

Die nachstehende Leistungsbeschreibung stellt die inhaltliche Grundlage
im Vergabeprozess für das

Parkraummanagementkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden

dar.

Die Leistungsbeschreibung wurde von ESWE Verkehr
in Zusammenarbeit mit Dezernat V erstellt.

Erstellungsdatum der Leistungsbeschreibung:
01. Oktober 2018

Parkraummanagement für die Landeshauptstadt Wiesbaden Leistungsbeschreibung

Einleitender Hinweis

Die vorliegende Ausschreibung verwendet nicht ausschließlich die durch die FGSV Richtlinie Begriffsbestimmung eingeführten Termini bezüglich der konkreten Benennung von Stellplätzen im privaten oder öffentlichen Raum.

Einführung

Die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden mit rund 290.000 Einwohnern liegt im westlichen Bereich der Metropolregion Rhein-Main und bildet innerhalb dieser Region zusammen mit der Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz Mainz ein wirtschaftsstarkes Doppelzentrum mit rund 500.000 Einwohnern.

Nähere Informationen zu Stadtstatistik: <http://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/stadtportrait/wiesbaden-in-zahlen/content/statistik-arbeitsmarkt-wirtschaft.php>

Wichtige Eckparameter:

- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Stand 30.6.16): Über 72.000 Einpendler, über 47.000 Auspendler, Pendlersaldo >25.000
- Insbesondere durch die Landesverwaltung allein rund 15.000 Beamte nicht berücksichtigt; ferner viele Freiberufler.
- Gemäß Innenstadtzählung attraktive Freizeit und Einkaufsstadt.

Neben den baulich hochverdichteten Quartieren im Bereich des Historischen Fünfecks (Fußgängerzone), dem Westend, aber auch dem einwohnerstärksten Ortsbezirk Biebrich ebenso wie den Gewerbe- und Industriebereichen speziell entlang der Rheinschiene gehören auch Ortsteile mit sehr dörflichem Charakter zum Stadtgebiet, darunter Heßloch mit knapp 700 Einwohnern oder Frauenstein mit gut 2.300 Einwohnern.

Mehr als andere Städte wurde Wiesbaden nach dem zweiten Weltkrieg zur autogerechten Stadt überformt. Nur langsam gelingt es, die Nutzung anderer Verkehrsmittel zu stärken. Deutlicher Ausdruck dessen ist der Modal Split, bei dem Wiesbaden sowohl im Vergleich zu anderen Städten im Rhein-Main-Gebiet wie auch zu anderen vergleichbaren Großstädten in der BRD sowie mit

Nachbarstädten unverändert deutlich überproportionale MIV-Anteile aufweist.

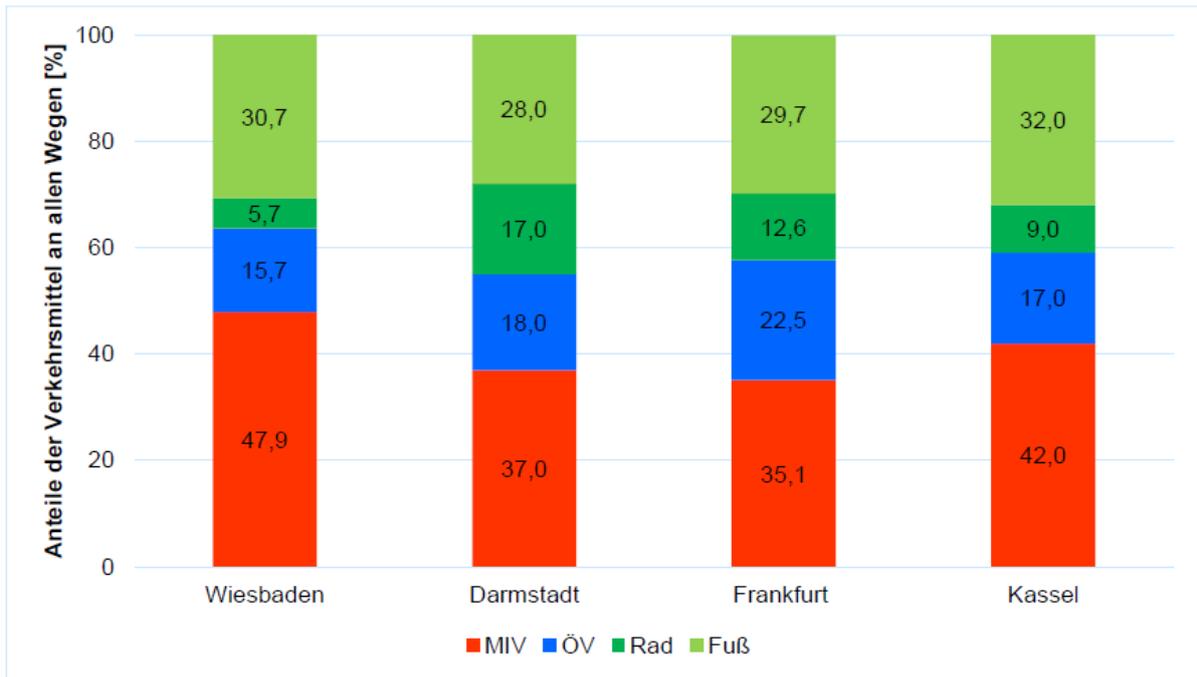


Abbildung 1: Modal Split in Wiesbaden und anderen hessischen Großstädten (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030, Bestandsanalyse, 2016)

Bei anhaltendem Einwohnerwachstum der Stadt ist dabei parallel der Motorisierungsgrad gestiegen. Zwischen 1995 bis 2015 stieg die Zahl privater Pkw je 1.000 Einwohner von 481 auf 499 und nimmt einen bundesweiten Spitzenwert ein.

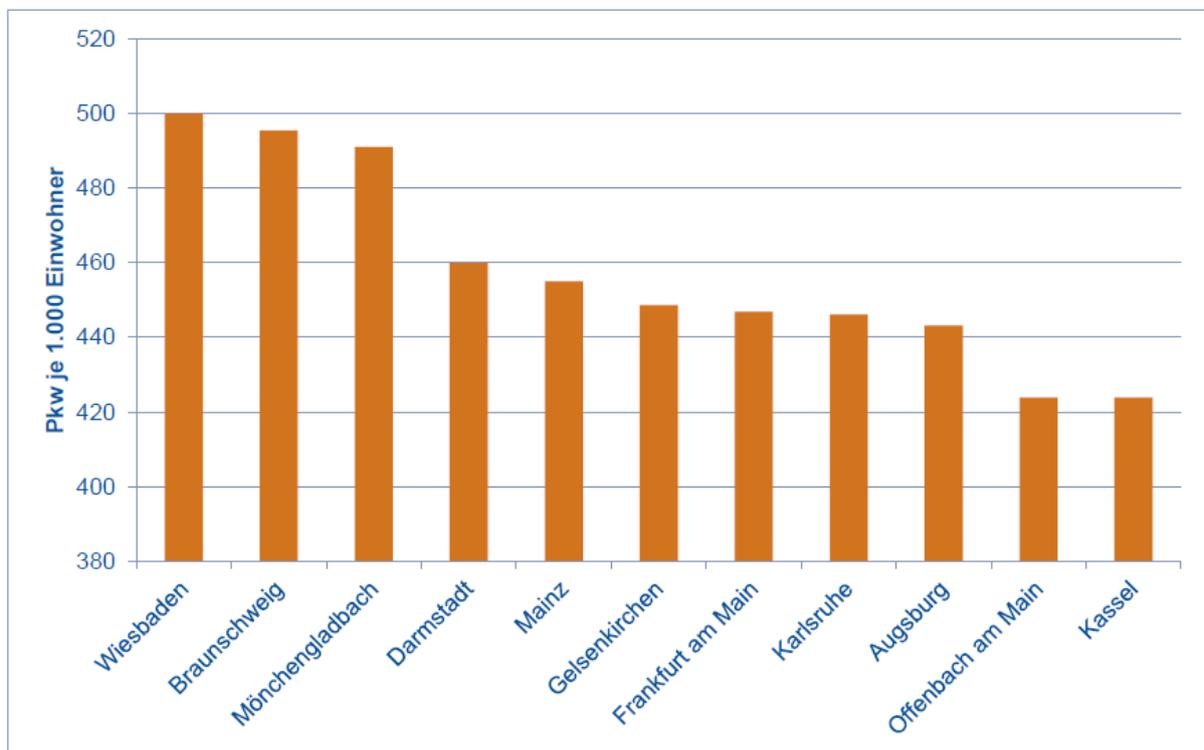


Abbildung 2: Pkw-Dichte in Wiesbaden im Vergleich (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030, Bestandsanalyse, 2016)

