

NACHHALTIGES PARKRAUM- MANAGEMENT

Best-Practice-Sammlung





Von der **autogerechten** zur **lebenswerten** Stadt

Unsere Städte wurden jahrzehntelang nach dem Leitbild einer autogerechten Stadt geplant. Straßenausbauten, innerstädtische Autobahnen und Parkplätze standen im Zentrum der städtischen Verkehrsplanung. Das macht eine Veränderung hin zu lebenswerten Orten, in denen der Umweltverbund Vorrang hat und die Aufenthaltsqualität steigt, anspruchsvoll. Gerade das Parken am Wohnort ist ein sensibles, oft emotional debattiertes Thema. Denn Parkplätze gelten als systemimmanent – sind nicht ausreichend Parkplätze am Zielort verfügbar, kann dieser nicht mit dem Pkw erreicht werden. Ursprünglich hatten Stellplatzsatzungen den Zweck, Pkw auf privatem Grund zu parken und nicht im öffentlichen Raum. Für die Kommunen ist es heutzutage ein Aushandeln, inwieweit sie die parkenden Fahrzeuge aus dem öffentlichen Raum heraushalten können, ohne durch zu hohe Richtzahlen einen Anreiz für den privaten Pkw zu schaffen oder nur noch Plätze fürs Fahrradparken vorzuschreiben (Behindertenstellplätze sind hiervon ausgenommen, da diese mittels DIN 18404-3 geregelt sind).

Es braucht ein hohes Maß an Aufklärung, um zu vermitteln, dass die einst kostenfreie Leistung des Parkens nun gebührenpflichtig ist und Parkplätze nicht (mehr) unmittelbar am Zielort zur Verfügung stehen. Zahlen belegen den weiterhin starken Handlungsdruck nach Lösungen für das Parken im öffentlichen Raum: In Deutschland nahm die Zahl der zugelassenen Pkw zwischen 2021 und 2022 um 13 Prozent zu, in Hessen gab es zwischen 2009 und 2019 einen Anstieg der Pkw in privaten Haushalten um 14 Prozent.

Erwiesenermaßen haben sowohl die Art des Parkens am Wohnort als auch die Entfernung des Parkplatzes zur Wohnung einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl von Individuen. Die wachsende Bedeutung des Umweltverbundes am Modal Split belegt, dass andere Mobilitätsangebote angenommen werden. Diese erfordern aber Platz, z.B. für Mobilstationen oder breitere Gehwege, und neue Qualitäten.

Die immer häufiger hervorgebrachten Forderungen nach städtischen Flächen zum Verweilen und zur Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in Quartieren beweisen, dass der öffentliche Raum eine essenzielle, jedoch begrenzte Ressource darstellt, die anderweitig genutzt werden kann und soll – aber nicht maßgeblich als Parkraum. Zu hohe Emissionswerte, versiegelte Flächen, die Überhitzung von Städten und der Klimawandel zeigen, wie nötig es ist, mit den verfügbaren Flächen anders umzugehen.

Hinweise zur Verwendung der Steckbriefe

Die **Best-Practice-Beispiele** aus anderen hessischen Kommunen, aus deutschen und europäischen Städten sowie aus einer amerikanischen Großstadt sind mit einem Farbschema markiert:

HESSEN

DEUTSCHLAND

INTERNATIONAL

Zusammengefasst sind die Beispiele in sieben **Themenblöcken**. Manche Beispiele passen inhaltlich zu mehreren Themenblöcken. Zur Orientierung sind die Steckbriefe mit den entsprechenden Symbolen gekennzeichnet.



STELLPLATZSATZUNG



KLASSISCHE BEWIRTSCHAFTUNG



MOBILITÄTS-MANAGEMENT



DIGITALISIERUNG



BEWOHNERPARKEN



MEHRFACHNUTZUNG & VERLAGERUNG



ÖFFENTLICHER RAUM & AUFENTHALTSQUALITÄT

Einen weiteren Orientierungsrahmen bieten die **Anwendungsbereiche**, die auf das Potenzial des einzelnen Konzeptes hindeuten:



EINZELMASSNAHME



GESAMTSTÄDTISCH



NEUBAU



BESTAND



LÄNDLICHER RAUM



VERDICHTETER RAUM



HOCHVERDICHTETER RAUM

Als Ergänzung zu dieser Sammlung stellen wir Ihnen **Checklisten** zur Verfügung, die über gesetzliche Voraussetzungen informieren und detaillierte Erklärungen zu Gesetzesvorhaben liefern.

FLEXIBLE STELLPLATZSCHLÜSSEL UND BESCHRÄNKUNG NICHT NOTWENDIGER STELLPLÄTZE

FRANKFURT AM MAIN, HESSEN



STELLPLATZSATZUNG

AUSGANGSLAGE

ZIEL DER FRANKFURTER STELLPLATZSATZUNG

Der durch ein Bauvorhaben verursachte Parkraumbedarf ist auf dem Baugrundstück selbst abzuwickeln und nicht im öffentlichen Straßenraum.

- In der Richtzahlentabelle ist die Anzahl der geforderten Stellplätze definiert, abhängig von der Nutzungsart des Bauvorhabens.
- Wegen des Flächendrucks und der Verkehrsbelastung in Teilen Frankfurts schränkt die Stadt die Herstellung nicht notwendiger Stellplätze und Garagen teilweise ein und fordert bei einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr nur eine geringe Anzahl.

Die kommunalen Stellplatzsatzungen erlauben es Kommunen selbst festzulegen, wie viele Kfz-Stellplätze sie bei Bauvorhaben vorhalten wollen. Festgeschrieben ist nur die geforderte Mindestanzahl. Flexible Stellplatzschlüssel kommen den unterschiedlichen räumlichen Strukturen und Mobilitätsansprüchen einer Stadt entgegen.

ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICHTETER RAUM



HOCHVERDICHTETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

BESCHRÄNKUNG DER HERSTELLUNGSPFLICHT

Die Stellplatzsatzung gliedert das Stadtgebiet in fünf Gebietstypen mit unterschiedlichen Beschränkungen:

- Gebiete mit einfacher Erschließung an den öffentlichen Verkehr: Herstellung von 70 Prozent der erforderlichen Stellplätze
- Gebiete mit guter/sehr guter Erschließung an den öffentlichen Verkehr: Herstellung von 30 oder 15 Prozent der erforderlichen Stellplätze
- Sondergebiet Kaiserlei: Herstellung von 50 Prozent der erforderlichen Stellplätze, unabhängig von der Erschließung an den öffentlichen Verkehr
- keine Beschränkungen in den anderen Gebietstypen

BESCHRÄNKUNG NICHT NOTWENDIGER STELLPLÄTZE

Die Frankfurter Stellplatzsatzung untersagt, über die notwendige Anzahl an Garagen und Stellplätzen hinaus weitere Stellplätze zu errichten. Nur bei Wohngebäuden darf maximal die doppelte Anzahl der notwendigen Stellplätze hergestellt werden.

ABLÖSE VON NOTWENDIGEN STELLPLÄTZEN

Sind Stellplätze aus rechtlichen, technischen oder anderen Gründen nicht herstellbar, kann ein Antrag zur Ablöse bei der Frankfurter Bauaufsicht gestellt werden. Jeder Antrag ist eine Einzelfallentscheidung. Je nach Zone ist trotzdem ein Anteil von 25 bis 50 Prozent der notwendigen Stellplätze herzustellen. Für Vergnügungsstätten ist eine Ablöse nicht möglich.

MINDERUNG DES STELLPLATZBEDARFS FÜR BESTIMMTE NUTZUNGEN

– FREIBURG, BADEN-WÜRTTEMBERG



STELLPLATZSATZUNG



MOBILITÄTSMANAGEMENT

AUSGANGSLAGE

Seit 2014 lassen sich mit kommunalen Satzungen die Stellplatzschlüssel der Landesbauordnung verändern.

ZIEL DER FREIBURGER STELLPLATZSATZUNG

Die Stadt Freiburg senkt mit dieser Möglichkeit den Stellplatzschlüssel mit dem Ziel:

- alternative Mobilitätsformen zu fördern,
- die Kosten im Wohnungsbau zu senken und
- flexiblere Regelungen für bestimmte Nutzungen zu definieren.

Das Land Baden-Württemberg darf keine allumfassende Stellplatzsatzung aufstellen. Laut Landesbauordnung sind alle Bauverantwortlichen dazu verpflichtet, beim Bau einen Stellplatz pro Wohnung zu errichten. Diese Vorgabe soll die öffentlichen Straßen vom ruhenden Verkehr entlasten. Die Freiburger Stellplatzsatzung bleibt flexibel und bietet Raum für Innovation.

ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICHTETER RAUM



HOCHVERDICHTETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

MINDERUNG DES STELLPLATZBEDARFS BEI BESTIMMTEN WOHNNUTZUNGEN

Die Stadt Freiburg senkt den Stellplatzschlüssel für Wohnungen mit studierender Nutzung von 1,0 auf 0,5, für den geförderten Wohnungsbau auf 0,6 unter folgenden Annahmen und Voraussetzungen:

- Studierende, Menschen im Rentenalter und Bewohnende von geförderten Wohnungen besitzen seltener einen privaten Pkw und haben häufig ein anderes Mobilitätsverhalten als der Rest der Bevölkerung.
- Bei einer Senkung des Stellplatzschlüssels muss sich die nächste Stadtbahnhaltestelle in fußläufiger Entfernung von maximal 400 Metern befinden.
- Fahrräder müssen sich sachgerecht unterbringen lassen.
- Die Eigentümer*innen verpflichten sich mittels Baulast zu einer dauerhaften Zweckbestimmung der Wohnung zur o. g. Nutzung.

MINDERUNG DES STELLPLATZBEDARFS DURCH MOBILITÄTSKONZEPTE

Im normalen Wohnungsbau kann der Stellplatzschlüssel auf 0,6 reduziert werden, wenn folgende Bedingungen vorliegen:

- hauseigenes Mobilitätskonzept, das die dauerhafte Nutzung einer Carsharing-Option beinhaltet
- Hauseingang ist fußläufig maximal 400 Meter von der nächsten Stadtbahnhaltestelle entfernt
- Carsharing-Stellplätze sind durch eine Baulast öffentlich-rechtlich abzusichern
- Vertrag mit Carsharing-Anbietendem muss vorliegen
- abweichendes multimodales Mobilitätskonzept kann eingereicht werden

MOBILITÄTSKONZEPTE IN STELLPLATZSATZUNGEN

— WÜRZBURG, BAYERN



STELLPLATZSATZUNG



ÖFFENTLICHER RAUM & AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

Würzburg hat eine separate Vollzugsanweisung aufgestellt, um Kfz-Stellplätze für Wohnungen um bis zu 40 Prozent, in Modellprojekten um bis zu 70 Prozent reduzieren zu können. An die Option sind bestimmte Voraussetzungen geknüpft:

- Bauvorhaben müssen mindestens 20 Wohneinheiten umfassen.
- Eine gute Anbindung zum öffentlichen Personennahverkehr ist verpflichtend.

Im Sinne des Klimaschutzgesetzes soll sich der Verkehr vom privaten Pkw auf nachhaltigere Fortbewegungsformen verlagern, um die Jahresemissionsmengen zu reduzieren. In Mobilitätskonzepten sind Anreize für Mietende, Bauträger*innen und Verwaltung integriert.

ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICHTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

FÖRDERUNG VON CARSHARING

Das Mobilitätskonzept muss eine ausreichende Nutzung des lokalen Carsharing-Angebots plausibel aufzeigen. Dadurch lassen sich bis zu 30 Prozent der erforderlichen Stellplätze einsparen. Das bestehende Carsharing-Angebot zählt genauso wie die Bereitstellung öffentlich zugänglicher Carsharing-Stellplätze auf privatem Grund.

Besonderheiten in Würzburg:

- Eine einfache Nutzung muss gewährleistet sein.
- Bei mehr als zwei vorgesehenen Carsharing-Fahrzeugen pro Bauvorhaben müssen mindestens 35 Prozent der Fahrzeuge batterieelektrisch betrieben werden.

QUALITÄT VON RADABSTELLANLAGEN

Die Würzburger Vollzugsanweisung kommt den neuen Qualitätsansprüchen an die Fahrradinfrastruktur entgegen und beinhaltet:

- Schutz vor Vandalismus, Diebstahl und Witterung
- ausreichend große Abstellflächen für Lastenräder (10 Prozent) und für Fahrräder mit Anhängern (20 Prozent)
- Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs (25 Prozent)

INFORMATION UND KOMMUNIKATION

Das Mobilitätskonzept muss Maßnahmen umfassen, die darauf ausgerichtet sind, nachhaltige Mobilitätsangebote zu nutzen. Dazu gehören z. B. das Angebot einer persönlichen Beratung oder monetäre Anreize wie vergünstigte Tickets für den öffentlichen Personennahverkehr.

VERBESSERUNG DES STADTKLIMAS DURCH STELLPLATZSATZUNGEN

PULLACH IM ISARTAL & HÖHENKIRCHEN-SIEGERTSBRUNN, BAYERN



STELLPLATZSATZUNG

AUSGANGSLAGE

Laut der Pullacher Stellplatzsatzung sind bei der Errichtung von Stellplätzen möglichst wenig Flächen zu versiegeln. Stellplätze, Zufahrten und Radabstellanlagen müssen wasserdurchlässig sein. Gemäß der Stellplatzsatzung der Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn muss Oberflächenwasser auf dem privaten Grundstück versickern, um Kanalisation und Klärwerke zu entlasten und die Grundwassersituation zu verbessern.

Flächen zu entsiegeln ist eine Option, um klimaresiliente Stadträume zu entwickeln. Die Entsiegelung sorgt dafür, dass Regenwasser besser in den Boden sickern kann. Dieser speichert weniger Wärme und kühlt in der Nacht leichter ab. Eine Abkühlung ist auch über die Begrünung von Bedachungen erreichbar.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



BESTAND

MASSNAHMEN

DURCHGRÜNUNG VON PARKIERUNGS- UND RADABSTELLANLAGEN

Hinsichtlich einer Begrünung geben die beiden Satzungen das Folgende vor.

HÖHENKIRCHEN-SIEGERTSBRUNN:

- Stellplatzanlagen ab zehn Stellplätzen sind zu begrünen.
- Für je fünf Stellplätze ist ein standortgerechter, mittelgroßer Baum zu pflanzen.
- Ab zehn erforderlichen privaten Radabstellanlagen sind diese zu überdachen, öffentliche Radabstellanlagen sind immer zu mindestens 50 Prozent zu überdachen – alle Radabstellanlagen sind zu begrünen oder mit Fotovoltaikanlagen auszustatten. Nicht überdachte Anlagen sind mit Pflanzen abzuschirmen.

PULLACH:

- Stellplätze sind mit heimischen Hecken zu bepflanzen.
- Flachdächer und Wände von Garagen und Carports sind bei Neu- oder Umbaumaßnahmen zum Schutz von Insekten mit Wirts- und Nektarpflanzen zu begrünen.
- Werden alternativ Fotovoltaikanlagen installiert, entfällt diese Vorgabe.



PARK+RIDE-ANLAGEN ZUR ENTLASTUNG DER INNENSTADT

AMSTERDAM, NIEDERLANDE



KLASSISCHE
BEWIRTSCHAFTUNG



MOBILITÄTSMANAGEMENT

AUSGANGSLAGE

Weil die Amsterdamer Innenstadt sehr beengt ist, sind die Menschen dazu angehalten, ihr privates Kfz außerhalb der Innenstadt zu parken und mit dem öffentlichen Verkehr weiterzufahren. Dafür wurde ein Parkraumkonzept mit folgenden Modulen entwickelt:

- reduziertes Angebot an Stellplätzen im öffentlichen Innenstadtgebiet
- höhere Parkkosten
- Netz aus P+R-Anlagen am Stadtrand



ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



NEUBAU



BESTAND

Hessische Großstädte sind stark vom Pendlerverkehr betroffen, was eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur verlangt. Weltweit stehen Städte vor der gleichen Herausforderung und erarbeiten Konzepte, um die Innenstadtbelastungen durch private Kfz zu reduzieren, so auch die Stadt Amsterdam.

MASSNAHMEN

P+R-ANLAGEN & REDUZIERTER PARKKOSTEN DURCH NUTZUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Entlang des Autobahnringes um Amsterdam gibt es mehrere P+R-Anlagen, die jeweils an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind. Abhängig vom Standort umfasst das Mobilitätsangebot Bus, Tram, Metro und Regionalzug.

Das Parksystem ist an ein Aussteigen in der Innenstadt gekoppelt und funktioniert folgendermaßen:

- Parkdauer von 24 Stunden = 8 Euro Parkgebühr
- Beginn der Parkzeit nach 10 Uhr oder am Wochenende = 1 Euro für 24 Stunden
- Dafür muss ein »P+R GVB Ticket« erworben werden, das auch für den öffentlichen Verkehr gilt.
- Nutzende des ÖV-Chipkarten-Abotickets checken im öffentlichen Verkehr ein und beim Aussteigen in der Innenstadt wieder aus. Das dient der Nutzungskontrolle, denn die P+R-Anlagen sind nur für die Verkehrsbelastung der Innenstadt gedacht.
- Die Auslastungszahlen der Parkplätze sind auf der Website der Stadt Amsterdam einsehbar.

GROSSFLÄCHIGES PARKRAUMMANAGEMENT

MÜNCHEN, BAYERN



BEWOHNERPARKEN



KLASSISCHE BEWIRTSCHAFTUNG

AUSGANGSLAGE

Die Münchener Innenstadt ist Einkaufsziel und Arbeitsort für die gesamte Metropolregion, zusätzlich gibt es dort viele dicht bebaute innerstädtische (Wohn-)Quartiere. Wegen der oft gründerzeitlichen Bebauungsstruktur lässt sich das Stellplatzangebot nicht an die heutige Anzahl an Pkws anpassen. Bewohnende müssen deshalb im öffentlichen Raum parken.

Durch Bewohnerschaft, Besuche und Lieferverkehr kommt es in dicht bebauten Innenstädten zu erhöhtem Parksuchverkehr und starker Verkehrsbelastung. Die über das Münchener Stadtgebiet verteilten kostenfreien Parkplätze verursachen mehr Verkehr und schränken gleichzeitig die Nutzbarkeit der Straßenräume ein. Standortgerechtes Parkraummanagement soll dem entgegenwirken.

ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICHTETER RAUM



HOCHVERDICHTETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

GROSSFLÄCHIGES PARKRAUMMANAGEMENT

Nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in der Münchener Innenstadt verlagerten sich Parkdruck und Parksuchverkehr in die angrenzenden Quartiere. In der Folge entwickelte die Stadt Parklizenzgebiete:

- 13 von 25 Stadtteilen sind Parklizenzgebiete.
- Die einzelnen Stadtteile sind in Zonen und Straßenzüge aufgeteilt, für die jeweils an die örtliche Situation angepasste Regeln gelten.
- Die Website der Stadt München zeigt auf einer Karte die räumliche Verteilung der Parklizenzgebiete.

BEWIRTSCHAFTUNGSREGELN

Der Parkraum steht den Nutzenden nicht mehr zeitlich unbegrenzt und kostenfrei zur Verfügung. Es gibt verschiedene Zonen mit unterschiedlichen Preisen:

- Bewohnerparken: Jahreslizenz 30 Euro
- Mischparken: mit Lizenz kostenfrei, für Besuchende 6 Euro/Tag und zeitlich unbegrenzt
- Kurzzeitparken: i. d. R. 1 Euro/Stunde, maximal zwei Stunden
- Lieferzonen
- Halte- und Parkverbot
- örtliche Sonderregelungen

BEWIRTSCHAFTUNG IN DER ALTSTADT

In der Münchener Altstadt herrscht eingeschränktes Halteverbot, Bewohnerparken gibt es nicht. Die Altstadt gilt als »blaue Zone«. Dort dürfen Pkw auf Stellplätzen mit blauer Markierung parken. Parken kostet zwischen 8 und 23 Uhr 2,50 Euro/Stunde, die Höchstparkdauer beträgt zwei Stunden.

