- Anlage 05 Musterausschreibung für die Erstellung von Parkraummanagementkonzepten für Quartiere
- Anlage 06 Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt der Landeshauptstadt Wiesbaden
- Anlage 07 Parkraumbewirtschaftungskonzept für den Ortsbezirk Biebrich in der Landeshauptstadt Wiesbaden

ESWE Verkehr
Wipark
Landeshauptstadt
Wiesbaden –
Parkraum-
management-
konzept
Gesamtbericht
16. September 2021

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