Analog zum allgemeinen Trend in Deutschland hat sich der Motorisierungsgrad verschiedener Altersgruppen auch in Wiesbaden unterschiedlich entwickelt. Während er bei den unter 40jährigen um gut ein Viertel abnahm, hat der Motorisierungsgrad bei den 40 bis 60jährigen auf hohem Niveau leicht weiter zugenommen (~ +5%) und ist bei den über 60jährigen dramatisch gestiegen (rund +60%). Auch innerhalb des Stadtgebietes gibt es hierbei jedoch Unterschiede. In den besonders dichten Altbauquartieren wie Mitte und dem Westend ist nicht nur der Motorisierungsgrad, sondern auch die absolute Zahl der Pkw gesunken.¹

Dennoch zeigt bei der Gesamtentwicklung nicht unerwartet unter anderem die Analyse des aktuell im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes Wiesbaden 2030+ (WISEK 2030+) in Bearbeitung befindlichen neuen Verkehrsentwicklungsplans (ist beigefügt sowie unter <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/verkehrsentwicklung/verkehrsentwicklungsplan-2030.php> abrufbar) erhebliche Defizite im fließenden wie im ruhenden Verkehr auf. Ferner ist die Stadt Wiesbaden ebenso wie zahlreiche andere Städte von Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte in zahlreichen innerstädtischen Straßenzügen betroffen; der Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Wiesbaden des Landes Hessen wird aktuell beklagt.

Ruhender MIV

Sowohl in den Altbauquartieren als auch in vielen Quartieren neuerer Entstehung ist ein erheblicher Parkdruck im öffentlichen Straßenraum festzustellen. Kurven- und Einmündungsbereiche ebenso wie Einfahrten, Busspuren und selbst Feuerwehrzufahrten werden vielfach und häufig gewohnheitsmäßig beparkt. Trotz einer intensiven Verkehrsüberwachung und allein im ruhenden Verkehr rund 260.000 ausgesprochenen Verwarnungen im Jahr 2016 (rund 200.000 in 2017 wegen Umstrukturierung der Verkehrsüberwachung nicht repräsentativ) ist im gesamten Stadtgebiet eine gefestigte Fehlnutzung von dafür nicht vorgesehenen Flächen für den ruhenden MIV festzustellen.

Auch innerhalb der hierfür durch straßenverkehrsrechtliche Anordnung vorgesehenen Flächen sind aus heutiger Sicht erhebliche Defizite festzustellen. Das in Wiesbaden in früheren Jahrzehnten in breitem Umfang durch Beschilderung oder Markierung legalisierte Gehwegparken wurde bisher nicht systematisch hinsichtlich der seit 2009 durch die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) geänderten rechtlichen Anforderungen (vgl. hierzu beispielhaft VwV-StVO zu Zeichen 315, Rn. 1) überprüft und angepasst. Schon aufgrund der hohen Anzahl der Anordnungen ist eine entsprechende systematische Überprüfung mit den Bordmitteln des Auftraggebers nicht möglich; eingehende Beschwerden gegen angeordnetes Gehwegparken sowie strukturelle Überplanungen haben bereits zur Reduzierung der legalen Parkflächen in verschiedenen Bereichen geführt. Es ist zu erwarten, dass im Rahmen der aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht zwingend erforderlichen Überprüfung Parkierungsflächen in substanziellem Umfang schon aus rechtlicher Sicht zukünftig nicht mehr bereitgestellt werden können.

Eine Priorisierung der Nutzergruppen im ruhenden Verkehr erfolgt in Wiesbaden bis dato überwiegend durch Bewohnerparkzonen, die im Innenstadtbereich fast flächendeckend zur Anwendung kommen (Gültigkeitszeitraum Mo bis Fr von 9 bis 20 Uhr, Mischprinzip). Ältere Vorher-

¹ Quelle: Wiesbadener Stadtanalyse, „Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in Wiesbaden von 1995 bis 2015“, 2016

Nachher-Erhebungen zum Zeitpunkt der Einführung bestimmter Zonen zeigten dabei grundsätzlich Rückgänge der Auslastung. Die VEP-Analyse konstatiert jedoch weiterhin zeitweise und lokal auftretende sehr hohe Auslastungen. Gleichfalls gilt dies für die durch die Bewohnerparkregelung nicht erfassten Nachtstunden. Der Bewohner-Parkausweis ist dabei relativ zu anderen Städten im näheren Umkreis ebenso wie absolut mit 11,75 Euro für zwei Jahre sehr günstig und nicht annähernd in der Lage, die der Kommune entstehenden Kosten für Bereitstellung und Unterhaltung der für das Parken genutzten Flächen zu decken.

Auch die im gesamten Stadtgebiet zur Anwendung kommenden Ladezonen (Zeichen 286 StVO, meist mit zeitlicher Einschränkung) werden u.a. aufgrund des hohen Parkdrucks regelmäßig durch Fremdnutzer belegt. Eine wirksame Überwachung der Ladezonen ist mangels klar abgrenzbarem Nutzerkreis schwierig und aufgrund des normativen Rahmens zudem außerordentlich personalintensiv. Der Liefer- und Ladeverkehr findet mangels verfügbarer Flächen dann in zweiter Reihe stehend mit erheblichen Behinderungen statt.

In der Vergangenheit gab es wiederholt Überlegungen für Quartiersgaragen, die aber nur vereinzelt realisiert wurden. Häufig scheiterten die Vorhaben unter anderem an einer absehbar mangelnden wirtschaftlichen Tragfähigkeit. Die vorhandenen Quartiersgaragen sind in unterschiedlicher Verwaltung; ein einheitliches Asset-Management oder die organisatorische Einbindung in weiterführende und auch den öffentlichen Raum umfassende Parkierungskonzepte (Mehrfachnutzung von Stellplätzen) existieren nicht.

In vielen Bereichen stehen tageszeitabhängig Stellflächen aufgrund exklusiver Nutzungsrechte leer, während im Umfeld ein erheblicher Parkdruck herrscht. Grundsätzlich betrifft dies insbesondere Stellplätze im gewerblichen Bereich, sei es im Bereich der Stellplatzvorhaltung für ArbeitnehmerInnen (gleichfalls Auszubildende und Lehrpersonal an Bildungseinrichtungen) ebenso wie für Kunden und Besucher. Eine wünschenswerte Mischnutzung dieser und anderer Parkierungsflächen wurde in der Vergangenheit wiederholt überwiegend im Einzelfall diskutiert, scheiterte jedoch insbesondere an der Sicherstellung der Nutzbarkeit der Anlage für die Originärnutzer während der Betriebszeiten und an finanziellen Forderungen der Flächeneigentümer. Eine Struktur oder Organisation, die einer entsprechenden Mehrfachnutzung einen formellen und organisatorischen Rahmen bietet und zur Abwicklung auch unter Einbindung eines Quartiersparkraumkonzeptes in der Lage wäre, ist nicht vorhanden.

Darüber hinaus sind typologie- und quartierspezifisch eine Reihe von Handlungsfeldern zu benennen:

- Das durch gewerbliche Nutzungen insbesondere des Einzelhandels- und des tertiären Sektors geprägt Central Business District (CBD; im Wesentlichen die Fußgängerzone und Arrondierungsbereiche) ist grundsätzlich ausreichend mit Parkraum versorgt. Allein in den 17 Parkreinrichtungen stehen rund 6.000 Stellplätze zur Verfügung. Weitere Parkmöglichkeiten werden im öffentlichen Straßenraum angeboten. In Summe sind die Parkeinrichtungen in der Spitze nur zu etwa 70% belegt, allerdings bei stark ungleichmäßiger Auslastung der Anlagen. Zwar sind 15 der 17 größeren Parkreinrichtungen an das Parkleitsystem der Landeshauptstadt Wiesbaden angeschlossen, ein verbindlicher Vertragsrahmen zur Nachfragesteuerung zwischen den Anlagen, mit dem ein interessengerechter Vorteils-/Nachteilsausgleich zwischen den Betreibern in einem abgestimmten System erfolgen können, ebenso wie die Abstimmung der Preisgestaltung mit

den Parkgebühren der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum existieren jedoch nicht. Zwar ist die Landeshauptstadt Wiesbaden Eigentümer einiger der Anlagen, diese sind jedoch extern verpachtet und somit ebenfalls einem öffentlichen und koordinierten Einfluss auf die Preisgestaltung entzogen. Die vorhandenen Steuerungspotenziale zur Entlastung des in diesem Bereich unter großem Parkdruck stehenden öffentlichen Raums vom ruhenden Verkehr werden somit nicht genutzt.