VARIABLE PARKGEBÜHREN ZUR REDUZIERUNG DES PARKSUCH- VERKEHRS

SAN FRANCISCO, USA

**AUSGANGSLAGE**

Ein großer Teil der Bevölkerung in San Francisco nutzt den privaten Pkw, was zu einer erhöhten Verkehrsbelastung führt. Belegte Parkplätze verursachen einen vermeidbaren Parksuchverkehr und damit eine stärkere Verkehrs-, Luft- und Lärmbelastung. Ein erweitertes Parkraumangebot, das viele städtische Gebiete aus Platzmangel ohnehin nicht hergeben, lässt gleichzeitig die Nachfrage steigen, sodass die Parkplätze nach einiger Zeit wieder voll ausgelastet sind. 2011 wurde deshalb das Projekt »SFpark« ins Leben gerufen, das die folgenden Bestandteile beinhaltet:

- sieben Parkzonen
- 7000 Stellplätze mit Sensoren zur Erfassung der Parkplatzauslastung und Parkuhren

In Stadtgebieten mit hohem Parkdruck entsteht häufig zusätzlicher Verkehr durch die Parkplatzsuche, weil Parkplatzsuchende so lange weiterfahren, bis sie einen freien Stellplatz finden. Um diesen Parksuchverkehr zu reduzieren, sollen Parkplatzsuchende ausgelastete Gebiete gar nicht erst anfahren, sondern direkt wenig nachgefragte Parkplätze ansteuern.

ANWENDUNGSBEREICHE

VERDICHTETER RAUM



HOCHVERDICHTETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



NEUBAU



BESTAND



MASSNAHMEN

STEUERUNG DER PARKRAUMNACHFRAGE DURCH DAS PROJEKT

Das Projekt »SFpark« verfolgt das Ziel, die Nachfrage nach Parkplätzen zu steuern. Die folgenden Prinzipien liegen dem Konzept zugrunde:

- Die Höhe der Parkgebühren beeinflusst die Nachfrage nach Parkplätzen.
- Das Preisniveau veranlasst dazu, auf ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen oder die Tageszeit der Fahrt zu verändern; die Parknachfrage variiert im Tagesverlauf.

OPTIMALE PARKRAUM AUSLASTUNG

Die variable Gestaltung der Parkgebühren sollte zu einem Auslastungsgrad zwischen 60 und 80 Prozent führen. Eine Auslastung unter 60 Prozent mit hohen Preisen gilt es zum Schutz des umliegenden Handels zu vermeiden. Dank der variablen Preisgestaltung konnte das Ziel in den meisten Blocks erreicht werden: Die Dauer der Parkplatzsuche sank um 43 Prozent, das Verkehrsaufkommen um 30 Prozent.

PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IM WOHNGEBIET

DARMSTADT, HESSEN



BEWOHNERPARKEN



KLASSISCHE BEWIRTSCHAFTUNG

AUSGANGSLAGE

Im Juni 2022 führte Darmstadt das Konzept zur Parkraumbewirtschaftung im Quartier Bessungen-Ost ein. Es handelt sich um ein dicht bebautes Viertel mit großen Kreuzungen und rund 1200 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Das Gehwegparken ist hier geduldet, führt aber dazu, dass sich die Restgehwegbreite an vielen Stellen auf unter einen Meter reduziert.

Gerade in Wohngebieten ist ein ungleiches Verhältnis zwischen Pkw-Besitz und Stellplatzflächen auf privatem Grund zu erkennen. Dadurch verlagert sich der Parkdruck in den öffentlichen Raum, was wiederum andere Nutzungen behindert - geduldetes Gehwegparken beispielsweise macht die Gehwege zu schmal und nicht mehr barrierefrei, zudem steigt das Risiko für Personunfälle.



ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICHTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



GESAMTSTÄDTISCH



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

BESTANDSSITUATION

Eine Erhebung in diesem Quartier kam zu folgendem Schluss:

- Die Stellplatzauslastung lag durchgängig bei über 90 Prozent, morgens um 4 Uhr bei 99 Prozent.
- Ein Großteil der parkenden Fahrzeuge konnte den Anwohner*innen im Quartier zugeordnet werden.
- Auf rund 4400 Einwohner*innen im Viertel kommen etwa 1800 Kfz, davon 1450 private Kfz.
- Es wurden mindestens 900 private Stellplätze ermittelt.
- Die Gesamtkapazität liegt bei mindestens 2100 Stellplätzen unter der Annahme, dass nicht alle privaten Stellplatzkapazitäten erfasst werden konnten und ausgelastet sind.

UMSETZUNGSKONZEPT

Das Konzept der Parkraumbewirtschaftung beinhaltet diese folgenden Parameter:

- Parkscheinautomaten
- Parkgebühren: 75 Cent/30 Minuten
- Bewirtschaftungszeiten basieren auf fußläufiger Nähe zur Innenstadt: Montag bis Samstag, 8 bis 22 Uhr, Höchstparkdauer zwei Stunden
- Ausnahmegenehmigung für Anwohnende: 120 Euro/Jahr
- Gästekarten für Besuchende sind einen Tag oder eine Woche lang in der jeweiligen Parkzone gültig

LEBENSQUALITÄT DURCH PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

ZINGST, MECKLENBURG-VORPOMMERN



STELLPLATZSATZUNG



KLASSISCHE
BEWIRTSCHAFTUNG



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

Die Gemeinde Zingst hat das Parken schon vor Jahrzehnten auf private Flächen verlagert. Laut Stellplatzsatzung betrifft das auch Liefer-, Lade- und Abholverkehre.

Im ländlichen Raum sind die Menschen besonders häufig auf den privaten Pkw angewiesen. Diese Tatsache beeinflusst die Pkw-Besitzquote und die Wahl des Verkehrsmittels. Der ruhende und fließende Verkehr prägt das Stadtbild und wirkt sich negativ auf Klima- und Lärmemissionen aus. Um die lokale Lebensqualität zu erhöhen, soll der ruhende Verkehr im privaten und öffentlichen Raum konsequent bewirtschaftet werden.

ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICHTETER RAUM



LÄNDLICHER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



NEUBAU

MASSNAHMEN

PARKVERBOTE IM STRASSENRAUM

Im öffentlichen Straßenraum gibt es nur wenige Parkplätze, stattdessen viele Halteverbotszonen. Die Gemeinde hat die Straßenquerschnitte bewusst schmal gehalten und durchgehend begrünt, was sich positiv auf das Mikroklima und die Aufenthaltsqualität auswirkt.

PARKFLÄCHEN FÜR KUNDSCHAFT UND BESUCHENDE

Zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und der Lärm- wie Luftschadstoffe werden Kundschaft und Besuchende zu den am Rand der Gemeinde liegenden kostenpflichtigen Parkplätzen geleitet.

ERGÄNZUNG UM FAHRRADPARKPLÄTZE

Während die Gemeinde den motorisierten Individualverkehr reduziert, möchte sie den Radverkehr stärken. Dafür errichtete sie große Parkieranlagen für Fahrräder. Für eine uneingeschränkte aktive Mobilität haben Urlauber*innen verschiedene Optionen, um sich Fahrräder auszuleihen.

PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IM LÄNDLICHEN RAUM

ZELTINGEN-RACHTIG, RHEINLAND-PFALZ



BEWOHNERPARKEN



KLASSISCHE
BEWIRTSCHAFTUNG

AUSGANGSLAGE

Zeltingen-Rachtig ist ein Erholungsort mit 2200 Einwohnenden an der Mosel, der viele Urlaubsgäste anzieht. Die engen Straßen des Ortes und der wachsende Parkdruck veranlassten die Gemeinde im Jahr 2020 zu einem Parkraumbewirtschaftungskonzept.

Im ländlichen Raum ist ein steigender Kfz-Besitz zu verzeichnen bei gleichzeitig zunehmender Fehlnutzung privater Stellplätze. Reduzierter Parkraum und eine geringere Aufenthalts- und Lebensqualität sind die Folge. Gerade in kleineren, touristisch geprägten Kommunen geht der Trend hin zu einer flächendeckenden Bewirtschaftung.

ANWENDBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



BESTAND

MASSNAHMEN

DEFINITION VON PARKFLÄCHEN

Vermehrtes Gehwegparken verengt den Raum für zu Fuß Gehende und reduziert die Fahrbahnbreite, was z. B. Rettungsfahrzeuge oder die Abfallentsorgung behindert. Aus diesen Gründen ist das Parken im Gemeindegebiet Zeltingen-Rachtig nur noch in gekennzeichneten Flächen erlaubt.

FLEXIBLES GEBÜHRENKONZEPT

Durch den Tourismus wächst der Parkdruck in Zeltingen-Rachtig vor allem in den Sommermonaten. Deshalb wurde für das Sommerhalbjahr eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Das beschlossene Gebührenkonzept umfasst:

- März bis Oktober, täglich 8 bis 18 Uhr: erste Stunde kostenfrei, 1 Euro für jede weitere Stunde, Tageshöchstsat 6,50 Euro
- Ticketarten: Tagesticket, 3-, 5- und 7-Tagesticket für 12 bis 18 Euro
- Monatsticket für Angestellte: 25 Euro

BEWOHNERPARKEN

Das Wohnerticket kostet 120 Euro pro Jahr. Pro Haushalt sind bis zu zwei Tickets gestattet, sofern der Haushalt weder über eine Garage noch über einen anderweitigen Stellplatz verfügt. Mit den Sondertickets für Bewohnende und Angestellte gehen keine Parkplatzreservierungen einher.

WIRKUNG DURCH PUSH- UND PULL-MASSNAHMEN

VITORIA-GASTEIZ, SPANIEN



AUSGANGSLAGE

Nachdem trotz des Maßnahmenbündels von 1998, das eine Investition in Grünanlagen und in die Fahrradinfrastruktur beinhaltete, der motorisierte Individualverkehr von 8 auf 37 Prozent anstieg, beschloss die Stadt 2006 neue Maßnahmen. Mithilfe des neuen Mobilitätsplans ließ sich der Anteil des motorisierten Individualverkehrs um 8 Prozent reduzieren und der Radverkehrsanteil von 3 auf 9 Prozent steigern.

Vitoria-Gasteiz unternahm 1998 den ersten Ansatz für eine nachhaltige Stadtentwicklung, um den motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. Verbesserte Angebote im Sinne von Pull-Maßnahmen brachten nicht den gewünschten Effekt, weshalb die Stadt zusätzliche Push-Maßnahmen aufsetzte.

ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



BESTAND

MASSNAHMEN

AUTOFREIE INNENSTADT, PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG UND FÖRDERUNG DES UMWELTVERBUNDES

Der Mobilitätsplan sollte dazu beitragen, eine lebenswerte und nachhaltige Stadt zu schaffen. Folgende Maßnahmen gehören dazu:

- autofreie Zone im Stadtzentrum
- Befahrung dieser Zone nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Reduktion öffentlicher Parkmöglichkeiten im Innenstadtbereich
- Verdreifachung der Parkgebühren
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- Errichtung einer Tramlinie

In den darauffolgenden zehn Jahren verdoppelten sich die Fahrgastzahlen.

SUPERBLOCKS

Die Stadt schloss mehrere Gebäudeblocks zu sogenannten Superblocks zusammen. Maßnahmen und Effekte sind:

- zugelassene Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Superblocks: 10 km/h
- gebündelter Verkehr
- Kfz-Durchfahrtsverkehr und Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr lässt sich minimieren
- freie Flächen im öffentlichen Raum werden aufgewertet, um die Aufenthaltsqualität zu steigern
- Parkstände außerhalb der Superblocks sind kostenpflichtig
- Quartiersgaragen decken den Parkbedarf für Bewohnende

QUERFINANZIERUNG DES ÖPNV DURCH PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

WIEN, ÖSTERREICH



BEWOHNERPARKEN

AUSGANGSLAGE

Die Stadt Wien beabsichtigt, die Zahl der Pendelnden bis zum Jahr 2030 um 50 Prozent zu reduzieren. 1993 führte sie die erste Kurzzeitparkzone in einem Bezirk ein. Seitdem weitete sie das Konzept auf weitere Bezirke aus, seit März 2022 gilt es für alle Bezirke. Mittlerweile sind die Parkvorgaben an Werktagen auf die Zeiten zwischen 9 und 22 Uhr festgelegt.

Die Stadt Wien strebt seit den 90er-Jahren eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf nachhaltigere Fortbewegungsmittel an. Sie macht sich die Parkraumbewirtschaftung zunutze, um die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs querzufinanzieren.

ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



BESTAND

MASSNAHMEN

BEWOHNERPARKZONEN

Bewohnende können für 10 Euro pro Monat zzgl. einer Verwaltungsgebühr in Höhe von 39 bis 50 Euro pro Antrag ein »Parkpickerl« erwerben, eine Ausnahmegenehmigung von der Parkraumbewirtschaftung. Ausnahmegenehmigungen sind auch für Betriebe und Beschäftigte möglich.

DAUERPARKENDE

Im gesamten Wiener Stadtgebiet gibt es ein dichtes Netz an Parkgaragen vor allem für Dauerparkende. Die Preise variieren je nach Lage. Kosten von mehr als 3 Euro pro Stunde oder 30 Euro pro Tag machen das Angebot von öffentlichem Verkehr und Park+Ride attraktiver.

FÖRDERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Die Mehreinnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung nutzt die Stadt Wien dazu, den öffentlichen Verkehr auszubauen sowie attraktiver und kostengünstiger zu gestalten. Preisbeispiele:

- Wochenticket: rd. 17 Euro
- Jahresticket für Erwachsene: 1 Euro/Tag, 0,64 Euro/Tag für Menschen im Rentenalter
- Kinder unter 15 Jahren: kostenfrei am Wochenende und in den Schulferien

Die Stadt finanziert mithilfe der Mehreinnahmen auch die P+R-Anlagen. Hier liegt der Tagespreis bei 3,60 Euro und ist damit wesentlich günstiger als in der Innenstadt.

Als Ergebnis dieser Förderung kann die Stadt Wien einen erhöhten Anteil an genutzten alternativen Verkehrsmitteln verzeichnen: Zwischen 1993 und 2022 stieg dieser Modal Split von 29 auf 38 Prozent im Jahr 2019.

MEHRFACHNUTZUNGEN PARKBAUTEN ZUR STEIGERUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT

SEESTADT ASPERN, WIEN



MEHRFACHNUTZUNG &
VERLAGERUNG



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

Auf dem ehemaligen Flugfeld Aspern entsteht seit 2014 das Wohn- und Arbeitsquartier Seestadt Aspern für rund 25 000 Bewohnende und mit 20 000 Arbeitsplätzen. Seit Abschluss des südlichen Bauabschnitts leben dort inzwischen mehr als 8000 Menschen, rund 1500 arbeiten dort. Die gesetzesmäßige Reduktion des Stellplatzschlüssels von 90 Prozent ermöglicht die geringe Anzahl von 1900 Stellplätzen für das Quartier.

Pro Tag werden in Österreich rund vier Hektar Boden versiegelt. Freie Flächen für den Umweltverbund und für den Aufenthalt im öffentlichen Raum sind begrenzt. Um mit den wenigen freien Flächen effizient umzugehen, sollen private und öffentliche Flächen und Gebäude mehrfach genutzt werden. So verlagert die Seestadt Aspern das (Langzeit-)Parken in nutzungsgemischte Gebäude. Diese Maßnahme zählt auf die Standortqualität und die Attraktivität des öffentlichen Raums ein.

ANWENDBEREBICHE



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

MEHRFACHNUTZUNG DER SAMMELGARAGEN

Wegen des hohen Grundwasserpegels sind in der Seestadt Tiefgaragen nur bedingt möglich. Die Lösung:

- **Split-Level-Garagen**
Sie haben maximal zwei Geschosse unter dem Grund und reichen in die Erdgeschosszone, auf Bodenniveau sind sie nur vom Blockinneren zu sehen. Von der Straßenseite sind Geschäftsnutzungen möglich.
- **Hochgaragen**
Ihre flexible Bauweise soll Rückbau, Umnutzungen und Erweiterungen ermöglichen. Sie sind mit gemischten Gebäudenutzungen verbunden.

ANORDNUNG DER SAMMELGARAGEN

Die wenigen Stellplätze im öffentlichen Raum sind dem Halten und Kurzzeitparken vorbehalten, dienen als Ladezonen oder sind als Behindertenstellplätze ausgewiesen. Längerfristiges Parken ist in Sammelgaragen möglich:

- Einige sind ausschließlich für Bewohnende zugänglich.
- Andere dienen auch Besuchenden zum Kurzparken.
- Parkgaragen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in etwa gleich weit entfernt, wobei die Haltestellen vernetzter sind als die Sammelgaragen.
- Die Sammelgaragen müssen in 300 Metern fußläufiger Entfernung erreichbar sein.
- Die Zufahrt muss möglichst direkt verlaufen.

MEHRFACHNUTZUNG VON VERKEHRSFLÄCHEN

SINT-NIKLAAS, BELGIEN



MEHRFACHNUTZUNG & VERLAGERUNG



ÖFFENTLICHER RAUM & AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

In Sint-Niklaas leben rund 80 000 Menschen. Die Stadtverwaltung fand heraus, dass sich die Parkplatzkapazitäten fast verdoppeln lassen, wenn private Stellplätze auch dem öffentlichen Gebrauch dienen.

Bis zum Jahr 2030 soll die Flächenversiegelung in Deutschland um 45 Prozent gesenkt werden. Die wenigen verfügbaren Flächen in Städten erfordern effizientes Wirtschaften. Dies kann mit einer zeitlich getrennten Mehrfachnutzung von Flächen durch verschiedene Nutzergruppen gelingen.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



BESTAND

MASSNAHMEN

MEHRFACHNUTZUNG VON PRIVATEN PARKMÖGLICHKEITEN

Die Stadt plante einen Radfahrstreifen auf einer Hauptverkehrsstraße in die Innenstadt. Deshalb vereinbarte sie zunächst mit einem Supermarkthaber, dass Anwohnende dessen Kundenparkplatz gantztägig nutzen dürfen. Inzwischen liegen weitere 18 Verträge vor, die Bewohnenden rund 950 Stellplätze kostenlos oder gegen eine geringe Gebühr von maximal 30 Euro im Monat verfügbar machen. Für die städtische Planungssicherheit sind die Verträge auf neun Jahre begrenzt. Dafür hält die Stadt die Infrastruktur instand und verwaltet die Verträge.

MEHRFACHNUTZUNG VON LIEFER- UND LADEZONEN

Für den Liefer- und Ladeverkehr gibt es zentral Parkflächen, deren Nutzung zwischen 11:30 und 18:30 Uhr untersagt ist. In dieser Zeit sind die Flächen für Fahrräder bestimmt.



EFFIZIENTE NUTZUNG DER VORHANDENEN INFRASTRUKTUR

RADOLFZELL, BADEN-WÜRTTEMBERG



AUSGANGSLAGE

Radolfzell mit etwa 30 000 Einwohnenden ist ein beliebtes Reiseziel: Pro Jahr besuchen etwa 60 000 bis 90 000 Menschen die Stadt, was den Parkdruck erhöht. Deshalb beschloss die Stadtverwaltung 2017 eine neue Parkgebührensatzung mit angehobenen Gebühren.

Das Bestreben, öffentliche Flächen für den Aufenthalt und den Umweltverbund bereitzustellen, steht einem hohen Parkdruck gegenüber. Eine Lösung kann darin bestehen, die vorhandene Infrastruktur anzupassen, denn häufig sind die Parkierungsanlagen zu teuer, das Parken auf der Straße zu günstig und das Autofahren attraktiver als der öffentliche Verkehr.

ANWENDUNGSBEREICHE



MASSNAHMEN

ANGLEICHEN DER KOSTEN

Die neue Parkgebührensatzung sieht Folgendes vor:

- Parkgebühren: 1 Euro/Stunde und Tageshöchstsatz 8 Euro
- Stadtbushgebühren: Halbierung des Einzelfahrscheins von 2,30 Euro auf 1 Euro, Monatsticket 30 bis 60 Euro

Hinter der verdreifachten Anzahl verkaufter Einzelfahrscheine stehen etwa 15 000 Personen pro Monat. Das zeigt, dass eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr machbar ist.

DAUERPARKSCHNEINE

Die historische Altstadt Radolfzells ist vom ruhenden Verkehr befreit. Bewohnende und Angestellte können einen vergünstigten Dauerparkschein für 40 Euro pro Monat erwerben, der sie zum Parken in den Parkieranlagen außerhalb der Altstadt berechtigt. Das Kontingent der Dauerparkscheine ist begrenzt, damit auch für Kurzzeit- und Tagesparkende ausreichend Parkplatzkapazitäten bleiben.