- Aufgrund der unverändert steigenden Bevölkerungszahl bei gleichzeitig sinkender Haushaltsgröße und steigender Pro-Kopf-Wohnfläche existiert in Wiesbaden ein erheblicher Nachfragedruck auf dem Wohnungsmarkt. Neben der Flächenneuentwicklung wird daher auch die Nachverdichtung von Bestandsquartieren zunehmend forciert, speziell und insbesondere dort, wo dies aufgrund einheitlicher Eigentumsverhältnisse vergleichsweise einfach zu realisieren ist. Darunter fällt auch die nach den Plänen von Ernst May in den 60er und 70 Jahren des vorigen Jahrhundert realisierte Großsiedlung Schelmengraben (rd. 6.000 EW, Projektgebiet der Sozialen Stadt). Dort sollen, häufig im Bereich heute existierender Parkbauten, im Rahmen einer Nachverdichtung neue Wohngebäude mit rund 650 Wohneinheiten entstehen. Bereits heute ist der Motorisierungsgrad der Bewohner deutlich niedriger als im städtischen Durchschnitt. Durch ein begleitendes Mobilitätsmanagement soll sichergestellt werden, dass der Motorisierungsgrad auch mit den neu hinzukommenden Mietern nicht steigt. Zum Nachweis des insgesamt erforderlichen Parkraums sollen dabei auch die in den großzügigen Straßenräumen vorhandenen öffentlichen Stellplätze herangezogen werden. Ein organisatorischer wie rechtlicher Rahmen hierfür ist noch nicht definiert.
- Auch für zukünftige Entwicklungsflächen (z.B. Ostfeld/Kalkofen: geplant Wohnnutzung für 8.000 bis 12.000 Menschen auf rund 30-35 Hektar sowie Industrie- und Gewerbeflächen auf ca. 50 Hektar) sind Handlungs- und Organisationskonzepte zu entwickeln, wie das Abstellen von Fahrzeugen mit der größtmöglichen Effizienz abgewickelt werden soll. Entwicklungsprojekte im Bestand wie der Schelmengraben sind geeignet, um die Konzepte im Vorfeld hinreichend zu erproben und nachzujustieren.

Sehr grundsätzlich wird anhand der Stellplatzsatzung auch die Frage diskutiert, in welcher Form privater Stellplatzbau zwingend erforderlich ist oder überhaupt zugelassen werden sollte. Die zuletzt im Jahr 2008 novellierte Stellplatzsatzung befindet sich gemäß Stadtverordnetenbeschluss aus dem Jahr 2013 in der Überarbeitung. Während insbesondere die Wohnungswirtschaft eine Abschaffung der Stellplatzbaupflicht fordert, gibt es seitens der Straßenbaubehörde Vorbehalte aufgrund der dann noch verstärkt zu erwartenden Verlagerung von abgestellten Fahrzeugen in den öffentlichen Raum. Da für die Kommune wirtschaftlich vertretbare Konzepte für die den privaten Stellplatzbau bei Entfall der Stellplatzbaupflicht bzw. deren Einschränkung substituierenden öffentlichen Bereitstellung nicht vorliegen und auch ein geeigneter organisatorischer Rahmen fehlt, ist nach aktuellem Diskussionsstand keine wesentliche Änderung bei der Stellplatzbaupflicht geplant. Der unbefriedigende Zustand einer weitgehenden Externalisierung der Kosten von Stellplätzen im privaten Bereich und die langfristige Sicherung einer Kfz-affinen Infrastruktur wird daher absehbar fortgeführt.

Aufgabenstellung

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Mängel hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden die Aufstellung eines flächendeckenden Parkraummanagementkonzeptes beschlossen. Die Aufstellung des Parkraummanagementkonzeptes mit den folgenden Teilleistungen ist Gegenstand dieser Vergabe und durch den Auftragnehmer zu erarbeiten:

Inhalt

AP 100 – Zielformulierung.....	7
AP 200 – Analyse	7
AP 210 – Strukturbasierte Quartiersabgrenzung	7
AP 220 Vollkostenrechnung und Haushaltsbelastung	7
AP 230 – Rechtliche Grundlagen des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum.....	7
AP 240 – Planerische Grundlagen des Verkehrs im öffentlichen Raum.....	8
AP 250 – Instrumente der Parkraumbewirtschaftung	8
AP 260 – Öffnung privaten Parkraums für Drittnutzer.....	9
AP 270 – Vergleichende Betrachtung der Wirkung verschiedener Parkierungsangebote auf das Umfeld	9
AP 300 – Parkraumstrategie.....	10
AP 310 – Parkraummanagementrichtlinien (Beta)	12
AP 320 – Parkraummanagementhandbuch (endgültige Version).....	13
AP 330 – Sonderquartiere	13
AP 332 –	14
AP 400 – Finanzierungskonzept und Parkraummanagementgesellschaft	15
AP 500 – Stakeholder und Öffentlichkeitsbeteiligung	17

Grundsätzlich umfasst das Parkraummanagementkonzept aufbauend auf einer Zielformulierung (AP 100) und der durchzuführenden Analyse (AP 200) die Entwicklung einer Parkraumstrategie (AP 300), mit der die einleitend beschriebenen Problemfelder systematisch einer praktischen Lösung zugeführt werden können. Die Parkraumstrategie legt zusammenfassend auf gesamtstädtischer Ebene abstrakt fest, mit welchen Maßnahmen bei welcher Problemstellung zukünftig reagiert werden soll (Maßnahmenbaukasten). Zentrales Medium hierfür sind die im AP 300 zu erstellenden Parkraummanagementrichtlinien für die Landeshauptstadt Wiesbaden.

Der Bearbeitungsumfang erstreckt sich insbesondere auf Pkw und kleinere Lieferfahrzeuge („Sprinter-Klasse“, < 7,5t). Die örtliche Notwendigkeit der Betrachtung von ruhendem Lkw-Verkehrs ist durch den Auftragnehmer abzugrenzen.

AP 100 – Zielformulierung

Abgeleitet aus den bestehenden Beschlüssen der Gremien der Landeshauptstadt Wiesbaden, existierenden kommunalen Planwerken ebenso wie höherrangigen Planwerken und Normen ist durch den Auftragnehmer eine Formulierung der mit der Parkraumstrategie zu erreichenden verkehrlichen und nicht-verkehrlichen Ziele vorzunehmen.

Im Rahmen der Zielformulierung sind ferner die verschiedenen Nachfragegruppen nach Parkraum in einer angemessenen Abgrenzung zu differenzieren und anhand ihrer spezifischen Anforderungen darzustellen. Entsprechend des durch die Bauministerkonferenz im Jahr 1973 beschlossenen Konzeptes der qualifizierten Nachfrage ist eine grundsätzliche Priorisierung der Nachfragegruppen vorzunehmen.

AP 200 – Analyse

Im Rahmen der Analyse sind die räumlichen und strukturellen Grundlagen ebenso wie grundsätzlichen volks- und betriebswirtschaftliche Wirkungsmechanismen und Wechselwirkungen der Parkraumbereitstellung und der Motorisierung aufzuzeigen.

AP 210 – Strukturbasierte Quartiersabgrenzung

Als Grundlage für die Abgrenzung von einheitlichen Bewirtschaftungsgebieten (= Quartieren) im AP 300 ist eine grundsätzliche Analyse der Raumstruktur und des ruhenden MIV in der Landeshauptstadt Wiesbaden insbesondere anhand vorliegender Daten aus der Stadtstatistik, dem VEP sowie aufgrund des in geeigneter Form abgefragten Expertenwissens der örtliche zuständigen Planern der Stadtverwaltung aufzustellen. Vor-Ort-Erhebungen sind nicht erforderlich.