DIFFERENZIERUNG VON BEWOHNERPARKGEBÜHREN

FREIBURG, BADEN-WÜRTTEMBERG



BEWOHNERPARKEN

Im Jahr 2020 änderte der Bund das Straßenverkehrsgesetz und hob die Obergrenze für das Anwohnerparken in Höhe von 30,70 Euro bundesweit auf. Seitdem können Länder die Regelung der Gebührenhöhe bei erheblichem Parkdruck auf die Kommunen übertragen.

AUSGANGSLAGE

Seit April 2022 gilt in Freiburg eine neue Bewohnerparkgebührensatzung, deren Ziel es ist, Flächen gerecht aufzuteilen und zu nutzen. Die Stadt möchte einen Anreiz schaffen, auf nicht benötigte Autos zu verzichten oder auf kleine Autos umzusteigen.

ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICHETER RAUM



HOCHVERDICHETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



BESTAND

MASSNAHMEN

GEBÜHREN IN ABHÄNGIGKEIT VON DER FAHRZEUGLÄNGE

Laut Bewohnerparkgebührensatzung sind die Kosten von der Fahrzeuglänge abhängig und betragen im Durchschnitt 30 Euro im Monat. Dadurch entstehen folgende Gebühren:

- Fahrzeuge bis 4,20 Meter Länge: 240 Euro/Jahr
- Fahrzeuge ab 4,70 Meter Länge: 480 Euro/Jahr

Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim lehnte einen Eilantrag gegen die Satzung in einem nicht anfechtbaren Beschluss ab.

AUSNAHMEREGLUNGEN

Ausnahmeregelungen bestehen aus sozialen Gründen:

- Personen mit blauem Parkausweis zahlen keine Gebühren.
- Mobilitätseingeschränkte Menschen mit orangenem Parkausweis und Sozialhilfebeziehende zahlen eine um 50 bis 25 Prozent reduzierte Gebühr.

ERHÖHUNG DER GEBÜHREN FÜR BEWOHNERPARKAUSWEISE UM DAS ZEHNFACHE

WIESBADEN, HESSEN



BEWOHNERPARKEN

AUSGANGSLAGE

Mit 17 Bewohnerparkzonen und regelmäßigen Kontrollen falsch abgestellter Fahrzeuge möchte Wiesbaden die Verkehrssicherheit erhöhen. Vor allem tagsüber gibt es einen starken Parkdruck, weshalb das Bewohnerparken von Montag bis Freitag auf 9 bis 20 Uhr begrenzt wurde. Wer keinen Parkausweis hat, darf in dieser Zeit mit Parkscheibe zwei Stunden kostenfrei parken.

Der Parkdruck ist in zentrumsnahen Wohngebieten oft besonders hoch, weil es dort zu wenig private Stellplätze gibt oder die Pkw-Besitzquote zu hoch ist. Bewohnerparkzonen sollen die angespannte Parksituation entlasten und den Parksuchverkehr reduzieren. Ein Parkraummanagement sieht angepasste Gebühren für Besuchende oder Handwerksbetriebe vor.



ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



GESAMTSTÄDTISCH



BESTAND

MASSNAHMEN

ENTWICKLUNG ZUM BEWOHNERPARKEN

Die erste Anwohnerparkzone in Wiesbaden entstand im Jahr 1988. Nach Klagen wurde 1998 das Anwohnerparken als rechtswidrig eingestuft. Im Oktober 2003 führte die Stadt das Bewohnerparken ein, das auf einem neuen Gesetz für eine verbesserte Parksituation in dicht bebauten Gebieten beruht. Zwei Jahre später kamen fünf weitere Bewohnerparkzonen dazu.

VERZEHNFACHUNG DER GEBÜHREN

Im August 2022 hob die Stadt die Gebühren für das Bewohnerparken um das Zehnfache auf 120 Euro pro Jahr an. Offiziell begründet wird dieser Schritt mit den hohen Unterhaltungskosten von rund 200 Euro pro Stellplatz im Jahr. Das Land Hessen gewährt den Kommunen freie Gestaltung bei den Parkgebühren und gibt nur eine Höchstgrenze von 767 Euro im Monat vor. Ein Bewohnerparkausweis ist ein Jahr gültig und verlängert sich nicht automatisch.

MEHREINNAHMEN ERMÖGLICHEN VERGÜNSTIGTES ÖPNV-TICKET

Mit den Mehreinnahmen finanziert die Stadt das Schüler-ticket Hessen, dessen Preis sich dadurch halbieren ließ. Wiesbadener Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren können für 15 Euro pro Monat in ganz Hessen und in Mainz unbegrenzt Bus und Bahn im Nahverkehr fahren. Ein kleiner Teil der Mehreinnahmen fließt in die Modernisierung des Antragssystems der Bewohnerparkausweise.

ERHEBUNG EINER GEBÜHR FÜR GROSSE MITARBEITENDEN-PARKPLÄTZE

NOTTINGHAM, ENGLAND



MOBILITÄTSMANAGEMENT

AUSGANGSLAGE

Nottingham mit rund 330 000 Einwohnenden ist zusammen mit der Nachbarstadt Derby eine Metropole der Region und damit Ziel unzähliger Pendelnder pro Tag. Die Folge sind Verkehrsbelastungen und ein großer Flächenbedarf für den ruhenden Kfz-Verkehr. Gewerbetreibenden entstehen hohe Kosten für den Bau von Mitarbeitenden-stellplätzen.

Eine erfolgreiche Mobilitätswende verlangt sowohl Push-Maßnahmen, die unverträgliches Mobilitätsverhalten zurückdrängen, als auch Pull-Maßnahmen, die umweltverträgliche Verkehrsmittel fördern. Bei der Wahl des Verkehrsmittels spielen Zeit und Abstellmöglichkeiten am Zielort eine Rolle. Dieser alltägliche Zielort ist für einen Großteil der Menschen der Arbeitsplatz.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



GESAMTSTÄDTISCH



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

DIE FUNKTION DER GEBÜHR

Seit 2012 müssen Betriebe jährlich 379 Pfund (ca. 434 Euro) pro Mitarbeitendenstellplatz an die Stadt zahlen. Die »Nottingham's Workplace Parking Levy« betrifft Betriebe, die mindestens elf Stellplätze für Mitarbeitende vorhalten. Für etwa 25 000 Parkplätze im Stadtgebiet ist die Gebühr fällig, was 42 Prozent des gesamten Parkraums entspricht. Mit den Einnahmen wird der öffentliche Verkehr ausgebaut. Ziele der eingeführten Gebühr sind:

- Etablierung attraktiver Mobilitätsalternativen zum privaten Kfz
- Bereitstellung eines hochwertigen öffentlichen Verkehrs
- Stärkung des städtischen Handels und von Investitionen

VERBESSERUNGEN DURCH DIE GEBÜHR

Innerhalb der ersten drei Jahre nach Einführung der Gebühr nahm die Stadt rund 25 Millionen Pfund (ca. 28,6 Millionen Euro) an Steuern ein. Das Geld wurde für die folgenden Maßnahmen verwendet:

- Ausbau des Straßenbahnsystems
- Renovierung und Ausbau des Hauptbahnhofs
- Anschaffung von 45 elektrisch betriebenen Bussen
- Ausbau der Radinfrastruktur

Damit verfügt Nottingham europaweit über die größte Flotte an elektrisch betriebenen Bussen. Die Menschen legen inzwischen rund 40 Prozent ihrer Arbeitswege mit dem öffentlichen Verkehr zurück, der Ausstoß verkehrsbedingter Treibhausgase ließ sich um 33 Prozent senken, 13 Prozent davon sind auf eine alternative Verkehrsmittelwahl zurückzuführen. Die Investitionen haben Nottingham gleichzeitig als gewerblichen Standort beliebter gemacht.

KOOPERATION MIT BAUHERR*INNEN MITTELS MOBILITÄTSVERTRÄGEN

GRAZ, ÖSTERREICH



MOBILITÄTSMANAGEMENT

AUSGANGSLAGE

Die dynamische Stadtentwicklung von Graz fordert zusätzlichen Wohnraum und eine erweiterte Infrastruktur. Mangels einer Grazer Stellplatzverordnung muss pro Wohneinheit ein Stellplatz errichtet werden. Deshalb entwickelte die Stadt eine Mobilitätsstrategie, mit der sie den Anteil am motorisierten Individualverkehr von 47 auf 37 Prozent reduzieren möchte.

Auf Basis der »Neuen Leipzig-Charta« von 2020 setzt die Stadt Graz auf eine kooperative Stadtentwicklung mit den Menschen vor Ort. Zeitgemäße Mobilitätsmaßnahmen müssen mehr umfassen, als eine bestimmte Anzahl an Pkw-Stellplätzen zu fordern. Vielmehr gilt es, Alternativen zum privaten Pkw zu fördern.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



NEUBAU

MASSNAHMEN

MOBILITÄTSVERTRÄGE

Seit 2011 schließt die Stadt Graz bei größeren Stadtentwicklungsprojekten privatrechtliche Mobilitätsverträge mit den Bauträger*innen. Die Verträge beinhalten Push- und Pull-Maßnahmen, von denen alle Seiten profitieren:

- Die Stadt kann große Bauvorhaben im Innenstadtbereich leichter umsetzen.
- Die Kosten für Bauträger*innen mindern sich.
- Die Nutzenden bekommen ein attraktives und kostengünstiges Mobilitätsangebot.

Um solche Verträge zu schließen, muss das betreffende Gebiet mindestens 10 000 Quadratmeter groß und an den öffentlichen Verkehr angeschlossen (nächste Haltestelle muss innerhalb von 300 Metern erreichbar) sein oder die Stadt sorgt für einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr.

Die Mobilitätsverträge, die auch Teil von städtebaulichen Verträgen sein können, umfassen in der Regel:

- Reduktion der Stellplatzobergrenze von 1,0 pro Wohneinheit auf 0,8
- Vereinbarung von Maßnahmen in unterschiedlichen Themenfeldern wie die Errichtung kostenloser öffentlicher Fuß- und Radwegdurchquerungen oder hochwertiger Radabstellanlagen und -serviceangebote
- Möglichkeit, Sammelgaragen ohne direkte Verbindung zur Wohnung zu errichten
- bei Erstbezug Bereitstellung von Jahreskarten für den öffentlichen Verkehr
- Installation von elektronischen Anzeigen bei den Hauseingängen für die Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle

MOBILITÄTSMANAGEMENT IN EINEM AUTOARMEN QUARTIER

LINCOLN-SIEDLUNG, DARMSTADT, HESSEN



MOBILITÄTSMANAGEMENT

80 Prozent aller Wege starten oder enden am Wohnort. Um den privaten Pkw möglichst entbehrlich zu machen, braucht es ein multimodales Mobilitätsangebot mit nachhaltigen Verkehrsmitteln.

AUSGANGSLAGE

Die Lincoln-Siedlung liegt etwa drei Kilometer von der Darmstädter Innenstadt entfernt. Auf knapp 25 Hektar Wohnraum leben bis zu 5000 Menschen. Die Fläche beinhaltet auch Versorgungseinrichtungen wie Kindertagesstätten, Grundschule oder Erholungszonen. Unter dem Motto »Klug gemanagt statt einfach nur »autogerecht«« umfasst das Mobilitätskonzept die Erschließung und Gestaltung des öffentlichen Raums sowie diverse Mobilitätsmaßnahmen.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

VERKEHRLICHE ERSCHLIESSUNG, STÄDTEBAULICHES KONZEPT UND MOBILITÄTSANGEBOTE

Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung umfasst mehrere Module:

- Straßenbahn: Östlich der Siedlung verlaufen drei Linien. Eine bestehende Haltestelle und die zusätzlich gebaute Haltestelle »Lincoln-Siedlung« sind fußläufig erreichbar.
- Bus: Ein Quartiersbus fährt zum nächsten Nahversorgungszentrum.
- Privat-Kfz: Die Parkierungsanlagen befinden sich an den Rändern des Areals und sind maximal 300 Meter von jedem Wohnhaus entfernt. Der Stellplatzschlüssel von 0,65 Stellplätzen pro Wohneinheit ist verpflichtend.
- Carsharing: Auf dem gesamten Areal verteilen sich Carsharing-Stellplätze. Den Bewohnenden stehen exklusiv E-Carpooling-Fahrzeuge zur Verfügung, die sie bis zu vier Stunden pro Woche kostenlos nutzen können.
- Verkehrsberuhigung: Die Siedlung selbst ist überwiegend verkehrsberuhigt und kommt fast ohne Durchgangsverkehr aus.
- Fahrrad: Fahrradverleihstationen und ein Lastenradverleih sind über das Gebiet verteilt.
- Quartierspark: Im Siedlungszentrum liegt der Quartierspark, der an die neue Straßenbahnhaltestelle angeschlossen ist und über angelegte Fuß- und Radwege sowie verkehrsberuhigte Straßen erreichbar ist.
- Mobilitätszentrale: Sie unterstützt die Bewohnerschaft frühzeitig bei der Nutzung des Angebots und vergibt die wenigen Stellplätze, auf die sich die Bewohnenden bewerben können.

SUKZESSIVE REDUZIERUNG DER PARKPLÄTZE IM INNENSTADTBEREICH

ZÜRICH, SCHWEIZ



ÖFFENTLICHER RAUM & AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

Die von der Stadt Zürich seit 1990 verfolgten Maßnahmen dienen dem Ziel, die Anzahl der innerstädtischen Parkmöglichkeiten auf konstantem Niveau zu halten. Im Jahr 2001 wurde im kommunalen Verkehrsplan festgelegt, dass beim Bau von Tiefgaragen die gleiche Anzahl an Parkplätzen im öffentlichen Raum entfallen soll. Stattdessen entstehen dort Fuß- und Radwege oder Grünflächen. 2022 verabschiedete die Stadt den Richtplan Verkehr und möchte damit oberirdische Parkplätze weiter minimieren.

Ein abgestelltes Auto benötigt eine Fläche von rund zwölf Quadratmetern, zehnmal so viel wie die benötigte Fläche für ein Fahrrad. Die ungleichmäßige Flächenverteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger und die Flächenversiegelung sprechen dafür, die Parkflächen zu reduzieren. Tiefgaragen oder Parkhäuser können Abhilfe schaffen, eine schrittweise Reduktion der Abstellmöglichkeiten ebenfalls.

ANWENDUNGSBEREICHE

VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



BESTAND

MASSNAHMEN

VERLAGERUNG OBERIRDISCHER PARKMÖGLICHKEITEN

Durch die Verlagerung von Stellplätzen in Parkhäuser und Tiefgaragen konnte die Stadt viele Straßen und Plätze vom ruhenden Verkehr befreien. Zwischen 2003 und 2009 betraf das rund 17 Prozent der Parkmöglichkeiten am Straßenrand.

STEIGERUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT

In den kommenden Jahren sollen zehn innerstädtische Straßenräume umgestaltet werden, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Dafür wird der ruhende Verkehr in naheliegende Parkbauten verlagert. Mit der Umwidmung einzelner Straßen zur Fußgängerzone wird das Fußverkehrsnetz erweitert. Die Flächenentsiegelung und -begrünung zählt ebenfalls auf die Aufenthaltsqualität ein und dient dem Klima.

REDUKTION »BLAUER ZONEN«

In blauen Zonen dürfen Fahrzeuge von Montag bis Samstag zwischen 8 und 19 Uhr eine Stunde lang parken. Anwohnende und Gewerbetreibende können während der bewirtschafteten Zeiten mit einer Jahreskarte dauerhaft dort parken. Auf Basis des Richtplans sollen die blauen Zonen weiter reduziert und gleichzeitig freie Kapazitäten in Parkbauten genutzt werden.

TEMPORÄRE UMNUTZUNG VON PARKPLÄTZEN - PROJEKT »SUMMERSTREETS«

MÜNCHEN, BAYERN



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

In einer wachsenden Großstadt wie München sind Freiräume für die Lebensqualität der Menschen immer gefragter. Dafür möchte die Stadt möglichst viele Flächen in der Stadt neu anordnen und für den Aufenthalt umgestalten. Seit 2019 wandelt sie im Sommer Straßenparkplätze in temporäre Aufenthaltsflächen um, die »Summerstreets«. Während das gestaltete Flächenangebot auf positive Resonanz stieß, wurde die schlechtere Parkplatzverfügbarkeit bemängelt.

Die meisten Innenstädte sind noch immer vom ruhenden und fließenden Verkehr geprägt. Dafür fehlen vielerorts in den dicht bebauten Blöcken Freiflächen zum Aufhalten. Zudem erhitzen die Städte durch die Flächenversiegelungen und die vielen parkenden Pkw.

ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICHTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

**TEMPORÄRE EINFÜHRUNG VON FUSSGÄNGERZONEN/
SPIELSTRASSEN**

In der Zeit der Summerstreets werden vor allem Wohn- und Nebenstraßen verkehrlich beruhigt oder komplett für den Kfz-Verkehr gesperrt. Die Straßen zeichnen sich aus durch:

- spielende Kinder
- einladende Aufenthaltsflächen
- Bücherregale
- temporäre Begrünung
- Erweiterung der Gastronomieaußenbereiche zum Ausgleich der Umsatzeinbußen durch die Pandemie

AUFENTHALTSFLÄCHEN DURCH PARKLETS

Seit 2020 erweitern Parklets die Aufenthaltsqualität in den Straßen – aus Holz errichtete Sitzgelegenheiten, die vorübergehend im öffentlichen Raum aufgestellt werden. Pflanzen, Hochbeete, Beleuchtung, Regenschutz oder Radabstellanlagen erhöhen die Nutzbarkeit der Parklets.

Der § 45 Abs. 1 Satz Nr. 6 StVO ermöglicht es Kommunen, zeitlich begrenzte Verkehrsversuche durchzuführen.

**FUSSVERKEHRSVERTRÄGLICHES
GEHWEGPARKEN**

KARLSRUHE, BADEN-WÜRTTEMBERG



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

In Karlsruhe wurde das Gehwegparken in der Vergangenheit geduldet. Um allen Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden, startete die Stadt 2019 das Projekt »Faires Parken in Karlsruhe«.

Das Parken auf Gehwegen ist bei entsprechender Beschilderung gestattet. Diese darf nur dort angebracht werden, wo zu Fuß Gehende, Rollstuhlfahrende und Kinderwagen auch im Begegnungsverkehr nicht eingeschränkt werden. Dennoch wird das Gehwegparken auch an nicht beschilderten Stellen häufig geduldet, was den Fußverkehr behindert.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



BESTAND

MASSNAHMEN

FESTLEGEN VON REGELQUERSCHNITTEN

Ein Begegnungsfall auf Gehwegen sieht eine Regelbreite von 2,50 Metern vor, was angesichts des hohen Parkdrucks in Bestandsgebieten selten flächendeckend umsetzbar ist. Karlsruhe fand das Mindestmaß von 1,60 Metern als Kompromiss. Es errechnet sich aus dem Platzbedarf von 1,10 Meter eines Rollstuhlfahrenden und einem Sicherheitsraum von einem halben Meter. Es wurden sechs Querschnitte erarbeitet, in die Faktoren wie die Mindestfahrbahnbreite einfließen.

EINBINDEN VON VERTRETUNGEN IN DEN STADTTTEILEN

Das Projekt startete mit Begehungen in drei Stadtteilen. Für den weiteren Verlauf wurden Bürger*innenvertretungen einbezogen, die mithilfe eines Leitfadens geeignete Straßenabschnitte im jeweiligen Stadtteil bestimmten.

PARKRAUMÜBERWACHUNG

Das Ordnungsamt verteilte in einer Übergangsphase Hinweiszettel. Seit Abschluss dieser Phase ahndet das Amt unerlaubtes Gehwegparken konsequent, was die Zahl der monatlichen Verstöße von 2800 auf 1100 innerhalb eines Jahres deutlich reduzierte.



FLÄCHENGERECHTIGKEIT ZUGUNSTEN DER AUFENTHALTS- QUALITÄT

KASSEL, HESSEN



AUSGANGSLAGE

Das Gründerzeitquartier Kassels stand zwischen 2009 und 2019 im Zentrum des Städtebauförderprogramms »Aktive Kernbereiche«, das eine Umgestaltung der östlichen Friedrich-Ebert-Straße, der Goethestraße und der Germaniastraße beinhaltete, eine Flächenumverteilung, eine Parkraumneuordnung sowie eine Steigerung der Aufenthaltsqualität. 2016 wurde der Umbau der Friedrich-Ebert-Straße als beispielhafte Verkehrslösung zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität auf städtischen Hauptverkehrsstraßen mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis ausgezeichnet.

Eine aufs Auto fokussierte Flächenaufteilung in Städten ist nicht mehr zeitgemäß. Bei einer gerechteren Verteilung der Flächen auf den Umweltverbund lässt sich gleichzeitig die Aufenthaltsqualität steigern. Ansprechend gestaltete Flächen wirken auch gegen Leerstände, ziehen Laufkundschaft an und fördern kulturelle Begegnungen.

ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICTETER RAUM

HOCHVERDICTETER RAUM

EINZELMASSNAHME

GESAMTSTÄDTISCH

BESTAND

MASSNAHMEN

FLÄCHENUMVERTEILUNG FRIEDRICH-EBERT-STRASSE

Der betreffende Straßenzug ist 800 Meter lang und gilt als Hauptverkehrsachse. Die Umgestaltung umfasste:

- Zusammenlegung der Fahrbahnen für Kfz und Bahn
- Neuordnung der Parkflächen
- Verbreiterung der Gehwege
- Anlegen einer Mittelinsel für den Fußverkehr
- Pflanzung von 72 neuen Bäumen mit befahrbaren, wasserdurchlässigen Baumscheiben
- Wegfall von 40 Pkw-Parkplätzen
- Einrichtung von zehn neuen Ladezonen und einem neuen Behindertenstellplatz

Die Park- und Halteflächen heben sich durch dunkles Basaltpflaster vom übrigen Straßenraum ab und sind auf Gehwegniveau heruntergesetzt.

FLÄCHENUMVERTEILUNG GOETHESTRASSE

In der Goethestraße umfasste die Umgestaltung:

- Bau eines zweiten Bahngleises; die Gleise teilen sich mit dem Kfz-Verkehr jeweils eine Spur
- Schaffung einer etwa zwölf Meter breiten, barrierefreien Fußgängerpromenade mit schattigen Sitzflächen und Aufenthaltsmöglichkeiten
- Errichtung von Radwegen auf einer Seite der Promenade bzw. eines Schutzstreifens auf der gegenüberliegenden Seite
- Anlegen eines mittleren Grünstreifens mit Durchgängen alle 20 Meter
- Veränderung von einer Quer- zu einer Senkrechtparkierung

DER ÖFFENTLICHE RAUM IN EINEM AUTOARMEN QUARTIER

VAUBAN-STADTTEIL, FREIBURG,
BADEN-WÜRTTEMBERG



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

Der Vauban-Stadtteil in Freiburg auf einem ehemaligen Kasernengelände gilt als eines der ersten autoarmen Quartiere Deutschlands. Auf rund 41 Hektar leben etwa 5600 Menschen. Das »Vauban-Forum« beabsichtigte, einen nachhaltigen Modellstadtteil zu planen, dessen Mobilitätskonzept eine Straßenbahnlinie mitten durch das Areal vorsieht und den Bau von Quartiersgaragen am Rand.

Das Leitbild einer auto-gerechten Stadt hat dafür gesorgt, dass städtische Straßenräume großflächig dem fließenden und ruhenden Autoverkehr dienen. Grünflächen oder freie Flächen zum Verweilen wurden verdrängt. Autoarme Quartiere, die sich der Aufenthaltsqualität verschreiben, sollen dieser Tendenz entgegenwirken.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICHTETER RAUM



HOCHVERDICHTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

OFFENE BEBAUUNG UND DEZENTRALE GRÜNFLÄCHEN

Der Vauban-Stadtteil weist eine vergleichsweise geringe Dichte auf. Das Quartier zeichnet sich aus durch:

- ein heterogenes Stadtbild mit privaten Vorgärten und Innenhöfen dank sogenannter Townhouses und Zeilenbauten
- kleine grüne Oasen und mehrere »Pocketparks« ziehen sich fingerartig über breite Grün- und Spielachsen durch den gesamten Stadtteil
- Gebäude sind über verkehrsberuhigte Bereiche erschlossen
- keine vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Raum und auf den Privatgrundstücken

Wer einen erforderlichen Stellplatznachweis erbringt, kann einen Stellplatz in der Quartiersgarage kaufen oder eine Vereinbarung mit »Autofreies Wohnen e. V.« treffen.

DIVERSITÄT DER BEWOHNERSCHAFT

Das autoarme Wohnen trägt zu einer Durchmischung der Bewohnerschaft bei. So gibt es auch besondere Wohnformen wie spezifische Wohnprojekte, studentische Wohnungen oder soziale und kirchliche Einrichtungen.

DER ÖFFENTLICHE RAUM IN EINEM AUTOARMEN QUARTIER

LINCOLN-SIEDLUNG, DARMSTADT, HESSEN



ÖFFENTLICHER RAUM & AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

Das Quartier Lincoln-Siedlung ist drei Kilometer von der Innenstadt entfernt auf einer ehemaligen Militärfäche entstanden. Es bietet Versorgungseinrichtungen und Wohnraum für rund 5000 Menschen. Das Mobilitätskonzept befreit den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr. Wegen der isolierten Lage des Quartiers sind die Freiräume in der Siedlung besonders wichtig.

Eine am motorisierten Individualverkehr orientierte Stadt ist funktional erschlossen und bietet wenig Raum für alternative Nutzungen. Autoarme Quartiere sollen dazu beitragen, den öffentlichen Raum umzuwidmen und das Stadtbild zugunsten einer besseren Aufenthaltsqualität zu verschönern.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

ZENTRALE GRÜNSTRUKTUREN

Der zwei Hektar große Quartierspark ist das grüne Herz und der zentrale Treffpunkt des Areals. Er ist charakteristisch für das Quartier und schafft ein positives Image. Im Sinne einer sogenannten Schwammstadt sind Grünflächen, in denen Regenwasser versickern kann, immer bedeutender. Ausgehend vom Park erstrecken sich straßenbegleitendes Grün, private Grünflächen und eine etwa 30 Meter breite Grünachse fingerartig durch das gesamte Quartier.

BEGEGNUNG UND SOZIALE ANEIGNUNG

An den Quartierspark grenzt der Quartiersplatz, der als Eingang in die Siedlung dient. Die angrenzende Kita und Schule sowie eine Stadtbahnhaltestelle beleben den Platz. Über zwei Stichstraßen, in denen Schrittgeschwindigkeit gilt, sind die Quartiersgaragen erreichbar. Das übrige Wegenetz ist für zu Fuß Gehende und Radfahrende ausgerichtet und fördert damit die aktive Mobilität. Auf dem Weg in die Stadt sind dezentral Spielplätze und Sitzgelegenheiten verteilt für mehr Aufenthaltsqualität und Begegnungen im Alltag.

PARKRAUMNEUORDNUNG IM RAHMEN DER STADTSANIERUNG

BIEDERMEIERVIERTEL, HOF, BAYERN



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

Das historische Biedermeierviertel liegt im Stadtzentrum Hofs und zeichnet sich durch Wohnungen und Geschäftsräume aus. Wegen der hohen Bebauungsdichte und der Mängel in der Bausubstanz möchte die Stadt das Gebiet sanieren. Eine vorgeschaltete Untersuchung ergab eine starke Belastung durch den ruhenden Verkehr, einen hohen Versiegelungsgrad und eine starke Verkehrsbelastung durch den Anwohnendenverkehr, durch Geschäftskund*innen sowie den Bring- und Holservice an der Schule.

Historische Stadtviertel sind aus städtebaulicher Sicht wegen ihrer räumlichen Struktur, Gebäudearchitektur und der Gestaltung des öffentlichen Raums etwas Besonderes. Allerdings sind die engen Straßenräume nicht für den heutigen Kfz-Verkehr ausgelegt und deshalb oft zugeparkt, was andere Nutzungen vielfach ausschließt.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICHTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

QUARTIERSGARAGE

Eine mehrgeschossige Quartiersgarage auf einem Randgrundstück soll das Viertel verkehrlich entlasten. Dort ist ebenfalls Platz für eine »Eltern-Haltestelle«, die mehr Verkehrssicherheit vor den Schulen gewähren und zusätzlich den Verkehr im Quartier reduzieren soll. Die Anzahl der Stellplätze berechnet sich aus Bestand, Überbedarf und prognostiziertem Bedarf. Nach dem Bau der Quartiersgarage ist die Umgestaltung der Straßenräume und Blockinnenbereiche in Kooperation mit den Eigentümer*innen und durch finanzielle Förderung geplant.



REDUKTION VON STELLPLÄTZEN IN EINER GESCHÄFTSSTRASSE

EISENBAHNSTRASSE, SAARBRÜCKEN, SAARLAND



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

»Stadtmitte am Fluss« ist ein städtebauliches Gesamtprogramm der Landeshauptstadt Saarbrücken, das 2004 aufgesetzt wurde. Die Eisenbahnstraße als Geschäftsstandort war stark vom Verkehr geprägt. Um die Innenstadt aufzuwerten, gestaltete die Stadt mithilfe des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung EFRE die Straße auf einer Länge von 700 Metern neu.

Die Einkaufsstraßen vieler Städte sind verkehrlich stark belastet und haben dadurch an Attraktivität verloren. Zu hohes Tempo, Autolärm und zugeparkte Straßenräume zusammen mit der veränderten Einzelhandelsstruktur sind konkrete Gründe für viele der ersichtlichen negativen Stadtbildentwicklungen. Um die Standorte wieder attraktiver zu machen, orientiert sich die Planung für eine Umgestaltung stark am Fußverkehr.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICHTETER RAUM



HOCHVERDICHTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

REDUZIERUNG DES KFZ-VERKEHRS

Um den Kfz-Verkehr zu reduzieren, wurde die Anzahl der Fahrbahnen von vier auf zwei und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert. Auch das Stellplatzangebot wurde begrenzt und gleichzeitig eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Die Verkehrsstärke ließ sich von 8000 Kfz pro Tag auf 6500 pro Tag verringern. Durch diese verkehrlichen Maßnahmen entstand Platz für andere Nutzungen, die Verkehrssicherheit wurde erhöht und die Lärmbelastung gesenkt.

FUSSVERKEHR & AUFENTHALTSQUALITÄT

Im Zuge der Stärkung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität wurden die folgenden Punkte umgesetzt:

- Längsverkehr: Errichtung von Gehwegen mit mindestens zwei Metern Breite
- Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen und Belebung durch Gewerbetreibende und Gastronomen
- Bau einer Mittelinsel zur Querung der Eisenbahnstraße
- Verbesserung von Barrierefreiheit und Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

RADVERKEHR

Mit der Tempobeschränkung konnte der Rad- und Kfz-Verkehr als Mischverkehr zusammengelegt werden. Die Schutzstreifen für den Radverkehr erfüllen mit 1,25 Meter Breite plus einem halben Meter Sicherheitstrennstreifen das empfohlene Mindestmaß.

Zur Temporeduktion auf innerstädtischen Hauptstraßen siehe Handreichung des Umweltbundesamtes »Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen«

ORTSKERNBELEBUNG DURCH UMNUTZUNG EINES PARKPLATZES

GÖFIS, ÖSTERREICH



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

In der Gemeinde Göfis im Vorarlberg steigt die Bevölkerungszahl seit Jahren kontinuierlich, was sich auch auf den Kfz-Verkehr auswirkte. Als Nachbargemeinde der Stadt Feldkirch sorgte sich die Gemeinde Göfis, zu einem reinen Wohnort ohne kulturelles Leben und ohne ausreichende Nahversorgung zu werden. Auf den ehemaligen Parkplätzen im Ortskern errichtete sie deshalb den bugo-Platz, womit sie den Verkehr entlasten und die Aufenthaltsqualität steigern konnte. 2020 gewann die Gemeinde den VCÖ-Mobilitätspreis im Bereich Raumplanung, Siedlungsentwicklung und Wohnen.

Parkplätze zu belebten Aufenthaltszonen umzufunktionieren, ist die Prämisse zukunftsweisender Stadtplanungen. Grünflächen und Begegnungsorte sollen dem autozentrierten Stadtbild entgegenwirken und damit zu einer Revitalisierung der Ortskerne beitragen.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

VOM PARKPLATZ ZUM KULTURELLEN TREFFPUNKT

Die Gemeinde erwarb am Platz ein altes Gebäude, sanierte es und baute es zu einer Bücherei mit Café um. Der Ort ohne Konsumzwang entwickelte sich zum Treffpunkt der Bewohnenden. 2015 wurde der Parkplatz zurückgebaut, dafür entstanden außerhalb Ausgleichsparkplätze. Nach und nach kaufte die Gemeinde weitere angrenzende Gebäude und belebte durch diverse Geschäfte und Dienstleistungen den Platz.

STEIGERUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT

Heute ist der Ortskern der Gemeinde Göfis altersübergreifender Treffpunkt und Nahversorgungszentrum in einem. Hier finden sich alle Geschäfte des täglichen Bedarfs und ein Lokal. Der Platz verbindet auch Infrastruktureinrichtungen wie das Gemeindeamt, eine Elternberatung, den bugo-Garten oder das Repaircafé und dient als Ort für Veranstaltungen und Märkte.

NACHHALTIGE MOBILITÄT

Dank der kurzen Wege im Ort sind die Bewohnenden nicht mehr auf den privaten Pkw angewiesen. Stattdessen können sie auf alternative Mobilitätsangebote zurückgreifen: Am bugo-Platz gibt es ein Carsharing-Auto und eine E-Bike-Ladestation, der öffentliche Verkehr fährt 13 Bushaltestellen im Ort an und das Anrufsammeltaxi fährt bis fünf Uhr morgens.

LEBENDIGE ZENTREN IN KLEINSTÄDTEN DURCH INNENENTWICKLUNGSMASSNAHMEN

BAD SODEN-SALMÜNSTER, HESSEN



ÖFFENTLICHER RAUM & AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

Bad Soden-Salmünster ist eine wegen der Gesundheitseinrichtungen, Thermen und Heilbäder vom Tourismus geprägte Kleinstadt im Main-Kinzig-Kreis. Eine Landstraße verbindet die Stadtteile Bad Soden und Salmünster miteinander. Beide sind für die Nahversorgung der umliegenden Stadtteile zuständig. Die Altstadt Bad Sodens ist eng bebaut, hat viele Leerstände in den Erdgeschossen, und die durchführende Brückenstraße diente oft als Abkürzung. Mit verschiedenen Projekten möchte die Gemeindeverwaltung die Innenstadt wieder lebendiger und lebenswerter gestalten.

Als beliebte Wohn- und Lebensstandorte mit einer starken sozialen Verbundenheit der Bewohnenden machen die mehr als 2100 Kleinstädte in Deutschland fast die Hälfte aller Siedlungen aus. Dort lag in den letzten Jahrzehnten der Fokus auf dem Kfz-Verkehr, was sich negativ auf die Aufenthaltsqualität auswirkte. Innovative Konzepte sollen die Ortskerne als Versorgungszentren wiederbeleben.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICHTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



BESTAND

MASSNAHMEN

VITALISIERUNG DER KERNSTADT

Die Stadt setzte verschiedene Maßnahmen in der Altstadt um:

- verkehrsberuhigter Bereich als Mischverkehrsfläche
- fast alle Straßen sind Einbahnstraßen mit zeitlicher Zufahrtsbeschränkung; montags bis freitags zwischen 6 und 19 Uhr und samstags zwischen 6 bis 14 Uhr ist die Zufahrt gestattet; keine Einschränkungen für Bewohnende und Lieferverkehr
- Bodenbelag aus rötlichen Pflastersteinen über die gesamte Querschnittsbreite
- Parken ist nur noch in gekennzeichneten Flächen erlaubt

WEITERE PROJEKTE UND VISIONEN

Bad Soden-Salmünster ist Teil des Pilotprojektes »Kleinstadtakademie« des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen und eine der teilnehmenden Kommune im Modellvorhaben »Kleine Städte. Große Vielfalt. Gute Zukunft.« Zwischen 2021 und 2023 können junge Menschen ihre Ideen für die Entwicklung kleinstädtischer Zentren in sogenannten Solution Labs einbringen. Die Konzepte werden in Pop-up-Laboren getestet, um übertragbare Handlungsansätze zu finden.

Mehr zur Kleinstadt-akademie unter:
www.kleinstadtakademie.de

NUTZUNG VON FLÄCHEN DES RUHENDEN VERKEHRS ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG

SCHWETZINGEN, BADEN-WÜRTTEMBERG



ÖFFENTLICHER RAUM & AUFENTHALTSQUALITÄT

AUSGANGSLAGE

In Schwetzingen leben rund 22 000 Menschen. Vor allem das barocke Schloss lockt jährlich etwa 700 000 Gäste in die Stadt. Eine Umgehungsstraße ermöglichte die Umgestaltung des Schlossplatzes. Diese brachte eine Verkehrsberuhigung mit sich, wo vorher täglich rund 8000 Autos fahren.

Straßenlärm lässt erwiesenermaßen den Stresspegel steigen, was zu Herzinfarkten führen kann. Laut Umweltbundesamt sind in Deutschland rund 50 000 Herzinfarkt-tote auf Straßenlärm zurückzuführen. Beruhigte Verkehrs-räume reduzieren und verlangsamten den Kfz-Verkehr, minimieren Verkehrslärm und steigern die Verkehrssicherheit wie auch die Aufenthaltsqualität.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH

Trotz der ehemals starken Verkehrsbelastung konnte die Stadt den Schlossplatz in einen verkehrsberuhigten Bereich umwandeln, in dem nun Tempo 15 km/h gilt. Seit 2011 sind keine Verkehrsunfälle mit Personenschaden mehr zu verzeichnen, und die Aufenthaltsqualität stieg dank der niedrigeren Lärmemissionen.

UMNUTZUNG DER VERKEHRSFLÄCHEN

Die Parkmöglichkeiten auf dem Platz entfielen vollständig. Stattdessen bieten die ehemaligen Parkflächen Platz für zu Fuß Gehende und die Außengastronomie. Täglich sind mehr als 2300 Menschen zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf dem Schlossplatz unterwegs. 2014 erhielt das Projekt die dauerhafte straßenverkehrsrechtliche Genehmigung.

DIGITALES LIEFERZONEN-MANAGEMENT

STUTTGART, BADEN-WÜRTTEMBERG



DIGITALISIERUNG



MEHRFACHNUTZUNG & VERLAGERUNG

AUSGANGSLAGE

Der hohe Anteil des Lieferverkehrs am Gesamtverkehr sorgt auch in Stuttgart für zugeparkte Wege. Das Pilotprojekt »SmartZone«, gefördert durch das »Sofortprogramm Saubere Luft« vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, soll das Problem beheben. Die Smartphone-Applikation greift auf Echtzeitdaten zurück und steuert auf diese Weise den Lieferverkehr, was den Verkehrsfluss verbessern und Emissionen reduzieren soll.

Der zunehmende Onlinehandel lässt den Lieferverkehr stetig ansteigen, verursacht vor allem durch Kurier-, Express- und Paketdienstleister. Deswegen weisen immer mehr Städte Ladezonen für den Lieferverkehr aus. Sind diese belegt, werden meist die Geh- und Radwege wie auch die Fahrbahnen zugeparkt, was sowohl die Verkehrssicherheit als auch den Verkehrsfluss einschränkt.

ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



GESAMTSTÄDTISCH



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

SMARTPHONE-APP UND SENSORBASIERTE VERKEHRSSCHILDER

Das digital gestützte Lieferzonen-Management kombiniert eine Appnutzung mit sensorbasierten Verkehrsschildern. Lieferant*innen können in der App in Echtzeit prüfen, wo freie Ladezonen verfügbar sind und diese direkt anfahren. Beim Befahren der Ladezone wird diese über eine Bluetooth-Verbindung in der App als belegt markiert. Die digital erfassten Daten fließen in Planungsprozesse für weitere Lieferzonen.