AP 220 – Vollkostenrechnung und Haushaltsbelastung

Als Grundlage für die zu entwickelnde Tarifgestaltung ist die aktuelle jährliche Haushaltsbelastung der Landeshauptstadt Wiesbaden für die Bereitstellung von öffentlichen Stellplätzen anhand einer Vollkostenrechnung zu bestimmen. Hierzu sind vorhandene Berechnungsansätze zu prüfen (Literaturrecherche, beispielsweise der von ICLEI im EU-Projekt SIPTRAM entwickelte Ansatz oder der LCTP-Ansatz des Umweltbundesamtes) und ggf. zu adaptieren. Sofern erforderlich ist die Vollkostenrechnung gebietsspezifisch abzustufen; die Deckung der Gebietsabgrenzung mit der Quartiersabgrenzung ist wünschenswert.

AP 230 – Rechtliche Grundlagen des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum

Ausgehend von den normativen Grundlagen insbesondere des Straßen- und Straßenverkehrsrechts ist abzugrenzen, welche Flächen im öffentlichen Raum einer Nutzung durch den ruhenden Verkehr überhaupt eröffnet werden können.

Dezidiert zu diskutieren ist hierbei der nach Straßenrecht normative Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr, speziell im Hinblick auf Gehwege. Hierbei ist auch zu prüfen, inwiefern das Parken auf Gehwegen eine unzulässige Widmungsbeschränkung darstellt bzw. darstellen kann, da der Straßenbaulastträger die Flächen auf Gehwegen durch bauliche Ausprägung grundsätzlich dem Fußverkehr vorbehalten hat. Ferner sind die abstrakten Vorgaben des Straßenverkehrsrechts (insbes. der VwV-StVO) zum Gehwegparken hinsichtlich Ihrer praktischen Auswirkungen im Verkehrsraum rechtlich (hierzu ist insbesondere die gefestigte Rechtsprechung zu diesem Aspekt auszuwerten) zu bewerten. Hieraus differenziert abgeleitet sind konkrete Vorgaben zu entwickeln, unter welchen

Gegebenheiten (auch: Fußverkehrsaufkommen) das Parken auf Gehwegen zukünftig noch zugelassen werden darf.

AP 240 – Planerische Grundlagen des Verkehrs im öffentlichen Raum

Ausgehend von der rechtlichen Bewertung in AP 230 ist innerhalb der damit für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Verkehrsraum grundsätzlich eröffneten Flächen zu bewerten, welche Flächen auch aus planerischer Hinsicht grundsätzlich dem Parken eröffnet werden können. Gefordert wird eine grundsätzliche Zusammenstellung der Raumfunktionen (Bewegung, Kommunikation, Handel, Aufenthalt, ...) und deren - ggf. anhand der Intensität der Nutzung – abgestufte Flächenbedarfe im öffentlichen Raum (z.B. Flächenbedarf des fließenden Fußverkehrs in Abhängigkeit vom Fußverkehrsaufkommen).

AP 250 – Instrumente der Parkraumbewirtschaftung

Existierende Instrumente der Bewirtschaftung (Literatúrauswertung) des Parkraums im öffentlichen Raum, darunter auch einschlägige Rabattierungsmodelle wie „Brötchentaste“, Rabattmarken, etc., sowie von den Stakeholdern im Beteiligungsprozess vorgeschlagene Instrumente sind in technischer und organisatorischer Hinsicht sowie hinsichtlich ihrer Wirkungen auf die in AP 100 formulierten Ziele und möglicher Anwendungsbereiche zu beschreiben.

Die Möglichkeiten zur inflations- und wertgerechten Fortschreibung der Parkgebühren bei der Bewirtschaftung öffentlicher Stellplätze in definierten Zyklen und nach einem festgelegten Verfahren sind – wenn möglich anhand von existierenden Beispielen – darzustellen. Ferner sind besondere soziale Härten im Rahmen der Bewirtschaftung von Parkraum sowie deren auf konkrete Betroffene bezogene Kompensationsmöglichkeiten anhand der Literatur zu diskutieren.

Die grundsätzliche Einsatzmöglichkeit von Parksensorksystemen sind in diesem Arbeitspaket hinsichtlich ihrer Wirkungen sowie ihrer Kosten zu prüfen und darzustellen und hierauf aufbauen sinnvolle Einsatzgebiete abzugrenzen.

Jedenfalls gesondert zu analysieren sind die Fragestellungen der folgenden Unterarbeitspakete:

AP 251 – Bevorrechtigung bestimmter Nutzergruppen

Die grundsätzlichen Möglichkeiten sowie die jeweils sinnvollen Anwendungsbereiche zur Bevorrechtigung bestimmter Nutzergruppen (insbes. von Bewohnern und ortsansässigen Gewerbetreibenden) sind eingehend zu untersuchen und mit dem aktuellen Modell der Bewohnerparkregelung in Wiesbaden zu vergleichen. Ein besonderer Schwerpunkt ist hierbei auch auf die Möglichkeit der Beteiligung der Nutzer an den Kosten des bereitgestellten Parkraums zu legen. Die Möglichkeiten zur Anwendung von Ausnahmegenehmigungen nach §46 StVO in diesem Kontext sind eingehend zu untersuchen und darzulegen; bestehende Anwendungen sind beispielhaft darzustellen (z.B. Blaue Zone in München).

AP 252 – Ausnahmegenehmigung mit variablen Elementen

Es ist zu untersuchen, ob eine Ausnahmegenehmigung nach §46 StVO auch mit verstellbaren Elementen ausgestattet werden kann (analog einer Parkscheibe gem. Zeichen 318 StVO, jedoch z.B. mit einer kleineren zeitlichen Abstufung) und ob dies in rechtlicher und planerischer Hinsicht eine Möglichkeit darstellen kann, um Ladezonen nur für einen bestimmten Nutzerkreis und für ein definiertes kurzes Zeitintervall überprüfbar bereitzustellen. Alternative Ausformungen als über eine

Ausnahmegenehmigung nach §46 sind, sofern Sie geeignet sind, das beschriebene Ziel zu erreichen, vergleichend oder alternativ zu untersuchen.

AP 253 – Dezentrale Ladezonen

Die Möglichkeiten zu Schaffung zielnaher dezentraler Ladezonen sind insbesondere im Hinblick auf aufsuchende Dienstleistungen wie Sozial- und Betreuungsdienste, Kurier-/Express-/Paketdienste (KEP) aber auch sonstige zunehmende Formen des Lieferverkehrs und hinsichtlich der Anforderungen wohnortfernen Parkens (z.B. bei Sammelgaragen oder Carsharing) besonders eingehend zu betrachten. Ausgehend von den Anforderungen der Nutzer ist das aktuelle Lieferzonenmodell vergleichend mit anderen straßen- bzw. straßenverkehrsrechtlich möglichen Lieferzonenmodellen hinsichtlich Zielerreichung zu überprüfen und eine Vorzugslösung zu entwickeln. Aspekte der wirksamen Sanktionierung unberechtigter Drittnutzer ebenso wie die Übernutzung der Ladezonen durch Berechtigte sind mit zu betrachten; ebenfalls sind Sanktionierungsmöglichkeiten im Rahmen der Privilegierung aus sonstigen Verkehrsverstößen (z.B. Widerruf einer Parksonderegenehmigung bei wiederholtem Falschparken, Entzug der Berechtigung zur Nutzung von Ladezonen bei wiederholtem Parken in zweiter Reihe o.ä.) zu prüfen.

AP 254 – Zugangsmodalitäten für gewerbliche Nutzer der Ladezonen

Für die wesentlichen gewerblichen Nutzergruppen (KEP, Sozialdienste, etc.) von Ladezonen sind deren wirtschaftliche Vorteile, die den Nutzergruppen durch zielnahes Parken entstehen (insbes. Zeitgewinne durch kürzere Zugangswege), anhand der verfügbaren Literatur soweit möglich überschlägig zu quantifizieren. Die Literatur in diesem Zusammenhang auch hinsichtlich der Quantifizierung von Substitutiveffekten im Kontext der Stadtentwicklung (z.B. Begünstigung der Bestellung im Internet durch niedrige Versandkosten vs. Stärkung des örtlichen Einzelhandels) auszuwerten. Bezüglich der ermittelten oder abgeschätzten wirtschaftlichen Vorteile ist zu prüfen, welche nutzergruppenspezifische Regelungen geschaffen werden können, mit denen eine unerwünschte Kostenexternalisierung unterbunden werden kann.

Die Teilnahme der Landeshauptstadt Wiesbaden am Regionalen Handwerkerparkausweis (<https://www.ivm-rheinmain.de/buergerservice/handwerkerparkausweis/>) ist in dieser Hinsicht sowie bezüglich genereller Missbrauchspotenziale zu überprüfen.