PROJEKTABLAUF

Das Projekt beinhaltete die folgenden Schritte:

- Ausgangs- und Flächenanalyse: Sichtung bestehender Daten und Dokumente, Bewertung der Ist-Situation und Identifizierung geeigneter Flächen
- Standortbestimmung mittels eines geografischen Informationssystems, über Luftbilder und Ortsbegehungen
- Kontaktaufbau mit passenden lokalen Dienstleistenden
- Herstellung der sensorgestützten und bluetoothfähigen Schilder
- Bereitstellung einer App für Paketbot*innen über den Projektpartner »Parkunload«
- Öffentlichkeitsarbeit und Information der Behörden
- Schulung für Anwender*innen

Mithilfe von Befragungen, Beobachtungen und Datenanalysen werden Akzeptanz und Anwendbarkeit des Pilotprojektes bewertet.

DIGITALE PARKRAUM-ÜBERWACHUNG

AMSTERDAM, NIEDERLANDE



DIGITALISIERUNG



KLASSISCHE
BEWIRTSCHAFTUNG

AUSGANGSLAGE

Weil Amsterdam knapp unter dem Meeresspiegel liegt, können keine Tiefgaragen gebaut werden. Daher ist das Parken in der Innenstadt deutlich teurer als in deutschen Städten. Die Größe der Stadt erschwert die Parkraumüberwachung, zudem erfahren die Mitarbeitenden der Verkehrsüberwachung vermehrt aggressives Verhalten, was durch Krankheit oder Arbeitsunfälle wiederum zu höheren Fehlzeiten führt. Die Stadt Amsterdam hat inzwischen ihre Parkraumbewirtschaftung digitalisiert: Als weltweit erste Stadt nimmt sie die Parkraumüberwachung mittels ScanCars vor.

Geparkte Autos in Städten sorgen immer wieder für Unfälle mit zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Hinzu kommen Unfälle mit zu Fuß Gehenden zwischen parkenden Autos oder mit Radfahrenden beim Abbiegen. Der begrenzt verfügbare Parkraum verursacht häufig regelwidriges Parken und verstärkt dadurch das Problem.

ANWENDUNGSBEREICHE



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



GESAMTSTÄDTISCH



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

DIGITALE PARKRAUMÜBERWACHUNG PER SCANCAR

ScanCars sind speziell ausgestattete Pkw, die beim Fahren die Nummernschilder parkender Autos scannen. Über den Abgleich mit behördlichen Datenbanken wird ermittelt, ob ein digitaler Parkschein für die jeweilige Parkzone gelöst wurde, was über eine App oder eine Onlineplattform funktioniert. Liegt kein Parkschein vor, wird automatisch ein Strafzettel zugestellt; ein händisches Verteilen von Strafzetteln entfällt. Auf diese Weise werden auch Falschparkende identifiziert. Die ScanCars erfassen jährlich rund 40 Millionen Fahrzeuge.

INTERMODALE MOBILITÄTSANGEBOTE IN PARKBAUTEN

WIEN, ÖSTERREICH



DIGITALISIERUNG



MOBILITÄTSMANAGEMENT

Bereits bestehende Parkbauten bieten Potenzial für eine klimagerechte Mobilität, indem sie als Standorte für multimodale Mobilitätsangebote genutzt werden. So sind sie nicht mehr rein auf das Kfz ausgerichtet, sondern öffnen Raum und Zugang für andere Verkehrsmittel.

AUSGANGSLAGE

Die Stadt Wien möchte die städtische Mobilität klimagerechter und sozial verträglicher gestalten. Attraktive multimodale Angebote sollen den Bewohnenden einen Anreiz bieten, auf ihren privaten Pkw weitgehend zu verzichten. Dafür werden bestehende Parkbauten und Quartiersgaragen im Wohnungsneubau mit einem multimodalen Mobilitätsangebot ausgestattet.

ANWENDUNGSBEREICHE



LÄNDLICHER RAUM



VERDICTETER RAUM



HOCHVERDICTETER RAUM



EINZELMASSNAHME



GESAMTSTÄDTISCH



NEUBAU



BESTAND

MASSNAHMEN

NEUE FUNKTIONEN FÜR GARAGEN

Als multifunktionale Mobilitätshubs bieten sich Parkbauten an, die innenstadtnah, an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs oder an wichtigen Versorgungspunkten liegen.

Bei den Planungen sind diese Aspekte zu berücksichtigen:

- Ergänzung der reinen Parkplätze um Abhol- und Ausstiegspunkte
- Verknüpfung mit Bike- und Carsharing
- einfacher Umstieg zum öffentlichen Verkehr
- Verfügbarkeit von Taxis
- attraktive Wegeverbindungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende

MOBILITY POINTS IN WOHNGBIETEN

Mobility Points bündeln Mobilitätsangebote, aber nicht jeder Point muss jedes Angebot vorhalten. Beispielsweise bietet nicht jedes Wohngebiet einen direkten Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Bikesharing oder abschließbare Radabstellanlagen sind eine Lösung für die letzte Meile. Im Wohnbau können Mobility Points dabei helfen, beim Wohnungswechsel persönliche Verhaltensweisen zu ändern und neue Mobilitätsangebote zu testen. Die Stadt Wien stellt das Angebot über Mobilitätskonzepte für die Bauherr*innen sicher.

DIGITALISIERUNG

Eine einfache Buchungsmöglichkeit und Zugänglichkeit sind wichtig für die Attraktivität des Angebots. Die App »WienMobil« bündelt 18 Wiener Mobilitätsangebote, darunter den öffentlichen Verkehr, Bikesharing, Carsharing und Radboxen.

Bringen wir **Ihren nachhaltigen Mobilitätsplan** gemeinsam auf den Weg

Wir unterstützen hessische Kommunen individuell und umfassend im gesamten Prozess der nachhaltigen und integrierten Mobilitätsplanung. Wir beraten Sie von der Vorbereitung bis zur Evaluation. Grundlage unseres Beratungsangebotes sind die europäischen Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP) sowie der ergänzende Planungsleitfaden Nachhaltige Urbane Logistik (SULP).

Gemeinsam bringen wir Ihren nachhaltigen Mobilitätsplan auf den Weg. Wir sind persönlich für Sie da – sprechen Sie uns an!

Auf unserer Website können Sie sich über unsere Beratungs- und Vernetzungsangebote, Projekte und Veranstaltungsformate wie unsere SUMP.Akademie informieren.

www.mobilitaetsplanung-hessen.de

Sie möchten alle Projektdetails erfahren? Sie planen ein ähnliches Projekt, haben aber andere Voraussetzungen? Sie suchen nach umsetzbaren Ideen für Ihre Kommune?

Wir informieren, unterstützen, vernetzen und beraten Sie gern persönlich:



mobilitaet@htai.de



www.mobilitaetsplanung-hessen.de/informieren/#downloads



**Umfassende
Informationen**



**Persönliche
Beratung**



**Unterstützende
Vernetzung**



Angewandte Parkraum- konzepte: innovative Konzepte für Ihre zukunftsweisende Kommune

Die Bedeutung von Parken und Parkraummanagement als Teil der Verkehrs- und Mobilitätsplanung wurde lange unterschätzt. Langsam macht sich ein Wandel bemerkbar, der Funktion und Wirkung eines Parkraummanagements in den Fokus rückt.

Mit dem Projekt »Nachhaltiges Parkraummanagement« bündeln wir für Sie vielfältige und innovative Ideen aus anderen Kommunen mit unterschiedlichen Konzepten. Diese Best-Practice-Beispiele aus anderen hessischen, deutschen wie auch europäischen Kommunen dienen der Inspiration und laden kommunale Entscheidungstragende und Planende ausdrücklich zum Nachahmen ein. Während die Beispiele aus Hessen unproblematisch auf Ihre hessische Kommune übertragbar sind, erfahren Sie über die integrierten Checklisten, inwiefern die europäischen bzw. deutschen Beispiele tatsächlich in Hessen umsetzbar sind.

Die Best-Practice-Beispiele und die Checklisten zur Übertragbarkeit sollen es Ihnen erleichtern, sich systematisch mit dem ruhenden Verkehr in Ihrer Kommune auseinanderzusetzen. Sie können das Parken als Stellschraube nutzen, um Ihre nachhaltigen Mobilitätsziele zu erreichen und idealerweise die Vorreiterrolle einer umweltfreundlichen und sozialverträglichen Kommune einzunehmen.

Impressum

Auftraggeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden
www.wirtschaft.hessen.de

Herausgeberin, Inhalte & Redaktion

Hessen Trade & Invest GmbH

Abteilung Technologie & Innovation
Themenfeld Mobilität

Fachzentrum Nachhaltige
Mobilitätsplanung Hessen

Mainzer Str. 118, 65189 Wiesbaden

Tel.: +49 611 95017-85

E-Mail: mobilitaet@htai.de

www.htai.de

www.mobilitaetsplanung-hessen.de

Planersocietät – Hauptsitz Dortmund

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

Tel.: 0231/99 99 70-0

Fax: 0231/99 99 70-18

E-mail: [info \[at\] planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

Stand der Informationen und Zahlen

Oktober 2023

Design & Realisierung

die basis / Asselborn & van Stuyvenberg GbR
www.die-basis.de

Text

Silke Schuster / www.wortschusterei.de

Bildnachweise

Collagen: die basis / Asselborn & van
Stuyvenberg GbR – unter Verwendung
von freien Freepik-Bildern




NACHHALTIGE
— MOBILITÄTSPLANUNG
— HESSEN
FÜR KREIS UND KOMMUNE

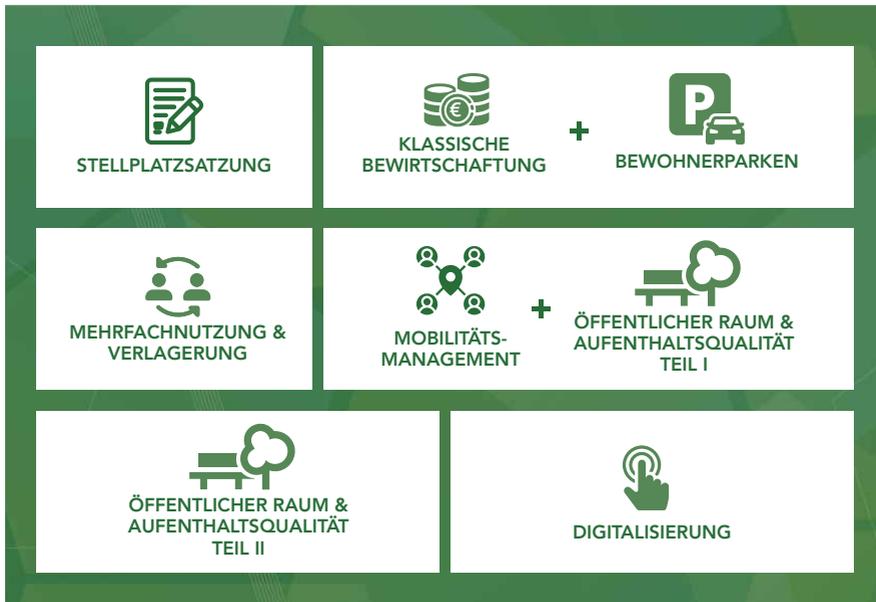
PROJEKTRÄGER:

 HESSEN
TRADE & INVEST
Wirtschaftsförderer für Hessen

IM AUFTRAG VON:

HESSEN
 Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen
und ländlichen Raum

Die folgenden Checklisten sind in ihrer Reihenfolge analog zu denen der Steckbriefe der Best-Practice-Beispiele gegliedert. Aufgrund inhaltlicher und rechtlicher Überschneidungen wurden die Blöcke teilweise zusammengefasst (z. B. Klassische Bewirtschaftung & Bewohnerparken) bzw. in Teilen zusammengefasst und in anderen Bereichen getrennt (Öffentlicher Raum & Aufenthaltsqualität):



Die Checklisten informieren zunächst jeweils über die gesetzlichen Voraussetzungen der Best-Practice-Beispiele. Anhand der farbigen Bepunktung lässt sich auf einen Blick ablesen, ob sich ein Baustein für eine Umsetzung in Hessen eignet.

Danach folgen Transferchecklisten mit detaillierten Erklärungen zu den Gesetzesvorgaben. Anhand der roten bzw. blauen Punkte ist ablesbar, ob diese von einer Kommune erfüllt sein müssen (roter Punkt) oder können (blauer Punkt).

TEIL 1/6: STELLPLATZSATZUNG





STELLPLATZSATZUNG GESETZLICHE VORAUSSETZUNGEN

Übertragbarkeit
nach Hessen

a) Eine Kommune ist dazu verpflichtet, eine eigene Stellplatzsatzung aufzustellen. Verzichtbar ist diese nur dann, wenn es keinerlei Probleme mit dem ruhenden Verkehr gibt. In der Stellplatzsatzung regeln Sie die folgenden Punkte:

- Umfang bereitzustellender Kfz-Stellplätze bei Errichtung und (Nutzungs-)Änderung baulicher Anlagen → § 52 Abs. 1 HBO
- Ausstattung, Gestaltung, Größe und Zahl der Abstellplätze für Kfz und Fahrräder → § 91 Abs. 1 HBO



Die nachfolgenden Maßnahmen müssen durch die hessische Bauordnung (HBO) abgedeckt sein:

b) Nutzungszweck als Minderungsgrund für notwendige Stellplätze

- Die Anzahl der notwendigen Stellplätze sollte sich an dem zu erwartenden Bedarf ausrichten, bspw. ist bei Studierenden- oder Senior*innenwohnungen von einem reduzierten Bedarf auszugehen. → § 52 Abs. 2 Satz 2 HBO



c) Differenzierung des Stellplatzschlüssels nach Lage oder ÖPNV-Anbindung

- Der erforderliche Stellplatzbedarf ist unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse, Lage und ÖPNV-Anbindung zu ermitteln. → § 52 Abs. 1 HBO



d) Räumliche Beschränkung der Herstellungspflicht

- Die Herstellungspflicht lässt sich auf abgegrenzte Teile des Gemeindegebietes oder in bestimmten Fällen beschränken. → § 52 Abs. 2 Nr. 3 HBO



e) Reduktion der notwendigen Stellplätze durch Carsharing

- Durch besondere Maßnahmen ist der Bedarf an Stellplätzen reduzierbar. Vor allem stationsbasierte Angebote sind dazu geeignet, den Pkw-Besitz zu mindern. → § 52 Abs. 2.1 Nr. 4 HBO



Übertragbarkeit
nach Hessen

f) Festsetzen einer Elektrifizierungsquote für Carsharing-Fahrzeuge

- Mit einer festgesetzten Elektrifizierungsquote lässt sich der Bedarf nicht verringern. Für die Einzelfallprüfung besteht aber die Option, städtebauliche Verträge abzuschließen.



g) Mobilitätskonzepte als Minderungsgrund für notwendige Stellplätze

- Durch spezielle Maßnahmen im Mobilitätskonzept kann der Bedarf an Stellplätzen teilweise oder vollständig verringert werden. → § 52 Abs. 2 Punkt 4 HBO



h) Einschränkung nicht notwendiger Stellplätze

- Aus städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen ist die Herstellung nicht notwendiger Stellplätze zu beschränken. → § 52 Abs. 2 Nr. 5 HBO



i) Qualität und Gestaltung von Radabstellanlagen

- Die Ausstattung von Abstellanlagen für Fahrräder muss Teil der Satzung sein. → § 91 Abs. 1 HBO
- Es sind geeignete und ordnungsgemäß angelegte Abstellanlagen für Fahrräder sicherzustellen. Qualitätsaspekte wie Gestaltung und Größe können Teil der Satzung sein. → § 52 Abs. 5.1 HBO



j) Begrünung von Parkmöglichkeiten

- Die Begrünung von baulichen Anlagen kann in der kommunalen Satzung geregelt werden. Darunter fallen Kfz-Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder → § 91 Abs. 1 HBO und § 2 Abs. 2.6 HBO



Parkbauten, Parkplätze, Garagen und Carports

- Begrünte Bedachungen sind zulässig, sofern kein Risiko einer Brandentstehung von außen durch Flugfeuer oder strahlende Wärme besteht. → § 35 Abs. 4.2 HBO



Angaben zur Bepflanzung

- Die HBO gibt die Art der zu nutzenden Pflanzen nicht vor. Unter gestalterischen Gesichtspunkten können Vorgaben einfließen. Positive Klimaeffekte gelten nicht als Argument.



Fotovoltaikanlagen

- Die HBO verpflichtet nicht zum Bau von Fotovoltaikanlagen. Eine Verankerung in der kommunalen Satzung ist derzeit nicht möglich.





STELLPLATZSATZUNG TRANSFERCHECKLISTE

1) Beschränkung nicht notwendiger Stellplätze (b)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Nutzungen identifizieren	Identifizieren Sie zunächst Nutzungen mit einem Minderungspotenzial.	Z. B. städtischen Pkw-Besitz differenziert analysieren
K	Minderungen definieren	Die Analyseergebnisse geben Aufschluss über die Höhe der Minderungen.	
K	Rahmenbedingungen	Sie können Reduktionen für bestimmte Nutzungen an Bedingungen koppeln, z. B. die ÖPNV-Verbindung	Betrifft die Reduktion Eigenschaften der Mietenden, ist eine Bindungsfrist von mind. 20 Jahren empfehlenswert. Ein Verzicht auf Bewohnerparkausweise kann den Parkdruck in Bewohnerparkzonen mindern.

M = muss erfüllt werden (obligatorisch)

K = kann erfüllt werden (fakultativ)

2) Differenzierung des Stellplatzschlüssels nach Lage oder ÖPNV-Anbindung (c)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Definition von Kriterien	Definieren Sie Kriterien, um den Stellplatzschlüssel nach Lage oder ÖPNV-Anbindung zu differenzieren.	<ul style="list-style-type: none"> • Kriterien für ÖPNV-Anbindung z. B.: Haltestellentakt, Anzahl der Linien etc. • Reduktion wegen der Lage: Nachweis, warum mit einem reduzierten Stellplatzbedarf zu rechnen ist
K	Kartendarstellung	Bereiten Sie die Mindestkriterien für die Bauräger*innen kartografisch auf.	Anzusetzende Werte: VDV-Schrift »Verkehrerschließung, Verkehrsangebote und Netzqualität im ÖPNV«.

3) Verpflichtung zur Herstellung eines Anteils der notwendigen Stellplätze (d)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Einzelfallentscheidung	Halten Sie im Satzungstext fest, dass kein Anspruch auf Ablöse besteht.	Ein Gesuch zur Ablöse ist durch die Verwaltung zu prüfen.
M	Ausnahmeregelung	Integrieren Sie eine Ausnahmeregelung in die Satzung, falls sich verpflichtende Stellplätze aus technischen oder rechtlichen Gründen nicht realisieren lassen.	

M	Geltungsbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Stellplatzeinschränkungen sind mit verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen zu argumentieren und gelten nicht für das gesamte Gemeindegebiet. • Eine Ablöse ist nur für die von der Einschränkung nicht erfassten notwendigen Stellplätze möglich. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zonen oder Fälle mit prozentualen Beschränkungen definieren • Anspruch auf Ablöse besteht nicht, nur einer auf ermessensfehlerfreie Entscheidung, falls die Gemeinde von der Satzungsermächtigung des § 52 Abs. 2 S. 1 Nr. 7 HBO Gebrauch gemacht hat
K	Fahrrad & Kfz	Es empfiehlt sich, Beschränkungen nicht gleichermaßen auf Radabstellanlagen und Kfz-Stellplätze anzuwenden.	Schließen Sie z. B. eine Ablöse von Radabstellanlagen aus, um diese zu fördern.

4) Reduktion der notwendigen herzustellenden Stellplätze durch Carsharing und (e)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Carsharing-Konzept	Weisen Sie ein Mobilitätskonzept vor, das die dauerhafte Nutzung von Carsharing anstrebt.	<p>Konzeptbestandteile können sein: Verzicht auf Pkw seitens der Eigentümer*innen/ Mietenden, Ausgabe von Jahresabos/ Guthaben beim lokalen Carsharing-Anbieter</p> <p>Im Gegenzug: Reduktion der Stellplätze um einen Faktor</p> <p><i>Festlegung im Anhang der Stellplatzsatzung</i></p>

K	Carsharing-Anbindung	Weisen Sie private Stellplätze für die öffentliche Carsharing-Nutzung aus.	Diese Stellplätze müssen barrierefrei und ganzjährig für die Öffentlichkeit zugänglich sein, am besten max. 100 Meter vom Gebäude entfernt.
K	Gültigkeit	Legen Sie in der Satzung fest, ob die o. g. Optionen allgemeingültig sind, nur für bestimmte Nutzungen oder für definierte Rahmenbedingungen möglich sind.	<ul style="list-style-type: none"> • bestimmte Nutzungen: z. B. Wohnbebauung, gewerbliche Nutzung • definierte Rahmenbedingungen: z. B. Anzahl der WE, Anbindung an ÖPNV-Haltestellen u. Ä.
M	Vertragliche Bindung	Schließen Sie Verträge mit Bauträger*innen, Verwaltung und Carsharing-Anbietenden mit möglichst langen Laufzeiten und inkl. Regelungen bei Verstößen.	Empfehlenswert sind Laufzeiten von mehr als zehn Jahren, um einen langfristigen Erfolg der Maßnahme zu sichern.

5) Einschränkung nicht notwendiger Stellplätze (h)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Verankerung im Satzungstext	Erst die kommunale Satzung verpflichtet zur Errichtung notwendiger Stellplätze. Die definierte Anzahl der Stellplätze obliegt der Gemeinde unter Berücksichtigung der realen Erfordernisse.	Definition in einer Richtzahlentabelle für verschiedene Nutzungen im Anhang der Stellplatzsatzung. Ohne Einschränkung im Satzungstext können Sie die Anzahl beliebig erhöhen.

M	Nachweis verkehrlicher und städtebaulicher Gründe	Eine Herstellungsbeschränkung nicht notwendiger Stellplätze muss verkehrlich oder städtebaulich erforderlich sein.	§ 52 Abs. 2 S. 1 Nr. 5 HBO
K	Differenzierung verschiedener Nutzungen	Je nach Rahmenbedingungen kann es sinnvoll sein, bestimmte Nutzungen von der Einschränkung abzukoppeln.	<i>Verankerung im Anhang oder einem Leitfaden</i>
K	Deckelung verschiedener Nutzungen	Legen Sie je nach Rahmenbedingungen ggf. auch ein Maximum fest.	Deckelung z. B. beim 1,5-fachen der ermittelten notwendigen Stellplätze <i>Verankerung im Anhang oder einem Leitfaden</i>

6) Qualität und Gestaltung von Radabstellanlagen (Lastenräder, E-Fahrräder) (i)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Lage & Zugänglichkeit	Planen Sie die Radabstellanlagen barrierefrei, in der Nähe des Haupteingangs und geschützt vor Witterung.	Z. B. Forderung einer Überdachung ab fünf zusammenhängenden Radabstellplätzen, Beleuchtungsvorgaben
K	Flächenbedarf	Legen Sie konkrete Maße für Standard- und Sonderabstellanlagen fest.	Flächenanteil für Sonderabstellanlagen: 5–10%, 25% sind möglich, Rangierflächen sind nötig
K	Sicherung	Sichern Sie die Radabstellanlagen drinnen wie draußen.	Fahrräder sollten am Rahmen und an mindestens einem Laufrad angegeschlossen werden können. Drinnen gibt es separate Räume nur für Berechtigte.

K	Ladeinfrastruktur	Bestimmen Sie prozentuale Mindestanforderungen für die E-Ladeinfrastruktur.	Das Zukunftsnetz Mobilität NRW schlägt 50% in Trockenräumen und 10% im Freien vor.
---	-------------------	---	--

7) Begrünung von Parkmöglichkeiten (j)

Gestalterische Fragen, wie die Begrünung oder Ebenerdigkeit von Stellplatzanlagen, lassen sich unter dem Begriff der »Beschaffenheit« im Sinne des § 52 Abs. 2 S. 2 HBO einordnen.

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Parkplätze	Regeln Sie die Begrünung bevorzugt im Bebauungsplan.	Beispiele: Parkplatzbegrünung; Mindestverhältnis von Stellplätzen zu Bäumen; wasserdurchlässige Parkfläche. Die Regelungen dürfen nicht das bundesrechtlich geregelte Bodenrecht überschreiten.
K	Parkbauten	Regeln Sie die Begrünung von Dächern und Fassaden.	Angabe anteiliger Flächenbegrünung möglich
K	Garagen & Carports	Die Regelungen können analog zu den Parkbauten gelten.	
K	Art der Bepflanzung	Setzen Sie Art und Größe von Bepflanzungen fest.	Z. B. Minstdurchmesser für Bäume oder spezifische Pflanzenarten, Argumentation mit gestalterischen Aspekten



Angewandte Parkraum- konzepte: innovative Konzepte für Ihre zukunftsweisende Kommune

Die Bedeutung von Parken und Parkraummanagement als Teil der Verkehrs- und Mobilitätsplanung wurde lange unterschätzt. Langsam macht sich ein Wandel bemerkbar, der Funktion und Wirkung eines Parkraummanagements in den Fokus rückt.

Mit dem Projekt »Nachhaltiges Parkraummanagement« bündeln wir für Sie vielfältige und innovative Ideen aus anderen Kommunen mit unterschiedlichen Konzepten. Die **Best-Practice-Sammlung** aus anderen hessischen, deutschen wie auch europäischen Kommunen dienen der Inspiration und laden kommunale Entscheidungstragende und Planende ausdrücklich zum Nachahmen ein. Während die Beispiele aus Hessen unproblematisch auf Ihre hessische Kommune übertragbar sind, erfahren Sie über die hier angebotenen Checklisten, inwiefern die europäischen bzw. deutschen Beispiele tatsächlich in Hessen umsetzbar sind.

Die **Best-Practice-Sammlung** und die **Checklisten zur Übertragbarkeit** sollen es Ihnen erleichtern, sich systematisch mit dem ruhenden Verkehr in Ihrer Kommune auseinanderzusetzen. Sie können das Parken als Stellschraube nutzen, um Ihre nachhaltigen Mobilitätsziele zu erreichen und idealerweise die Vorreiterrolle einer umweltfreundlichen und sozialverträglichen Kommune einzunehmen.

Impressum

Auftraggeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden
www.wirtschaft.hessen.de

Herausgeberin, Inhalte & Redaktion

Hessen Trade & Invest GmbH

Abteilung Technologie & Innovation
Themenfeld Mobilität

Fachzentrum Nachhaltige
Mobilitätsplanung Hessen

Mainzer Str. 118, 65189 Wiesbaden

Tel.: +49 611 95017-85

E-Mail: mobilitaet@htai.de

www.htai.de

www.mobilitaetsplanung-hessen.de

Baumeister Rechtsanwälte

Partnerschaft MBB

Kettelerscher Hof

Königsstraße 51–53

48143 Münster

Stand der Informationen und Zahlen

Oktober 2023

Design & Realisierung

die basis / Asselborn & van Stuyvenberg GbR
www.die-basis.de

Text

Silke Schuster / www.wortschusterei.de

Bildnachweise

Collagen: die basis / Asselborn & van
Stuyvenberg GbR – unter Verwendung
von freien Freepik-Bildern

Die folgenden Checklisten sind in ihrer Reihenfolge analog zu denen der Steckbriefe der Best-Practice-Beispiele gegliedert. Aufgrund inhaltlicher und rechtlicher Überschneidungen wurden die Blöcke teilweise zusammengefasst (z. B. Klassische Bewirtschaftung & Bewohnerparken) bzw. in Teilen zusammengefasst und in anderen Bereichen getrennt (Öffentlicher Raum & Aufenthaltsqualität):



Die Checklisten informieren zunächst jeweils über die gesetzlichen Voraussetzungen der Best-Practice-Beispiele. Anhand der farbigen Bepunktung lässt sich auf einen Blick ablesen, ob sich ein Baustein für eine Umsetzung in Hessen eignet.

Danach folgen Transferchecklisten mit detaillierten Erklärungen zu den Gesetzesvorgaben. Anhand der roten bzw. blauen Punkte ist ablesbar, ob diese von einer Kommune erfüllt sein müssen (roter Punkt) oder können (blauer Punkt).

TEIL 2/6: KLASSISCHE BEWIRTSCHAFTUNG + BEWOHNERPARKEN



STELLPLATZSATZUNG



KLASSISCHE
BEWIRTSCHAFTUNG

+



BEWOHNERPARKEN



MEHRFACHNUTZUNG &
VERLAGERUNG



MOBILITÄTS-
MANAGEMENT

+



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT
TEIL I



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT
TEIL II



DIGITALISIERUNG



KLASSISCHE BEWIRTSCHAFTUNG & BEWOHNERPARKEN GESETZLICHE VORAUSSETZUNGEN

Übertragbarkeit
nach Hessen

a) Monetäre & zeitliche Bewirtschaftung

- Die rechtlichen Grundlagen der Parkraumbewirtschaftung sind im Straßenverkehrsgesetz bzw. der -verkehrsordnung geregelt. → § 45 Abs. 1 S. 1 StVO, § 6 Abs. 1.15 StVG, § 6a Abs. 6 StVG
- Parkraumbewirtschaftungen haben zum Ziel, durch den Parkraum-mangel entstehende Gefahren abzuwehren und Parkinteressen von Bewohnenden, Besuchenden, Beschäftigten etc. auszugleichen. → freies, unentgeltliches Parken: §§ 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9, 13 Abs. 2 S. 2 StVO, 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG; Gebührenerhebung: § 6a Abs. 6 StVG i. V. mit den jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften
- Verantwortlich dafür ist auch der Straßenbaulasträger, der Gemeinden zum Erlass von Parkgebührenordnungen befähigt. → § 16 DelegV HE
- Weisungen sollen sich auf allgemeine Anordnungen beschränken, aber nicht in die Einzelausführung eingreifen. → § 4 Abs. 1 HGO
- Parkscheinautomaten sind vor allem bei mangelndem Parkraum anzuordnen. → § 13 StVO
- Parkgebühren sind Benutzungsgebühren, die die Einrichtungskosten nicht übersteigen dürfen. → § 10 KAG Abs. 1
- Sie werden auf Grundlage eines Bundesgesetzes erhoben, weshalb Kostenüberschreitungsverbote gemäß kommunaler Abgabengesetze irrelevant sind. → § 6a Abs. 6 StVG
- Eine Parkraumbewirtschaftung ist nur dann empfehlenswert, wenn die Überwachung gewährleistet ist. → § 13 VwV-StVO
- Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden dürfen aus den folgenden Gründen die Benutzung von Straßen(-abschnitten) beschränken oder verbieten: Sicherheit und Ordnung des Verkehrs; Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen; Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung → § 45 Abs. 1 StVO



b) Bewohnerparken

- Bei erheblichem Parkraum-mangel dürfen Gebühren für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen erhoben werden. Die Landesregierung kann die Preise festsetzen. → § 6a Abs. 5a StVG

Übertragbarkeit
nach Hessen

- Straßenverkehrsbehörden dürfen Bewohnende städtischer Quartiere entlasten, indem sie Parkraum reservieren oder diese von Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung befreien. → § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 2a StVO i. V. mit § 6 Abs. 1 Nr. 15b StVG
- Die Anordnung ist dort zulässig, wo Bewohnende wegen des hohen Parkdrucks keine Parkmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung zur Wohnung finden. → § 45 Abs. X VwV-StVO



c) Differenzierung der Bewohnerparkgebühren

- Hessische Kommunen dürfen Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen erlassen. → § 16 Abs. 1 DelegV HE
- Bewohnerparkgebühren unterliegen dem Äquivalenzprinzip und sind betriebswirtschaftlich sinnvoll herzuleiten.
- Der allgemeine Gleichheitssatz ist Grundlage der Gebührenfindung. Unterschiedliche Bewohnerparkgebühren müssen sachlich begründet sein. → Art. 3 GG



d) Ausnahmegenehmigungen vom Bewohnerparken

- In Einzelfällen sind Ausnahmen zu genehmigen. → § 46 Abs. 1 StVO
- Diese Genehmigungen müssen widerruflich sein und dürfen maximal drei Jahre gelten. → VwV-StVO zu § 46 StVO
- Das Bewohnerparken ist auf ca. 50 Prozent der öffentlichen Parkstände von 9 bis 9 und 15 bis 19 Uhr zu beschränken, um dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu entsprechen. → § 46 Abs. 1 StVO
- Ausnahmegenehmigungen sind für Handwerksbetriebe im Falle von Reparatur- oder Montagearbeiten mit schwerem oder umfangreichem Material möglich. → § 46 Abs. 1 StVO
- Bei der Beantragung eines Bewohnerparkausweises muss nachgewiesen werden, dass kein privater Stellplatz zur Verfügung steht. → § 46 Abs. 1 StVO



e) Halteverbot außerhalb markierter Flächen

- Halteverbote sind mit diesen Verkehrszeichen möglich: 283 »absolutes Halteverbot«; 286 »eingeschränktes Halteverbot«, VZ 290 »eingeschränktes Halteverbot für eine Zone« – Zusammen mit »Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt« kann ein Halteverbot außerhalb markierter Flächen erwirkt werden. → ZZ 1053-30
- Eine zusätzliche Bewirtschaftung dieser Flächen ist möglich: verwendete Zusatzzeichen dem VzKat entnehmen.



f) Gehwegparken ordnen

- Parken auf Gehwegen ist nur auf Basis von VZ 315 erlaubt. → § 12 StVO
- Es müssen ausreichend Flächen für Fußverkehr, Kinderwagen und Rollstuhlfahrende vorhanden sein. → VwV-StVO zu Anl. 2 lfd. Nr. 74
- Das Regelmaß für Fußwege liegt gemäß EFA bei 2,50 Meter in einer Wohnstraße mit geschlossener Bebauung. Ohne Bewegungsspiel- und Sicherheitsräume liegt der Flächenbedarf für den Begegnungsfall bei mindestens 1,70 Meter.



g) Anordnung von Sonderparkzonen (Liefer- und Ladezonen)

- Straßenverkehrsbehörden dürfen aus verkehrlichen Sicherheitsgründen oder zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm/Abgasen Straßen beschränken, verbieten oder umleiten. → § 45 Abs. 1 StVO
- Eine Liefer- und Ladezone kann über das Verkehrszeichen 286 eingerichtet werden. Das Zusatzzeichen 1012-30 »Ladezone« hat nur hinweisenden Charakter. Die Zusatzzeichen 1040-30/31 oder 1042-30/31/32 dienen der zeitlichen Beschränkung.



h) Nutzung des P+R-Parktickets für den ÖPNV

- Zu diesem Thema gibt es keine besonderen Regularien.



i) Querfinanzierung des P+R-Angebots durch Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung

- Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung sind nicht zweckgebunden und können zugunsten des ÖV genutzt werden. → § 6a Abs. 6.3 StVG
- Zu prüfende Ausnahmefälle in Großstädten: Wenn Bezirke eine Ertragshoheit an den Parkgebühren haben, ist eine Quersubventionierung durch Parkgebühren nicht ohne Weiteres möglich, denn die Einnahmen stehen den Bezirken zu.



j) Querfinanzierung des ÖPNV-Angebots durch Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung

- Es gilt analog i). Zu berücksichtigen sind individuelle Aspekte aus dem Europa- und Kommunalrecht.
- Öffentliche Aufträge müssen ausgeschrieben werden, sofern die Dienste nicht an einen internen Betreibenden vergeben werden → § 97 Abs. 1 GWB, Art. 5 Abs. 3 VO 1370/2007 oder Ausnahmen zutreffen. → Abs. 5 VO 1370/2007, Abs. 6 VO 1370/2007
- Ein steuerlicher Querverbund erlaubt die Zusammenfassung mit Verlustausgleich von zwei oder mehreren kommunalen Betrieben, die gleichartig sind oder offenkundig technisch-wirtschaftliche Verflechtungen aufweisen. Auch Verkehrsbetriebe, Versorger oder Hafenbetriebe können zusammengefasst werden. → § 4 Abs. 6 KStG
- In Hessen sind die Landkreise, die kreisfreien Städte oder Städte mit Sonderstatus Aufgabenträger im ÖPNV.



k) Dynamische Bepreisung von Parkmöglichkeiten

- Landesregierungen dürfen Parkgebühren festsetzen. → § 6a Abs. 6 StVG
- Durch die DelegV HE sind auch Kommunen dazu berechtigt.
- Parkgebühren sind mit folgenden Angaben in einer Satzung festzuhalten: Maßstab, Satz, Zeitpunkt der Gebührenerstehung, Fälligkeit





KLASSISCHE BEWIRTSCHAFTUNG & BEWOHNERPARKEN TRANSFERCHECKLISTE

1) Monetäre & zeitliche Bewirtschaftung (a)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Definition des Untersuchungsgebietes	Legen Sie zunächst das Untersuchungsgebiet fest.	Verkehrsmodell: Verkehrsbezirke auf Datengrundlagen klassifizieren, z. B. Motorisierungsgrad, Einwohnerdichte, Tageszielverkehrsaufkommen oder Parkplatzangebot. Eine subjektive Auswahl ist auch möglich.
M	Nachweis verkehrlicher Gründe	Mittels einer Parkraumerhebung finden Sie verkehrliche Gründe für die Bewirtschaftung.	Parkstände in Abschnitte gliedern und Daten in Intervallen an einem Werktag und einem Samstag erheben; Nutzer*innengruppen lassen sich mit einer anonymisierten Kennzeichenerfassung identifizieren. Sie können die Auslastung anteilig nach Nutzer*innengruppen ermitteln.

M = muss erfüllt werden (obligatorisch) **K** = kann erfüllt werden (fakultativ)

M	Detailplanung & Umsetzung	Legen Sie Details fest.	In welchem Bereich soll welche Bewirtschaftungsregel angeordnet werden?
M	Schaffen personeller Ressourcen	Eine umfassende Parkraumkontrolle erfordert Personal	Perspektivisch kommt ggf. eine digitale Parkraumüberwachung infrage.
K	Erlass/Anpassung der Parkgebührenordnung	Die Parkgebührenordnung ist nur für die monetäre Bewirtschaftung von Parkständen wichtig.	Bestandteile einer Parkgebührensatzung: Festlegung des Geltungsbereichs, differenzierte Gebührenstruktur. Das Parken am Straßenrand sollte teurer sein. Weitere definierbare Kosten: Monatstickets für Parkieranlagen, Tageshöchstsätze, Privilegien für Nutzende von E-Fahrzeugen oder Carsharing, saisonale Unterschiede

2) Bewohnerparken und Differenzierung der Bewohnerparkgebühren (b, c)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Definition des Untersuchungsgebietes	s. 1) Monetäre & zeitliche Bewirtschaftung (a)	
M	Nachweis verkehrlicher Gründe	s. 1) Monetäre & zeitliche Bewirtschaftung (a)	Urteil des BVerwG v. 13.06.2023

M	Definition der Bewohnerparkgebühren	Bewohnerparkgebühren dürfen nicht willkürlich ermittelt werden.	Urteil des BVerwG v. 13.06.2023 Drei Methoden aus der Praxis (auch in Kombination möglich): • Kostenansatz • Marktpreisansatz • Berechnung über Bodenrichtwerte Weiterer Differenzierungsfaktor: Fahrzeuglänge
K	Definition von Ausnahmeregelungen	Festgesetzte Ausnahmeregelungen bieten Ihnen Spielraum.	Auf Basis des Gleichheitssatzes können Sie bestimmte Personengruppen von den Bewohnerparkgebühren ganz oder teilweise befreien.
K	Schaffen personeller Ressourcen	1) Monetäre & zeitliche Bewirtschaftung (a) Personelle Ressourcen braucht es auch für die Ausgabe der Bewohnerparkausweise.	

3) Ausnahmegenehmigungen vom Bewohnerparken (d)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Definition des Untersuchungsgebietes	s. 1) Monetäre & zeitliche Bewirtschaftung (a)	
M	Nachweis verkehrlicher Gründe	s. 1) Monetäre & zeitliche Bewirtschaftung (a)	
M	Definition der Bewohnerparkgebühren	s. 2) Bewohnerparken und Differenzierung der Bewohnerparkgebühren (b, c)	

M	Schaffen personeller Ressourcen	Neben Personal für die Ausgabe der Genehmigungen und die Kontrolle des ruhenden Verkehrs braucht es Kapazitäten, um angefragte Ausnahmegenehmigungen zu prüfen.
---	---------------------------------	---

4) Halteverbot außerhalb markierter Flächen (e)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Nachweis verkehrlicher Gründe	Bei Anordnung eines Halteverbots müssen Sie positive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss oder die Verkehrssicherheit nachweisen.	Bezug z. B. auf das Parken in zweiter Reihe oder ein hohes Aufkommen zu Fuß Gehender
M	Umsetzungsplanung	Halten Sie Beschilderung und Markierung fest.	Zeiträume der Halteverbotszonen: Sollen Parkflächen bewirtschaftet werden, müssen Sie nachweisen, dass dies erforderlich ist.
K	Beteiligung	Sichern Sie die Akzeptanz der Maßnahme, indem Sie Betroffene frühzeitig informieren und einbeziehen.	