AP 260 – Öffnung privaten Parkraums für Drittnutzer

Die durch die Literatur dokumentierten Hemmnisse der Nutzung privaten Parkraums durch Drittnutzer insbesondere außerhalb der Nutzungszeiten der Originärnutzer sind zu ermitteln und durch Interviews mit ausgewählten Betreibern privater Stellflächen in Wiesbaden (z.B. Hochschule RheinMain, große Arbeitgeber, Wohnungsbaugesellschaften, einzelne Nahversorger, ggf. einzelne Praxen oder Kanzleien) zu verifizieren und zu ergänzen. Ferner sind existierende Beispiele der Dritt- oder Mischnutzung privaten Parkraums aufzuzeigen und bzw. die hierfür existierenden Möglichkeiten modellhaft darzustellen. Existierende Formen der zeitweisen Vermittlung privaten Parkraums (z.B. via App) sind übersichtlich darzustellen und hinsichtlich ihrer Wirkung zu bewerten.

AP 270 – Vergleichende Betrachtung der Wirkung verschiedener Parkierungsangebote auf das Umfeld

Die verschiedenen öffentliche und private Parkierungsflächen sind abgestuft auch hinsichtlich ihrer Organisationsform (straßenbegleitend, Einzelstellplätze auf Privatflächen, Sammelanlagen, etc.)

insbesondere anhand ihrer grundsätzlichen Umfeldverträglichkeit (sowohl hinsichtlich abgestellter wie auch zu- und abfahrender Fahrzeuge und Ausschluss anderer baulicher wie informeller Nutzungen) sowie ihrer wirtschaftlichen Einsatzmöglichkeiten zu beschreiben. Hieraus abgeleitet ist eine Prioritätenreihung zu entwickeln, wie Stellplätze bevorzugt angeboten werden sollten.

AP 300 – Parkraumstrategie

Ziel des Parkraummanagementkonzeptes ist es, aufbauend auf der Analyse im AP 200 eine begründete Auswahl aufeinander abgestimmter Maßnahmen zu treffen bzw. diese zu entwickeln, die zukünftig in Wiesbaden im Rahmen des Parkraummanagements zum Einsatz kommen sollen. Hierdurch soll ein klar abgegrenzter Handlungsrahmen entstehen, mit dessen Hilfe die Erstellung von quartiersbezogenen Parkraummanagementkonzepten und deren Implementierung wesentlich erleichtert und eine stadtweit einheitliche Vorgehensweise gesichert wird.

Durch den Handlungsrahmen wird insbesondere festgelegt:

- Die Abgrenzung der als Parkflächen nutzbaren öffentlichen Flächen.
- Die Modelle und Optionen zur Einbeziehung privaten Parkraums in eine (teil-)öffentliche Nutzung (hierbei ist eine enge Abstimmung mit dem AP 400 vorzunehmen).
- Ein konsistentes, nach Nutzern und Flächen abgestuftes Bewirtschaftungssystem; dies umfasst ein auf Nutzerfinanzierung basierendes Tarifmodell.

Aufgrund der existierenden Wechselwirkungen ist die abgestimmte Neukonzeption der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden Bestandteil des Auftrages. Gefordert wird ein im Rahmen der Gesamtstrategie konsistenter Anforderungskatalog und Erläuterungen, welche Aufgabe die Stellplatzsatzung im Rahmen der Parkraumbereitstellung in Zukunft einnehmen soll und insbesondere in welchem Umfang die Instrumente Stellplatzbaupflicht und Einschränkung des Stellplatzbaus in Zukunft eingesetzt werden sollten.

Zur Dokumentation des Handlungsrahmens selbst sind durch den Auftragnehmer als ein zentrales Ergebnis des Auftrages Parkraummanagementrichtlinien in Form eines Handbuchs für die Landeshauptstadt Wiesbaden zu erstellen, mit denen die Verwaltung der Landeshauptstadt Wiesbaden, eine Parkraummanagementgesellschaft oder fachkundige Dritte in die Lage versetzt werden, alle HOAI-Leistungsphasen umfassende konkrete Quartiersparkraummanagementkonzepte aufzustellen. Hierbei sind bevorzugt wenn-dann (im Zweifel „wenn-dann/oder“) Abhängigkeiten zwischen Analysezustand und Konzeption der Quartierskonzepte herzustellen, um die Erstellung der Quartierskonzepte zu vereinfachen und eine stadtweit möglichst einheitliche Handhabung zu gewährleisten. Ein Gremienbeschluss über die Parkraummanagementrichtlinien ist beabsichtigt.

Folgende konkrete Inhalte sind in den Richtlinien jedenfalls abzubilden:

Örtliche Analyse

Aufbauend auf der raumstrukturellen Analyse im AP 210 ist für das gesamte Stadtgebiet eine vorläufige Abgrenzung von Quartieren vorzuschlagen. Das Handbuch muss Hinweise liefern, wie im Rahmen der Erstellung der Quartierskonzepte die Zweckmäßigkeit dieser ursprünglichen Abgrenzung aufbauend auf einer vertieften örtlichen Analyse überprüft wird.

Das Handbuch muss für die örtliche Analyse zudem aufzeigen bzw. eine Vorgehensweise definieren, wie eine für die Konzepterstellung praktikable Angebots- und Nachfragerhebung über alle zum Abstellen von Kraftfahrzeugen grundsätzlich nutzbaren Flächen erfolgen kann. Zur Erstellung der Quartierskonzepte sind zudem Vorgaben zu machen, wie die qualifizierte Nachfrage vorlaufend abgeschätzt werden kann.

Migrationsstrategie

Das Parkraummanagementkonzept soll zugunsten einer (nicht zu lang zu bemessenden) Adaptionsphase der Stakeholder eine grundsätzliche Migrationsstrategie enthalten, wie der jeweilige Zielzustand gemäß Quartiersparkraumkonzept ausgehend vom jeweiligen Status quo in zeitlich klar determinierten und verbindlichen Stufen erreicht werden soll.

Bewirtschaftungssystem

Das Bewirtschaftungssystem ist sowohl hinsichtlich rechtlicher wie administrativer und tariflicher Ausformung klar zu beschreiben. Hierbei werden folgende Anforderungen gestellt:

- Die verursachergerechte Kostenanlastung kann im Rahmen der Migrationsstrategie mit zeitlicher Verzögerung erreicht werden.
- Es ist sicherzustellen, dass die Kostenanlastung durch eine inflations- und wertgerechte Fortschreibung in definierten Zyklen und nach einem festgelegten Verfahren gewahrt bleibt.
- Von der individuellen verursachergerechten Kostenanlastung kann abgesehen werden, wenn dies zur Nachfragelenkung/Auslastungssteuerung erforderlich ist und die Kostendeckung in der Gesamtbetrachtung über die tatsächlichen Nutzer sichergestellt wird.
- Besondere soziale Härten sollen kompensiert werden. Hierbei sind Maßnahmen auszuschließen, die auch nicht von den Härten konkret betroffenen Personen zugutekommen.

Die für die Umsetzung der verursachergerechten Kostenanlastung erforderlichen Änderungen des Ortsrechts sind zu ermitteln und die nötigen Änderungen vorzubereiten. Die Unterstützung des AG bei der Erstellung der Satzungsentwürfe und Gremienvorlagen ist Bestandteil der Leistung.

Form der Ergebnisdokumentation

Die Form der Ergebnisdokumentation für die Quartierskonzepte ist durch die Richtlinien festzulegen. Die Vorlage anordnungsreifer Pläne inklusive eines mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmten Entwurfs der verkehrsrechtlichen Anordnung ist grundsätzlich als Bestandteil der Leistung vorzusehen.

Stützpreisliste

Für die wesentlichen Kostengruppen in Bau und Betrieb (Markierung, Parkscheinautomaten, Überwachung, etc.) sowie Overheadkosten sind Kostensätze und Berechnungsvorgaben anzugeben, mit denen die Kostendeckung je Quartier im Rahmen des Quartiersparkraumkonzeptes überprüft und im Betrieb fortgeschrieben werden kann.

Überwachungskonzept

Zur Sicherung des Parkraummanagements sowohl hinsichtlich der geforderten Kostendeckung und der verursachergerechten Kostenanlastung wie auch zum Schutz vor Fremdnutzung sind Einsatzvorgaben für die Überwachung Bestandteil der durch den Auftragnehmer zu erbringenden Leistung. Insbesondere sind für die Quartierskonzepte Kriterien (Länge des zu überwachenden

Straßennetzes, Zahl der Stellplätze) zu entwickeln, um die erforderlichen Personaleinsatzstunden im jeweiligen Quartier sowie hieraus abgeleitet den Personalbedarf je Quartier ermitteln zu können.

Ein Schreiben an den Verkehrsminister des Landes Hessen, in dem die Wirkungszusammenhänge zwischen der Höhe der durch den Bußgeldkatalog im ruhenden Verkehr festgelegten Bußgeldern und der Akzeptanz der Bewirtschaftung wissenschaftlich aufgearbeitet dargelegt werden mit daraus abgeleiteten Vorschlägen als Impuls für eine Bundesratsinitiative zur Reform des Bußgeldkataloges und ggf. weiterer Rechtsvorschriften ist Bestandteil des Auftrages.

Qualitätsmanagement

Die Parkraummanagementrichtlinien müssen geeignete Analyse- und Maßnahmenkonzepte vorsehen, um die Konzeptumsetzung in den Quartieren kontinuierlich zu begleiten und z.B. bei sinkender Motorisierung das Parkraumangebot entsprechend nachsteuern zu können.

Musterausschreibung Quartierskonzepte

Für die Ausschreibung von Quartierskonzepten ist durch den Auftragnehmer eine dem öffentlichen Vergaberecht und den fachlichen Anforderungen des Handbuchs genügende Musterausschreibung sowie ggf. nötigen Erläuterungen für die ausschreibende Stelle zu erstellen. Diese ist dem Handbuch als Anlage beizufügen.

Öffentlichkeitsbeteiligung und Zeitplan

Die Einbindung der Öffentlichkeit bei der Erstellung und Umsetzung der Quartierskonzepte ist im Handbuch konzeptionell zu Erarbeiten. Musteranschreiben an die Bevölkerung ebenso wie an die Ortsbeiräte sind beizufügen.

Ferner ist ein Musterzeitplan zu erstellen, der eine Bearbeitung der Leistungsphasen 1 bis 3 je Quartier in etwa 6 bis 8 Monaten nachweist.

Die Richtlinienerstellung ist im Rahmen des Auftrages in einem mehrstufigen Verfahren vorgesehen, um eine enge Rückkopplung der Erarbeitung mit der praktischen Anwendung in der Anfangsphase sicherzustellen. Hierzu sind folgende Arbeitspakete vorgesehen:

AP 301 – Vorübergehende Modifizierung der Bewohnerparkgebiete

Als Zwischenstufe bis zur grundsätzlichen Überplanung der Quartiere anhand der Parkraummanagementrichtlinien sind zur Verbesserung der nutzergerechten Kostenanlastung (ausgehend vom AP 220) sowie unter Einbeziehung der Ergebnisse des AP 251 Varianten zur kurzfristigen Modifizierung der bestehenden Bewohnerparkgebiete zu entwickeln; insbesondere der Einsatz von Genehmigungen nach §46 StVO für Bewohner sind hierbei in Betracht zu ziehen. Erwartet wird eine Variantendarstellung und -bewertung insbesondere anhand einer Abschätzung des planerischen und finanziellen Aufwandes.

AP 310 – Parkraummanagementrichtlinien (Beta)

Die grundsätzliche Erarbeitung der Parkraummanagementrichtlinien ist entsprechend den zuvor vorgenannten Anforderungen als Beta-Version vorzulegen.

AP 320 – Parkraummanagementrichtlinie (endgültige Version)

Nach Abschluss des AP 310 ist die Beta-Version der zu erstellenden Parkraummanagementrichtlinien durch den Auftragnehmer selbst anhand von drei im Einvernehmen mit dem Auftraggeber festzulegenden typologisch unterschiedlichen Beispielquartieren auf seine Praxistauglichkeit hin durch die Erstellung und Einführung von Quartiersparkraummanagementkonzepten (= Quartierskonzepte) (*APs 321, 322, 323*) zu überprüfen. Die Musterzeitpläne kommen hierbei zur Anwendung. Die Leistungen des Auftragnehmers umfassen im Rahmen der modellhaften Anwendung alle gemäß Parkraummanagementhandbuch durchzuführenden Tätigkeiten. Gegebenenfalls erforderliche Bauleistungen (Beschilderung, Markierung, etc.) werden aufgrund vom AN zu liefernden Unterlagen vom Auftraggeber oder einem von ihm bestimmten Dritten auf dessen Rechnung vergeben.

Da sich der genaue Umfang der AP 321 bis 323 erst durch die Parkraummanagementrichtlinien ergeben, ist eine Kalkulation im Rahmen des aktuell geforderten Angebotes nicht zuverlässig möglich. Gefordert wird daher vom Bieter ein bepreistes Kurzkonzept, in dem anhand maßgeblicher Parameter (Gebietsgröße, Straßenzuglänge, etc.) für die typischen Bestandteile eines Parkraumkonzeptes Kostensätze ausgegeben werden. Für die konkreten Arbeitspakete ist beabsichtigt, dies anhand einer auf diesen Kostensätzen entsprechend der bearbeiteten Gebiete aufbauenden Nachtragsvereinbarung zu vergüten.

Der Auftraggeber beabsichtigt parallel für weitere drei Quartiere Quartierskonzepte anhand des Parkraummanagementhandbuches (Version Beta) zu vergeben, deren Erfahrung bei der Erstellung und Einführungsphase (Zeitpunkt der Einführung zzgl. drei Monate) ebenfalls in die praktische Überprüfung Eingang finden. Hierzu ist die Erstellung dieser vom AG vergebenen Quartierskonzepte vom Umfang entsprechend der dem Auftraggeber zgedachten Rolle durch den AN zu begleiten (*AP 324*).

Der Auftragnehmer des hier gegenständlichen Auftrages sowie alle Unternehmen einer etwaigen Bietergemeinschaft sind von der Teilnahme am Wettbewerb um die letztgenannten drei Quartierskonzepte ausgeschlossen. Die gesammelten Erfahrungen in den sechs Modellquartieren sind abschließend in die Parkraummanagementrichtlinien einzuarbeiten und die endgültige Version dem Auftraggeber vorzulegen.

AP 330 – Sonderquartiere

Für das eingangs bereits benannte CBD sowie das Quartier Schelmengraben existieren aufgrund ihrer besonderen Typologie oder aufgrund aktueller Entwicklungen besondere Herausforderungen, die im Rahmen der Strategie eine gesonderte Betrachtung und konzeptionelle Bearbeitung erfordern. Aufgrund der erforderlichen Einbettung in den grundsätzlichen strategischen Kontext sowie die Verzahnung mit den umliegenden Gebieten, ist eine Entkopplung aus dem Parkraummanagementkonzept dennoch nicht sinnvoll.

Grundsätzlich gelten die allgemeinen Anforderung an Quartierskonzepte aufgrund dieser Leistungsbeschreibung.

AP 331 – Quartierskonzept CBD

Als Gebiet von besonderer Bedeutung und aufgrund seiner bezogen auf das Stadtgebiet einzigartigen Charakteristik ist für das CBD (etwa Rheinstraße, Schwalbacher Straße, Wilhelmstraße, Coulinstraße, Webergasse, Kranzplatz) unabhängig von den sonstigen Modellquartieren zusätzlich im Rahmen des