5) Gehwegparken ordnen (f)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Herleitung einer Mindestbreite	Zur Ordnung des Gehwegparkens braucht es eine Mindestgehweg- und Fahrbahnbreite.	Gängige Richtlinien bspw. RAS 06, EFA, H BVA
M	Bestimmung von Regelquerschnitten	Berücksichtigen Sie verschiedene Aufstellarten auf einer und auf beiden Fahrbahnseiten.	Die Regelquerschnitte sind die Basis für die Ableitung aller Fälle in der Praxis.
K	Umsetzungskonzept	Definieren Sie Prioritäten und Ziele in Ihrem Umsetzungskonzept.	
M	Schaffen personeller Ressourcen	1) Monetäre & zeitliche Bewirtschaftung (a)	

6) Anordnung von Sonderparkzonen (Liefer- und Ladezonen) (g)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Nachweis verkehrlicher Gründe	Wenn Sie eine Liefer- und Ladezone anordnen, müssen Sie verkehrliche Gründe nachweisen.	Argumentationen: Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, Schutz vor Lärm- oder Schadstoffemissionen
K	Zeitliche Beschränkung	Eine zeitliche Begrenzung der Zone ist möglich.	Die Beschränkung darf sich nur auf die Liefer- und Ladezone beziehen, nicht auf das eingeschränkte Halteverbot.

7) Nutzung des P+R-Parktickets für den ÖPNV (h)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Rahmenbedingungen und Zielsetzung	Welche Ziele möchten Sie erreichen und welche Rahmenbedingungen sind gegeben?	Empfehlung: enge Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Verkehrsunternehmen
M	Gültigkeitsbereich	Legen Sie einen Gültigkeitsbereich fest.	Begrenzung auf einzelne Linien(-abschnitte) oder bestimmte Innenstadtbereiche
M	Definition des Tarifs	Bestimmen Sie die Inhalte des Tarifs.	Berücksichtigen Sie zeitliche, monetäre und strukturelle Faktoren.
K	Marketing	Um den Tarif bekannt zu machen, braucht es umfangreiche Marketingmaßnahmen.	Optionen: Plakate an ÖPNV-Fahrzeugen, soziale Netzwerke, lokale Presse

8) Querfinanzierung des P+R-Angebots durch Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung (i)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Ertragshoheit	Klären Sie, ob eine Ertragshoheit an den Parkgebühren vorliegt.	Falls ja, können Sie durch politische Beschlüsse eine Satzungsänderung herbeiführen.
K	Konzeption	Die Quersubventionierung sollte auf ein gesamtstädtisches Konzept aufbauen.	

9) Querfinanzierung des ÖPNV-Angebots durch Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung (j)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Potenzialermittlung	Prüfen Sie das Potenzial und eine mögliche Ertragshoheit.	Schätzen Sie Gewinne aus der Parkraumbewirtschaftung und Verluste aus den ÖPNV-Leistungen ab und stellen Sie diese dem Aufwand eines steuerlichen Querverbundes gegenüber.
M	Prüfung einer Direktvergabe	Streben Sie eine Direktvergabe des Auftrags an einen internen Betreibenden mit öffentlichem Einfluss an.	Berücksichtigen Sie dabei das europäische und nationale Vergaberecht.
M	Erfüllung der Voraussetzungen nach KStG prüfen	Nach einer erfolgreichen internen Vergabe sind die Voraussetzungen für einen steuerlichen Querverbund gemäß KStG zu prüfen.	
M	Notwendigkeit Dienstleistungskonzession	Vergeben Sie an einen internen Betreibenden, müssen Sie eine Dienstleistungskonzession zwischen Kommune und Betreibendem festsetzen.	Steht das in Konflikt mit der Struktur des Betreibenden, so ist über § 108 GWB dessen Eigenständigkeit zu schützen.



Angewandte Parkraum- konzepte: innovative Konzepte für Ihre zukunftsweisende Kommune

Die Bedeutung von Parken und Parkraummanagement als Teil der Verkehrs- und Mobilitätsplanung wurde lange unterschätzt. Langsam macht sich ein Wandel bemerkbar, der Funktion und Wirkung eines Parkraummanagements in den Fokus rückt.

Mit dem Projekt »Nachhaltiges Parkraummanagement« bündeln wir für Sie vielfältige und innovative Ideen aus anderen Kommunen mit unterschiedlichen Konzepten. Die **Best-Practice-Sammlung** aus anderen hessischen, deutschen wie auch europäischen Kommunen dienen der Inspiration und laden kommunale Entscheidungstragende und Planende ausdrücklich zum Nachahmen ein. Während die Beispiele aus Hessen unproblematisch auf Ihre hessische Kommune übertragbar sind, erfahren Sie über die hier angebotenen Checklisten, inwiefern die europäischen bzw. deutschen Beispiele tatsächlich in Hessen umsetzbar sind.

Die **Best-Practice-Sammlung** und die **Checklisten zur Übertragbarkeit** sollen es Ihnen erleichtern, sich systematisch mit dem ruhenden Verkehr in Ihrer Kommune auseinanderzusetzen. Sie können das Parken als Stellschraube nutzen, um Ihre nachhaltigen Mobilitätsziele zu erreichen und idealerweise die Vorreiterrolle einer umweltfreundlichen und sozialverträglichen Kommune einzunehmen.

Impressum

Auftraggeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden
www.wirtschaft.hessen.de

Herausgeberin, Inhalte & Redaktion

Hessen Trade & Invest GmbH

Abteilung Technologie & Innovation
Themenfeld Mobilität

Fachzentrum Nachhaltige
Mobilitätsplanung Hessen

Mainzer Str. 118, 65189 Wiesbaden

Tel.: +49 611 95017-85

E-Mail: mobilitaet@htai.de

www.htai.de

www.mobilitaetsplanung-hessen.de

Baumeister Rechtsanwälte

Partnerschaft MBB

Kettelerscher Hof

Königsstraße 51–53

48143 Münster

Stand der Informationen und Zahlen

Oktober 2023

Design & Realisierung

die basis / Asselborn & van Stuyvenberg GbR
www.die-basis.de

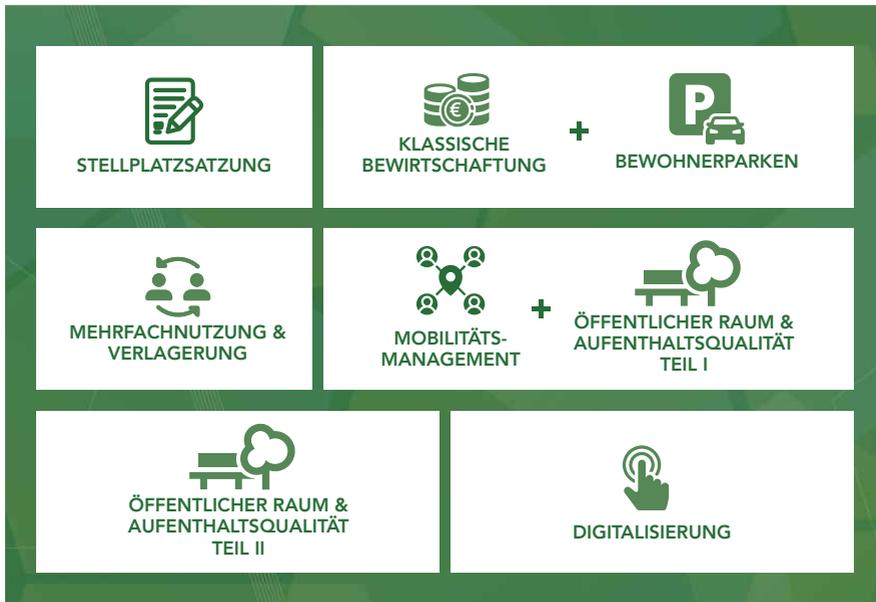
Text

Silke Schuster / www.wortschusterei.de

Bildnachweise

Collagen: die basis / Asselborn & van
Stuyvenberg GbR – unter Verwendung
von freien Freepik-Bildern

Die folgenden Checklisten sind in ihrer Reihenfolge analog zu denen der Steckbriefe der Best-Practice-Beispiele gegliedert. Aufgrund inhaltlicher und rechtlicher Überschneidungen wurden die Blöcke teilweise zusammengefasst (z. B. Klassische Bewirtschaftung & Bewohnerparken) bzw. in Teilen zusammengefasst und in anderen Bereichen getrennt (Öffentlicher Raum & Aufenthaltsqualität):



Die Checklisten informieren zunächst jeweils über die gesetzlichen Voraussetzungen der Best-Practice-Beispiele. Anhand der farbigen Bepunktung lässt sich auf einen Blick ablesen, ob sich ein Baustein für eine Umsetzung in Hessen eignet.

Danach folgen Transferchecklisten mit detaillierten Erklärungen zu den Gesetzesvorgaben. Anhand der roten bzw. blauen Punkte ist ablesbar, ob diese von einer Kommune erfüllt sein müssen (roter Punkt) oder können (blauer Punkt).

TEIL 3/6: MEHRFACHNUTZUNG & VERLAGERUNG





MEHRFACHNUTZUNG & VERLAGERUNG

GESETZLICHE VORAUSSETZUNGEN

Übertragbarkeit
nach Hessen

a) Die Mehrfachnutzung von Stellplätzen darf nicht der HBO oder anderen kommunalen Satzungen, Bebauungsplänen oder städtebaulichen Verträgen widersprechen.

- Die HBO thematisiert die Mehrfachnutzung von Stellplätzen nicht. Notwendige Stellplätze und Abstellplätze können Dritten zur Verfügung gestellt werden, wenn die eigentlichen Nutzenden sie nicht brauchen. → §52 Abs.6.2 HBO
- Satzungen, Bebauungspläne und städtebauliche Verträge sind kommunalspezifisch zu betrachten.



b) Gemäß BGB muss es möglich sein, private Flächen zu vermieten. Die Stadt kann als Verwaltungsinstanz zwischen Besitzenden und Mietenden auftreten. Ein Vertrag muss Nutzungszeiten, Haftung, Versicherung, Vertragsdauer, Urlaub und Gebühren regeln.

- Verträge können zwischen Eigentümer*in und Verwaltung sowie zwischen Eigentümer*in und Mietendem geschlossen werden.



c) Sollen Flächen, die nicht explizit dem Parken vorbehalten sind, mehrfach genutzt werden, ist die rechtliche Grundlage zu prüfen inkl. der dauerhaften Befahrbarkeit. Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte ist nachzuweisen. Gleiches gilt bei Änderung der Nutzungszeiten.



d) Bei einer Mehrfachnutzung von Parkbauten gilt es zu prüfen, ob die hessische Garagenverordnung (GaV) dies abgedeckt.

- Die GaV widerspricht an keiner Stelle der Mehrfachnutzung von Stellplätzen.





MEHRFACHNUTZUNG & VERLAGERUNG TRANSFERCHECKLISTE

1) Prüfung geltender kommunaler Planwerke und Satzungen (a)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Bebauungsplan	Prüfen Sie zunächst die im Maßnahmenraum geltenden Planwerke und Satzungen.	Sprechen enthaltene Bausteine gegen eine Mehrfachnutzung oder schränken diese ein? Sie können in einer Stellplatzsatzung festlegen, dass eine Mehrfachnutzung grundsätzlich ausgeschlossen oder nachzuweisen ist und dass es keine zeitlichen Überschneidungen bei der Nutzung gibt.
K	Städtebaulicher Vertrag		
K	Stellplatzsatzung		
K	Sonstige Satzung		

M = muss erfüllt werden (obligatorisch)

K = kann erfüllt werden (fakultativ)

2) Strukturelle Voraussetzungen

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Quartierstyp	Eine Mehrfachnutzung privater Stellplätze kann dann funktionieren, wenn es eine Nutzungsdurchmischung gibt, aus der sich Zielgruppen ableiten lassen.	In einem reinen Wohngebiet ähneln sich die Tagesabläufe, während in einem Mischgebiet z. B. Anwohnende nachts Betriebsparkplätze nutzen können. Eine kleinteilige Analyse der Optionen kann sinnvoll sein.
M	Nutzergruppen		

3) Vertragsschluss zwischen Eigentümer*in und Stadt (b)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Vertragsdauer	Gestalten Sie die Vertragsdauer zwischen Eigentümer*in und Stadt möglichst langfristig.	Gewährleisten Sie kommunale Planungssicherheit.
M	Leistungen	Die Leistungen beider Parteien sind klar im Vertrag zu definieren.	Zu welchen Zeiten und Konditionen stellt der/die Eigentümer*in die definierten Stellplätze zur Verfügung? Als Stadt bieten Sie einen Anreiz, wenn Sie vertraglich für die Instandhaltung der Flächen sorgen.
M	Haftung	Die Stadt tritt als Vertragsmittlerin auf und übernimmt keine Haftung für widerrechtliche Angebote.	Es wird festgehalten, dass der Parkplatzsuchende einen Vertrag mit dem/der Eigentümer*in der Fläche abschließt, nicht mit der Stadt.

4) Vertragsschluss zwischen Eigentümer*in und Mietendem (b)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
M	Nutzungszeitraum	Vertragsdauer und Einschränkungen der Nutzungszeiten sollten aus dem Vertrag hervorgehen.	
K	Ggf. Gebühren	Gebühren sind Bestandteil des Vertrages, ebenso die Aufteilung von Gewinnen.	
M	Haftung	Konkretisieren Sie Fragen zur Haftung und Versicherung im Vertrag.	

5) Weiterführende Prüfungen (c)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Lärmgrenzwerte	Außerhalb von definierten Parkieranlagen sind (bau-)rechtliche Rahmenbedingungen wie Lärmgrenzwerte zu berücksichtigen.	Das gilt auch bei wesentlichen Änderungen der Nutzungszeiten.
K	Befahrbarkeit	Stellen Sie die regelmäßige Befahrbarkeit des Untergrundes durch Kfz sicher.	Evtl. müssen Sie vorab den Untergrund aufwerten.



Angewandte Parkraum- konzepte: innovative Konzepte für Ihre zukunftsweisende Kommune

Die Bedeutung von Parken und Parkraummanagement als Teil der Verkehrs- und Mobilitätsplanung wurde lange unterschätzt. Langsam macht sich ein Wandel bemerkbar, der Funktion und Wirkung eines Parkraummanagements in den Fokus rückt.

Mit dem Projekt »Nachhaltiges Parkraummanagement« bündeln wir für Sie vielfältige und innovative Ideen aus anderen Kommunen mit unterschiedlichen Konzepten. Die **Best-Practice-Sammlung** aus anderen hessischen, deutschen wie auch europäischen Kommunen dienen der Inspiration und laden kommunale Entscheidungstragende und Planende ausdrücklich zum Nachahmen ein. Während die Beispiele aus Hessen unproblematisch auf Ihre hessische Kommune übertragbar sind, erfahren Sie über die hier angebotenen Checklisten, inwiefern die europäischen bzw. deutschen Beispiele tatsächlich in Hessen umsetzbar sind.

Die **Best-Practice-Sammlung** und die **Checklisten zur Übertragbarkeit** sollen es Ihnen erleichtern, sich systematisch mit dem ruhenden Verkehr in Ihrer Kommune auseinanderzusetzen. Sie können das Parken als Stellschraube nutzen, um Ihre nachhaltigen Mobilitätsziele zu erreichen und idealerweise die Vorreiterrolle einer umweltfreundlichen und sozialverträglichen Kommune einzunehmen.

Impressum

Auftraggeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden
www.wirtschaft.hessen.de

Herausgeberin, Inhalte & Redaktion

Hessen Trade & Invest GmbH

Abteilung Technologie & Innovation
Themenfeld Mobilität

Fachzentrum Nachhaltige
Mobilitätsplanung Hessen

Mainzer Str. 118, 65189 Wiesbaden

Tel.: +49 611 95017-85

E-Mail: mobilitaet@htai.de

www.htai.de

www.mobilitaetsplanung-hessen.de

Baumeister Rechtsanwälte

Partnerschaft MBB

Kettelerscher Hof

Königsstraße 51–53

48143 Münster

Stand der Informationen und Zahlen

Oktober 2023

Design & Realisierung

die basis / Asselborn & van Stuyvenberg GbR
www.die-basis.de

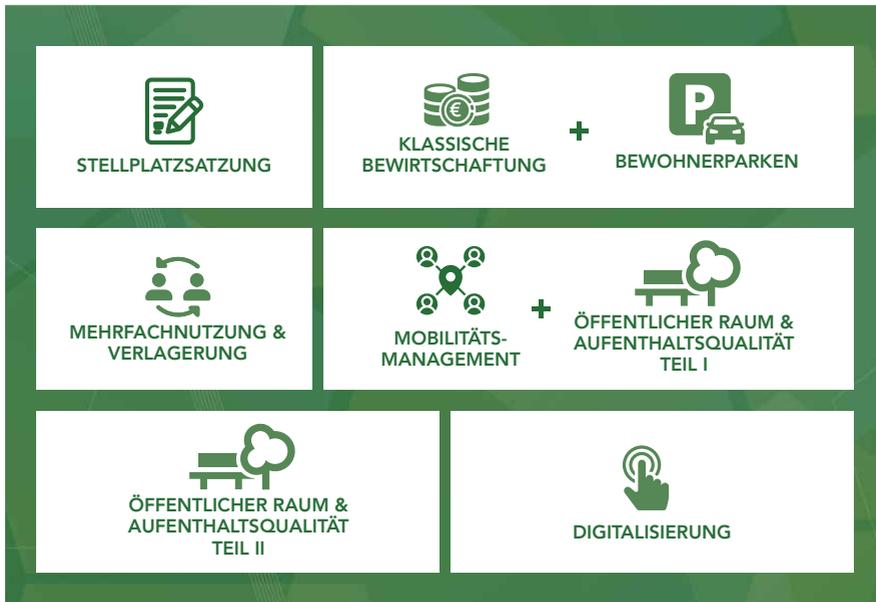
Text

Silke Schuster / www.wortschusterei.de

Bildnachweise

Collagen: die basis / Asselborn & van
Stuyvenberg GbR – unter Verwendung
von freien Freepik-Bildern

Die folgenden Checklisten sind in ihrer Reihenfolge analog zu denen der Steckbriefe der Best-Practice-Beispiele gegliedert. Aufgrund inhaltlicher und rechtlicher Überschneidungen wurden die Blöcke teilweise zusammengefasst (z. B. Klassische Bewirtschaftung & Bewohnerparken) bzw. in Teilen zusammengefasst und in anderen Bereichen getrennt (Öffentlicher Raum & Aufenthaltsqualität):



Die Checklisten informieren zunächst jeweils über die gesetzlichen Voraussetzungen der Best-Practice-Beispiele. Anhand der farbigen Bepunktung lässt sich auf einen Blick ablesen, ob sich ein Baustein für eine Umsetzung in Hessen eignet.

Danach folgen Transferchecklisten mit detaillierten Erklärungen zu den Gesetzesvorgaben. Anhand der roten bzw. blauen Punkte ist ablesbar, ob diese von einer Kommune erfüllt sein müssen (roter Punkt) oder können (blauer Punkt).