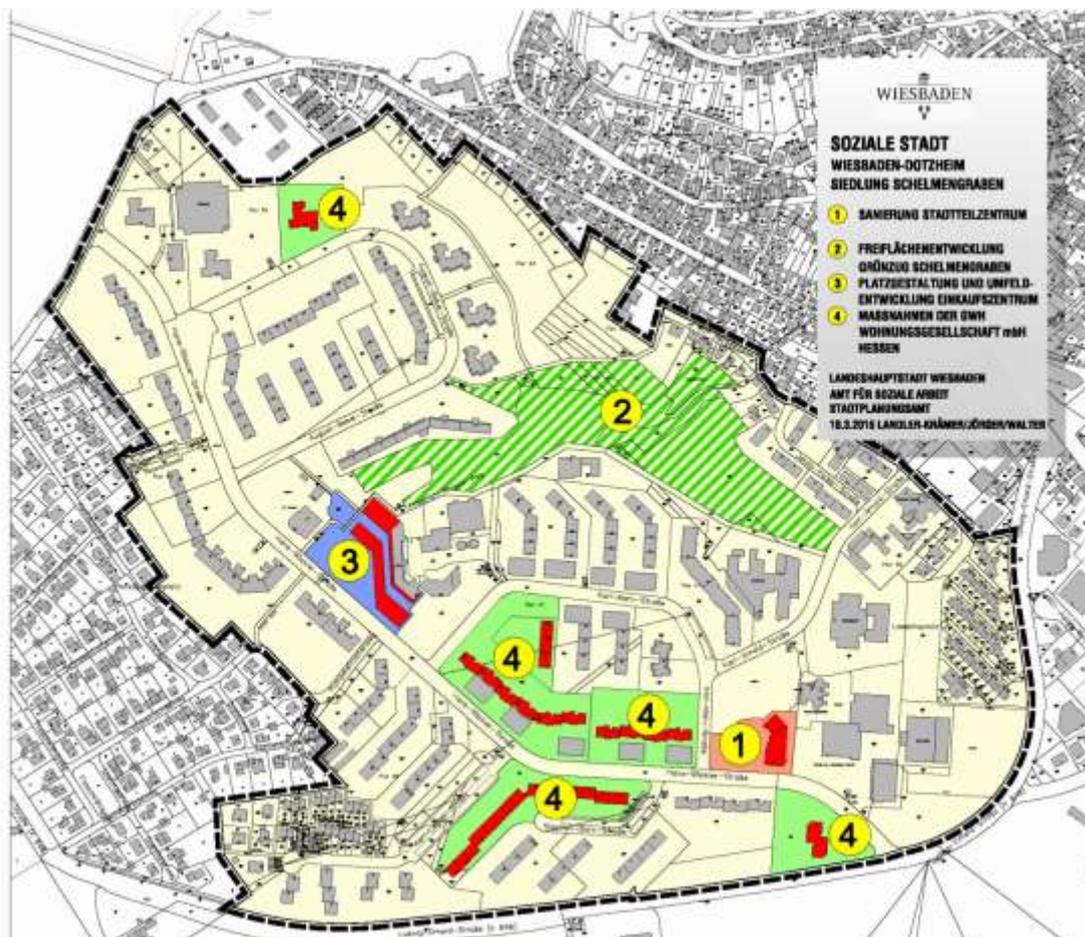
Parkraummanagementkonzepts das Quartierskonzept zu erstellen und dessen Einführung zu begleiten. Für die im städtischen Besitz befindlichen aber aktuell verpachteten Anlagen ist eine Empfehlung für die zukünftige Bewirtschaftung zu entwickeln.

Insbesondere ist hierbei eine systematische Einbindung privater Parkhäuser- und –garagen vorzusehen, der nötige gesellschaftsrechtliche Rahmen für einen gemeinwohlorientierten Nutzen-Lastenausgleich zu entwickeln und die Umsetzung der hierfür erforderlichen vertraglichen Vereinbarungen inklusive Erstellen aller Unterlagen sowie die Sitzungsbegleitung einzukalkulieren.

Die Wirkungen der zu- und abfahrenden Verkehre sind hinsichtlich ihrer Umfeldwirkung ein besonderer Fokus zu widmen und hieraus abgeleitete Handlungsempfehlungen zu erstellen. Für die Straßen innerhalb des Gebietes zu erstellen.

AP 332 – Quartierskonzept Schlemengraben

Das durch das AP abzudeckende Quartier umfasst dabei mindestens die Abgrenzung des Projektes Soziale Stadt gem. folgender Darstellung:



Bei dem Quartier Schlemengraben handelt es sich um die Umsetzung eines späten Entwurfs von Ernst May aus den 1960er und 1970er Jahren. Das aktuell bereits rund 6.000 EW beherbergende Quartier befindet sich fast ausschließlich im Eigentum eines gemeinnützigen Wohnbauträgers und soll u.a. durch Neubauten anstelle von Garagenanlagen mit rund 650 WE nachverdichtet werden.

Um Effizienzverluste und Fehlnutzungen zu vermeiden, beabsichtigt die Landeshauptstadt Wiesbaden im Rahmen der Nachverdichtung das komplette Parkraumangebot (öffentlich wie privat)

in einer hierfür geeigneten unter direkter öffentlicher Kontrolle stehender Gesellschaft zu bündeln und den Nutzern durch diese kostendeckend bereitzustellen.

Die hierfür erforderlichen konzeptionellen Voraussetzungen für das Quartier sind Gegenstand dieses Arbeitspaketes und durch den Auftragnehmer zu erarbeiten. Die Vorlage anordnungsreifer Pläne inklusive eines mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmten Entwurfs der verkehrsrechtlichen Anordnung ist im Rahmen der Quartierskonzepte jedenfalls Bestandteil der Leistung.

AP 400 – Finanzierungskonzept und Parkraummanagementgesellschaft

Die im Rahmen der angestrebten verursachergerechten Kostenanlastung erzielten Einnahmen müssen entsprechend der vorliegenden Kostenbelastung zwischen den vereinnahmenden Stellen aufgeteilt werden. Um über die Preisgestaltung die Konzentration des ruhenden Verkehrs an den Stellen zu befördern, wo dieser am verträglichsten abgewickelt werden kann, muss hierbei jedenfalls ein abgestuftes Preiskonzept auch zwischen öffentlichen und privaten Stellplätzen möglich sein, in dessen Rahmen ein Vorteils-/Nachteilsausgleich ggf. auch mit privaten Anlagenbetreibern erfolgen muss. Es sind daher die erforderlichen gesellschaftsrechtlichen Rahmenbedingungen (Businessplan) zu entwickeln, um eine leistungsfähige „Parkraummanagementgesellschaft“ (PMG) aufzustellen. Die Notwendigkeit für eine PMG ergibt sich dabei nach aktuellem Stand bereits aus den für das Quartier Schelmengraben verfolgten Zielen (vgl. AP 332, voraussichtlich ebenso für eine zweckmäßige Umsetzung des Quartierskonzeptes für das CBD (vgl. AP 331). Auch die bereits vorhandenen stadteigenen Parkierungsanlagen präjudizieren augenscheinlich eine entsprechende Gesellschaft. Abweichende Vorschläge durch den Auftragnehmer sind möglich, wenn Sie geeignet sind diese und folgende Ziele zu erreichen:

- Die Parkraummanagementgesellschaft ist grundsätzlich so zu konzipieren, dass sie unter dem Aspekt der Vollkostenrechnung kostendeckend arbeitet; ein Überschuss zur Finanzierung alternativer Mobilitätsangebote ist anzustreben. Das Tarifmodell der Parkraumrichtlinien ist hierauf abzustimmen.
- Grundsätzlich soll zumindest die Koordinierung und Durchführung der Bereitstellung von Parkierungsflächen an die Nutzer – ggf. aber auch die Eigentümerische Verantwortung – möglichst weitgehend einheitlich gesteuert werden. Dies bedingt entsprechende Steuerungsfunktionen auch im öffentlichen Raum, ggf. mittelbar, falls diese nicht unmittelbar herzustellen sind.
- Zur Entlastung der Kernverwaltung sind – sofern dies wirtschaftlich sinnvoll ist (insbes. unter steuerlichen Aspekten) – die mit dem Betrieb der Parkierungsanlagen im öffentlichen Raum verbundenen Aufwände (Betrieb der Parkscheinautomaten, auch: Markierung, Beschilderung, Überwachung) soweit möglich in die öffentlich kontrollierte Gesellschaft außerhalb der Kernverwaltung zu verlagern. Hierbei ist insbesondere genau zu beleuchten, welche Aufgaben aufgrund ihres hoheitlichen Charakters zwingend in der Kernverwaltung verbleiben müssen. In diesem Zuge ist auch zu prüfen, welche Möglichkeit der Einnahmezuscheidung aus öffentlichem Parkraum bestehen. Aspekte eines steuerlichen Querverbundes und generell die Fragestellung der Umsatzsteuerpflicht bei verschiedenen gesellschaftsrechtlichen Aufstellungen ist dezidiert darzulegen.
- Private Parkierungsflächen und –anlagen müssen in einem feststehenden organisatorischen Rahmen über vertragliche Vereinbarung in die Bewirtschaftung einbezogen werden können. Von Interesse sind hierbei insbesondere Parkierungsanlagen bei größeren Arbeitgebern

sowie im Bereich des Einzelhandels, die häufig über weite Teile des Tages leer stehen. Unter Wahrung der Interessen der „Originärnutzer“ der Anlagen ist hierbei grundsätzlich von einer großen Bereitschaft zur Zusammenarbeit auszugehen, da für diese die Vorhaltung von Stellplätzen nicht im eigentlichen Sinne Teil ihres Geschäftsfeldes darstellt.

Gleichfalls gilt dies aber auch für kleinteiligere Anlagen und generell Parkierungsflächen auf Privatgelände.

Von besonderem Interesse sind die Parkierungsflächen auf Privatflächen in öffentlicher Hand (insbes. an öffentlichen Gebäuden). Für diese Flächen ist ein Verfahrensvorschlag zur zukünftigen Flächenverantwortung unter Nutzen-/Lastenausgleich bei der gegebenen dezentralen Ressourcenverantwortung innerhalb der LHW vorzunehmen.

Besonders zu thematisieren sind die Parkierungsanlagen städtischer Wohnbaugesellschaften. Ausgehend vom Modellfall Schelmengraben ist zu prüfen, wie und in welcher Form ein Übergang mindestens der Verantwortung für die Bereitstellung an die Nutzer für diese Anlagen auf die Parkraummanagementgesellschaft erfolgen kann. Für zukünftige Bauprojekte ist auch in Abstimmung mit den konzeptionellen Überlegungen zur Stellplatzsetzung (vgl. AP 300) zu prüfen, ob und in welcher Form die Verantwortung für die Bereitstellung von Anlagen des ruhenden Pkw-Verkehrs bereits in der Entstehungsphase auf die Parkraummanagementgesellschaft übertragen wird.

- Die PMG soll ferner in der Lage sein, privatrechtlich organisierte Parkierungsanlagen (ins. Quartiersgaragen) auch selbst zu errichten und zu betreiben sowie bestehende Anlagen in ihr Eigentum übernehmen kann.
- Es ist anzustreben, dass bei der PMG beschäftigte Kräfte zumindest unterstützend bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs auch im öffentlichen Raum tätig werden können. Die hierfür möglichen Modelle sind vergleichend zu untersuchen und eine Vorzugslösung zu erarbeiten.
- Da grundsätzlich neben der Kostendeckung gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden wenn möglich auch ein Überschuss für modale Alternativen zum privaten Kraftfahrzeugverkehr erzielt werden soll, ist die Möglichkeit der wirtschaftlichen Zuführung zu diesen vorwiegend in der ESWE-Verkehr GmbH gebündelten Bereichen gesondert zu untersuchen.
- Um eine übergreifende Nutzung (öffentlich/privat) von Parkierungsflächen aber auch mit modalen Alternativen zu ermöglichen, ist ein zentrales und einfaches Zugangs-/Wertmedium anzustreben. Die Nutzung der RMV Mobilitätskarte als Multimodales Zugangsmedium wird durch die Landeshauptstadt Wiesbaden im Rahmen des Parkraummanagements angestrebt. Die Möglichkeit der Einbindung ist zu prüfen; sofern nötig sind alternative Modelle zu entwickeln.

Die im Rahmen des Auftrages zu erbringende Leistung umfasst die Erstellung sämtlicher Schriftstücke wie Verträge, Geschäftsordnungen u.ä., die zur tatsächlichen Aufstellung des durch den Auftragnehmer empfohlenen und mit dem Auftraggeber abgestimmten gesellschaftsrechtlichen Rahmens erforderlich sind.

Ferner ist aufgrund der durch das Parkraummanagementkonzept empfohlenen Aufgaben eine Organisationsbetrachtung durchzuführen, in deren Rahmen eine konkrete innere Organisationsstruktur der Gesellschaft/en mit der nötigen personellen Ressourcenausstattung aufzustellen ist.

AP 500 – Stakeholder und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Erstellung des Parkraummanagementkonzeptes selbst ist ebenso wie die Erstellung der Quartierskonzepte mit einer angemessenen Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten.

Die Erstellung der Richtlinien selbst ist durch einen Beirat (nicht im Sinne der Hess. Gemeindeordnung) bestehend aus je einem Vertreter der in der Stadtverordnetenversammlung vertretenen Fraktionen sowie im Einvernehmen mit dem Auftraggeber ausgewählten wichtigen Stakeholdern informell zu begleiten, um den darin vertretenen Personen und Gruppierungen eine frühzeitige Information über den Arbeitsstand, aber auch Rückkopplungen von Fragen und Anregungen zu ermöglichen. Vorzusehen sind mindestens vier Sitzungen des Beirates unter qualifizierter nicht fachlich eingebundener Moderation. Eine Geschäftsordnung des Beirates ist durch den Auftragnehmer zu erstellen und mit dem Auftraggeber abzustimmen.

Ferner sind mindestens drei für die breite Öffentlichkeit zugängliche Termine in geeigneter Weise anzubieten. Hiervon ist je einer vor Beginn der Analysephase sowie nach Vorlage des Zwischenberichtes (vgl. Zeitplan) zur Sammlung von Fragen, Anregungen und Ideen sowie eine abschließende Vorstellung des Handbuches vorzusehen.

Die Vorbereitung und Durchführung der Beiratssitzungen sowie der Öffentlichkeitstermine sind Bestandteil der ausgeschriebenen Leistung. Je ein vorbereitender Termin zur Darstellung des geplanten formellen und inhaltlichen Ablaufes der Beiratssitzung mit dem Auftraggeber ist einzuplanen.

Auftragskoordination / Lenkungsgruppe

Zur formellen und fachlichen Steuerung des Auftrages richten Auftraggeber und Auftragnehmer eine gemeinsame Lenkungsgruppe ein. Diese wird ständig besetzt durch die Projektsteuerung auf beiden Seiten und fallweise um weitere erforderliche Fachdisziplinen ergänzt. Ein Sitzungsturnus von 3 bis 4 Wochen ist einzukalkulieren.

Anforderungen an den Auftragnehmer / Qualifikationen

Aufgrund der interdisziplinären Aufgabenstellung wird ein entsprechend aufgestelltes Anbieter/-konsortium erwartet, welches durch Referenzen nachweisbar über folgende Erfahrungen und Qualifikationen verfügt:

- Projektmanagement bei der Abwicklung großer und komplexer Planungs- und Veränderungsprozesse.
- Konzeptionelle Planung sowie Durchführung von Partizipationsmaßnahmen und der Öffentlichkeitsarbeit bei schwierigen Planungs- und Veränderungsprozessen.
- Rechtswissenschaftliche Konzeption im Verwaltungsrecht, insbesondere mit Schwerpunkt auf Fragestellung des Straßenverkehrsrechts.
- Rechtswissenschaftliche Konzeption im Bereich des Gesellschaftsrechts und insbesondere zu den Fragestellungen öffentlicher Gesellschaften (Eigenbetriebe, Zweckverbände, gGmbH) sowie im Steuer- und Abgaberecht.

- Wirtschaftswissenschaftliche Konzeption von Gesellschaften, insbesondere im Grenzbereich zwischen privatrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Unternehmensformen und unter dem besonderen Eindruck hoheitlicher Aufgabenbereiche, sowie volkswirtschaftliche Analysen.
- Verkehrsplanerische Konzeption von umfangreichen Parkraummanagementkonzepten unter Einbeziehung öffentlicher wie privater Parkflächen inklusive der Planung öffentlicher Verkehrsräume.

Datenbereitstellung

Eine Datenbereitstellung kann seitens des Auftraggebers insbesondere für folgende Bereiche erfolgen:

- Daten des Verkehrsentwicklungsplanes Wiesbaden 2030 (siehe oben).
- Daten der Stadtstatistik.
- Daten aus dem Parkleitsystem, sofern im Einzelfall vertraglich zulässig.
- Anonymisierte Daten aus dem Bereich der Verkehrsüberwachung inklusive Ortsangabe.

Zeitplan

Folgende Meilensteine sind seitens des Auftraggebers vorgesehen:

Dezember 2018	Vergabe
Juni 2019	Zwischenbericht (Abschluss AP 100, AP 200, AP 301, AP 332, AP 400)
Dezember 2019	Beta-Version Parkraummanagementrichtlinien (Abschluss AP 310)
Dezember 2021	Parkraummanagementrichtlinien (Abschluss AP 320)

Der Auftragnehmer legt dem Auftraggeber zeitnah nach Auftragserteilung einen Zeitplan vor, wie er beabsichtigt die Bearbeitung zu gestalten.

Anlagen

- Beschluss 390 der Stadtverordnetenversammlung von 14.09.2017
- VEP Bestandsanalyse 2016