TEIL 4/6: MOBILITÄTSMANAGEMENT + ÖFFENTLICHER RAUM & AUFENTHALTSQUALITÄT TEIL I



STELLPLATZSATZUNG



KLASSISCHE
BEWIRTSCHAFTUNG

+



BEWOHNERPARKEN



MEHRFACHNUTZUNG &
VERLAGERUNG



MOBILITÄTS-
MANAGEMENT

+



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT
TEIL I



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT
TEIL II



DIGITALISIERUNG



MOBILITÄTSMANAGEMENT, ÖFFENTLICHER RAUM & AUFGENT- HALTSQUALITÄT – TEIL 1 GESETZLICHE VORAUSSETZUNGEN

Übertragbarkeit
nach Hessen

a) Erhebung einer Gebühr für große Mitarbeitendenparkplätze

Ermächtigungsgrundlage zur Erhebung von Gebühren durch die Gemeinde im Land Hessen:

- Berechtigung der Gemeinden und Landkreise, kommunale Abgaben zu erheben. → §1 KAG



- Kommunale Abgaben dürfen nur auf Basis einer Satzung erhoben werden. → §2 KAG



- Gebühren dürfen nur bei einer (Gegen-)Leistung der Gemeinde erhoben werden oder gegen eine Benutzungsgebühr für eine öffentliche Einrichtung. → §1 Abs.1 BGebG in Verbindung mit §3 Abs. a AO

Gebühren sind öffentlich-rechtliche Geldleistungen zur Kostendeckung einer öffentlichen Leistung. → Vgl. BVerfGE 50, 217

↳ Der Steckbrief ist nicht auf deutsches Recht anwendbar und kann daher derzeit nicht in hessischen Kommunen umgesetzt werden.



b) Kooperation mit Bauherr*innen und Schaffung autoarmer Quartiere

- Gemeinden sollen Bauleitpläne aufstellen, sofern das für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. → §1 (3) BauGB

- Städte und Gemeinden können Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft durch Satzungen regeln, die als Rechtsgrundlagen für eine Einschränkung- oder Verzichtssatzung gilt. → §5 und §51 HGO



- Gemeinden legen fest, ob und in welchem Umfang Kfz-Stellplätze bei Errichtung und (Nutzungs-)Änderung von Anlagen herzustellen sind. → §52 Abs.1 HBO

- Ein vollständiger oder teilweiser Verzicht auf die Herstellung notwendiger Stellplätze ist möglich, wenn der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen verringert werden kann. → §52 Abs.2 S.1 Nr.4 HBO



- Kommunen können städtebauliche Verträge, sprich öffentlich-rechtliche Verträge, mit Bauherr*innen und weiteren privaten Akteur*innen abschließen. → §11 BauGB

- Ein städtebaulicher Vertrag kann weitere Inhalte umfassen. → §11 Abs.1 Nr.2 BauGB





MOBILITÄTSMANAGEMENT, ÖFFENTLICHER RAUM & AUFENT- HALTSQUALITÄT – TEIL 1 TRANSFERCHECKLISTE

Gemäß dem kooperativen Städtebau macht die planende Kommune die Aufstellung eines Bebauungsplans von bestimmten Kriterien abhängig, die wiederum mit städtebaulichen Verträgen abgesichert werden. Die vereinbarten Leistungen müssen nach § 11 Abs. 2 BauGB angemessen sein.

Die Transfercheckliste setzt voraus, dass für den Neubau eines autoarmen/autofreien Stadtquartiers bereits ein städtebaulicher Entwurf und ein Mobilitätskonzept vorliegen. Aus den Steckbriefen und fachbezogenen Leitfäden ergeben sich die gestalterischen Anforderungen an ein solches Quartier.

1) Bebauungsplan: Welche Kernpunkte des städtebaulichen Entwurfs sollen über den Bebauungsplan verbindlich festgesetzt werden? (Sicherstellung von Aufenthaltsqualität)

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Verkehrsberuhigung auf den Kfz-Straßen	Sie können Straßen und Verkehrsflächen als »verkehrsberuhigten Bereich« festsetzen.	§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB
K	Netz aus Fuß- und Radwegeverbindungen	Fuß- und Radwegeverbindungen sind in Abgrenzung zu Straßen des Kfz-Verkehrs als Fuß- und Radweg festsetzbar.	§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

M = muss erfüllt werden (obligatorisch)

K = kann erfüllt werden (fakultativ)

K	Öffentliche (Aufenthalts-) Plätze	Öffentliche Plätze können in Abgrenzung zu Kfz-Straßen und Fuß-/Radwegen einen besonderen Zweck bekommen.	§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB Definition der Zweckbestimmung ist nötig
K	Öffentliche Parkplätze	Sie können Parkplätze für den ruhenden Kfz-Verkehr als Verkehrsflächen mit »P = öffentliche Parkfläche« bestimmen.	§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB
K	Öffentliche Grünflächen	Eine Zweckbestimmung als Parkanlage oder Spielplatz ist möglich.	§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB
K	Bepflanzungen	Setzen Sie Standorte für flächige oder einzelne Bepflanzungen fest.	§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) und b) BauGB
K	Standort/Fläche der Sammelgaragen und Garagengebäude	Sammelgaragen müssen Sie dem Bedarf des Bebauungsplans zuweisen.	§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 22 BauGB i. V. mit § 14 BauNVO
K	Verbot von oberirdischen Einzelgaragen, Gruppen von Einzelgaragen und Carports	Für bestimmte Grundstücke können Sie oberirdische Stellplätze ausschließen, die Lage von Tiefgarageneinfahrten und die Ausdehnung von Tiefgaragen festsetzen.	

2) Anzahl und Lage der herzustellenden Stellplätze: Regelungen über Stellplatzsatzung, Einschränkungs- und Verzichtssatzung und Bebauungspläne

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Mittels Stellplatzsatzung	Sie können gesonderte Zonen im Stadtgebiet mit abweichenden Stellplatzschlüsseln festlegen.	Siehe Checkliste »Stellplatzsatzungen«
K	Mittels Einschränkungs- und Verzichtssatzung	Wenn die Stellplatzsatzung keine Vorgaben enthält, können Sie eine Einschränkungs- und Verzichtssatzung erlassen.	Regelungsinhalt: • Geltungsbereich • Mindest- und Höchstzahl von Stellplätzen • ggf. Lage der Sammelgaragen unter Verweis auf Bebauungsplan
K	Mittels Bebauungsplan	Ziehen Sie den Bauplan heran, um die Stellplatzherstellung in bestimmten Bereichen zu untersagen.	§ 12 Abs. 6 BauNVO

3) Städtebaulicher Vertrag (& Umsetzungsvertrag) gem. § 11 BauGB: Bereitstellung und Vereinbarungen zum Mobilitätsmanagement durch Kooperation zwischen Baulträger*innen/Entwicklungsgesellschaft und der Kommune mittels städtebaulicher Verträge

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Aufgaben des Mobilitätsmanagements	Klären Sie die Zuständigkeit, um die Mobilitätsmaßnahmen langfristig bereitstellen zu können.	Welche Organisationsform haben die einzelnen Maßnahmen?
K	Einrichtung der Sammel-/ Quartiersgaragen	Wer ist für die Errichtung der Quartiersgarage zuständig?	Ergänzende Vereinbarungen z. B. die architektonische Gestaltung betreffend
K	Zentrale Vergabe der Stellplätze	Wer vergibt die Stellplätze im Quartier und legt das Vergabeverfahren fest?	Möglich bspw. über Mobilitätszentrale
K	Finanzierung und Organisation der Mobilitätsmaßnahmen	Maßnahmen sind nicht per se rentabel. Finden Sie eine Lösung für die Finanzierung.	Optionen: • Querfinanzierung über weitere quartiersbezogene Mobilitätseinnahmen • Anschub- und Überbrückungsfinanzierung durch die Kommune • öffentliche Fördermöglichkeiten
K	Anzahl und Qualität der Radabstellanlagen	Wenn die kommunale Stellplatzsatzung keine ausreichenden Regelungen bietet, vereinbaren Sie Anforderungen gesondert.	Vereinbarungen über: Standorte, Anzahl, Qualität, Ausgestaltung
K	Durch die Kommune zu erbringende Maßnahmen	Prüfen Sie, welche Maßnahmen die Kommune übernimmt.	Beispiele: Bau einer ÖPNV-Haltestelle, Ausweitung der Rad-/Fußverbindung

K	Einzelmaßnahmen des Mobilitätsmanagements	Legen Sie konkrete Maßnahmen fest.	Beispiele: Bereitstellung von Sharingangeboten im öffentlichen Raum
K	Parkregelungen und Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	Halten Sie fest, wie die Kommune die Stellplätze im öffentlichen Raum bewirtschaftet.	Ziel: Konkurrenzsituationen zwischen Quartiersgaragen und Parken im öffentlichen Raum vermeiden
K	Aufgaben des Betreibenden des Mobilitätsmanagements	Der Betreibende des Mobilitätsmanagements kann verschiedene Aufgaben übernehmen.	Beispiele: • Mobilitätszentrale im Quartier → Information/ Beratung der Bewohnerschaft, Investor*innen • digitale Mobilitätsplattform • Mobilitätsangebote organisieren • zentrale Stellplatzvergabe

4) Verkehrsberuhigung und Parken im öffentlichen Raum

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Sammelstraße oder Quartiersstraße (Erschließungsstraße ES IV gem. RAST 2006)	Tempo-30-Zonen sind vor allem für Wohngebiete und Gegenden mit starkem Fußgänger-/ Radverkehr vorgesehen.	§ 45 Abs. 1 c StVO
K	Wohnweg und Wohnstraßen (Erschließungsstraße ES V gemäß RAST 2006)	(Wohn-)Grundstücke sind direkt an öffentliche Gehwege/Straßen angeschlossen; Aufenthalt, Sicherheit sowie Fuß- und Radverkehr stehen im Vordergrund.	Empfehlung: bei Freigabe für Kfz als verkehrsberuhigten Bereich (§ 42 Abs. 4 StVO) oder Tempo-30-Zone (§ 45 Abs. 1 c StVO) ausweisen und keine Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum bereithalten
K	Parkraummanagement	Stellen Sie Parkplätze im öffentlichen Raum entlang der Erschließungsstraße bereit, sollten es Anwohnende vermeiden, im direkten Wohnumfeld zu parken.	Weitere Regelungen: • monetäre Bewirtschaftung • zeitliche Bewirtschaftung • eingeschränktes Halteverbot • Lade- und Lieferzonen Siehe Checkliste »Klassische Bewirtschaftung & Bewohnerparken«
K	Widmung der öffentlichen Verkehrsfläche	Sie können die öffentlich gewidmeten Straßen auf bestimmte Benutzungszwecke und -kreise beschränken.	§ 5 Abs. 3 Satz 2 StrG Beispiele: • Benutzungsart: Fußgängerzone mit Freigabe für Lieferverkehr • Sonstiges: feste Zeiten für Lieferverkehr



Angewandte Parkraum- konzepte: innovative Konzepte für Ihre zukunftsweisende Kommune

Die Bedeutung von Parken und Parkraummanagement als Teil der Verkehrs- und Mobilitätsplanung wurde lange unterschätzt. Langsam macht sich ein Wandel bemerkbar, der Funktion und Wirkung eines Parkraummanagements in den Fokus rückt.

Mit dem Projekt »Nachhaltiges Parkraummanagement« bündeln wir für Sie vielfältige und innovative Ideen aus anderen Kommunen mit unterschiedlichen Konzepten. Die **Best-Practice-Sammlung** aus anderen hessischen, deutschen wie auch europäischen Kommunen dienen der Inspiration und laden kommunale Entscheidungstragende und Planende ausdrücklich zum Nachahmen ein. Während die Beispiele aus Hessen unproblematisch auf Ihre hessische Kommune übertragbar sind, erfahren Sie über die hier angebotenen Checklisten, inwiefern die europäischen bzw. deutschen Beispiele tatsächlich in Hessen umsetzbar sind.

Die **Best-Practice-Sammlung** und die **Checklisten zur Übertragbarkeit** sollen es Ihnen erleichtern, sich systematisch mit dem ruhenden Verkehr in Ihrer Kommune auseinanderzusetzen. Sie können das Parken als Stellschraube nutzen, um Ihre nachhaltigen Mobilitätsziele zu erreichen und idealerweise die Vorreiterrolle einer umweltfreundlichen und sozialverträglichen Kommune einzunehmen.

Impressum

Auftraggeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden
www.wirtschaft.hessen.de

Herausgeberin, Inhalte & Redaktion

Hessen Trade & Invest GmbH

Abteilung Technologie & Innovation
Themenfeld Mobilität

Fachzentrum Nachhaltige
Mobilitätsplanung Hessen

Mainzer Str. 118, 65189 Wiesbaden

Tel.: +49 611 95017-85

E-Mail: mobilitaet@htai.de

www.htai.de

www.mobilitaetsplanung-hessen.de

Baumeister Rechtsanwälte

Partnerschaft MBB

Kettelerscher Hof

Königsstraße 51–53

48143 Münster

Stand der Informationen und Zahlen

Oktober 2023

Design & Realisierung

die basis / Asselborn & van Stuyvenberg GbR
www.die-basis.de

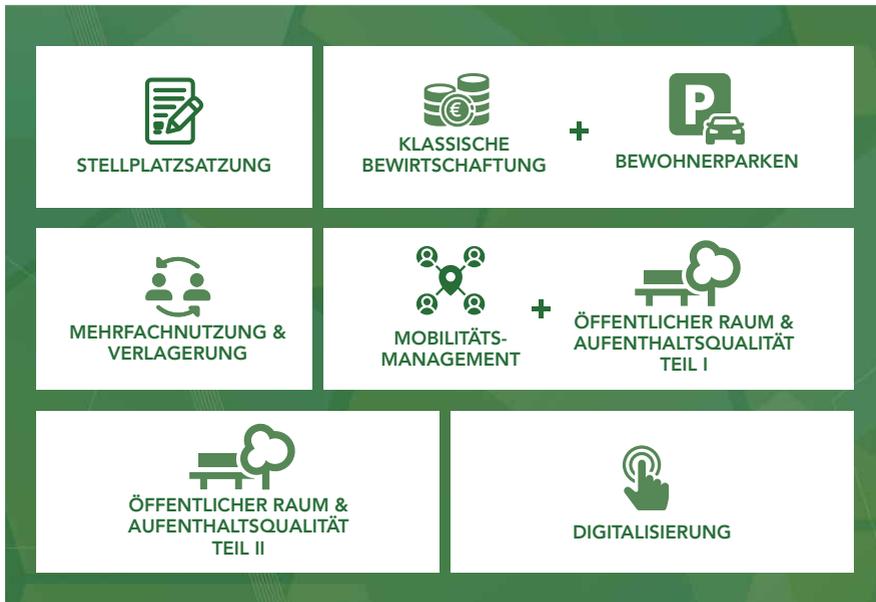
Text

Silke Schuster / www.wortschusterei.de

Bildnachweise

Collagen: die basis / Asselborn & van
Stuyvenberg GbR – unter Verwendung
von freien Freepik-Bildern

Die folgenden Checklisten sind in ihrer Reihenfolge analog zu denen der Steckbriefe der Best-Practice-Beispiele gegliedert. Aufgrund inhaltlicher und rechtlicher Überschneidungen wurden die Blöcke teilweise zusammengefasst (z. B. Klassische Bewirtschaftung & Bewohnerparken) bzw. in Teilen zusammengefasst und in anderen Bereichen getrennt (Öffentlicher Raum & Aufenthaltsqualität):



Die Checklisten informieren zunächst jeweils über die gesetzlichen Voraussetzungen der Best-Practice-Beispiele. Anhand der farbigen Bepunktung lässt sich auf einen Blick ablesen, ob sich ein Baustein für eine Umsetzung in Hessen eignet.

Danach folgen Transferchecklisten mit detaillierten Erklärungen zu den Gesetzesvorgaben. Anhand der roten bzw. blauen Punkte ist ablesbar, ob diese von einer Kommune erfüllt sein müssen (roter Punkt) oder können (blauer Punkt).

TEIL 5/6: ÖFFENTLICHER RAUM & AUFENTHALTSQUALITÄT TEIL II



STELLPLATZSATZUNG



KLASSISCHE
BEWIRTSCHAFTUNG

+



BEWOHNERPARKEN



MEHRFACHNUTZUNG &
VERLAGERUNG



MOBILITÄTS-
MANAGEMENT

+



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT
TEIL I



ÖFFENTLICHER RAUM &
AUFENTHALTSQUALITÄT
TEIL II



DIGITALISIERUNG



MOBILITÄTSMANAGEMENT, ÖFFENTLICHER RAUM & AUFENT- HALTSQUALITÄT – TEIL 2 GESETZLICHE VORAUSSETZUNGEN

Übertragbarkeit
nach Hessen

Übertragbarkeit
nach Hessen

a) Das hessische Landesgesetz HStrG, das Straßengesetz (StrG) und die Straßenverkehrsordnung (StVO) sind die wichtigsten gesetzlichen Grundlagen für die Verkehrsplanung

- Flächen können als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet werden.
→ § 4 HStrG
Die Unterteilung erfolgt nach Landesstraße, Kreisstraße und Gemeindestraße. → § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 HStrG
Bei Gemeindestraßen → § 3 Abs. 2 StrG haben Kommunen weitreichendere Gestaltungsmöglichkeiten. Eine Beschränkung auf bestimmte Nutzergruppen erfolgt nach § 39 HStrG.
- Bundesstraßen definieren sich nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Die Widmung lässt sich auf bestimmte Benutzungszwecke und -kreise beschränken. → § 4 Abs. 1 S. 3 HStrG / § 5 Abs. 2 Satz 2 StrG
- Zuständigkeiten und Aufgaben im Rahmen der Straßenbaulast sind geregelt. → § 9 StrG
Die Straßen sind nach ihrer Leistungsfähigkeit und den anerkannten Regeln des Straßenbaus zu errichten und zu unterhalten.
→ § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG



b) Die anerkannten Regeln des Straßenbaus sind nach gewissen Richtlinien konkretisiert. Zusätzlich sollten Empfehlungen und Hinweise aus Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) beachtet werden.



c) Straßenräume können befristet umgestaltet werden, entweder für Verkehrsversuche oder für temporäre Aktionen. Verkehrsversuche unterliegen der Straßenverkehrsordnung, die dafür zwei Wege bereithält. Planung und Realisierung obliegen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Temporäre Aktionen regelt die StVO nicht.

- Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen(-abschnitte) aus verkehrlichen Sicherheitsgründen beschränken oder verbieten. → § 45 Abs. 1 StVO
 - ➔ Verkehrsversuche: Die Straßenverkehrsbehörden dürfen Unfallgeschehen, Verkehrsverhalten oder Verkehrsabläufe erforschen und verkehrssichernde/-regelnde Maßnahmen erproben.
→ § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO
 - ➔ Städtebauliche Entwicklung: Anordnungen, die eine geordnete städtebauliche Entwicklung unterstützen, müssen auf einem städtebaulichen Verkehrskonzept beruhen. → § 45 Abs. 1b Nr. 6 StVO
 - ➔ Temporäre Aktionen: Sie werden als öffentliche Versammlung angemeldet oder bei der zuständigen Ordnungsbehörde als Sondernutzung auf öffentlichem Verkehrsgrund beantragt.



MOBILITÄTSMANAGEMENT, ÖFFENTLICHER RAUM & AUFGENT- HALTSQUALITÄT – TEIL 2 TRANSFERCHECKLISTE

1) Regelungen über die Baulast des entsprechenden Straßenraums

Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen gehören zum Vorbehaltsnetz. Die Straßenverkehrsbehörden ergeben sich durch die Einwohnerzahl, es können Landrät*innen oder (Ober-)Bürgermeister*innen sein. Bei Straßen mit besonderer Verkehrsbedeutung liegt die Zuständigkeit bei »Hessen Mobil«; Kommunen haben wenig Gestaltungsspielraum.

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Bundesstraßen	Bundesstraßen gliedern sich in Autobahnen und Bundesstraßen mit Ortsdurchfahrten und sind nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) definiert.	§ 1 Abs. 2 FStrG Sie stellen den weiträumigen Verkehr sicher.
K	Landesstraßen	Landstraßen dienen dem durchgehenden Verkehr und bilden zusammen mit den Bundesstraßen ein überörtliches Verkehrsnetz.	§ 3 Abs. 1 Nr. 1 HStrG Es kann sich auch um Radschnellverbindungen handeln.
K	Kreisstraßen	Kreisstraßen dienen dem überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen oder innerhalb eines Kreises. Sie schließen Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz an.	§ 3 Abs. 1 Nr. 2 HStrG Es kann sich auch um Radschnellverbindungen handeln.



= muss erfüllt werden (obligatorisch)



= kann erfüllt werden (fakultativ)



Gemeindestraßen

Gemeindestraßen dienen dem Verkehr zwischen benachbarten Gemeinden oder innerhalb der Gemeinden.

§ 3 Abs. 1 Nr. 3 HStrG

- Es kann sich auch um Radschnellverbindungen handeln.

- einzuteilen gemäß ihrer Verbindungsfunktion und der Nutzer*innen-gruppen

§ 3 Abs. 2 StrG

Baulast liegt bei den Gemeinden; das eröffnet einen größeren Gestaltungsspielraum

2) Anforderungen an den Straßenraum: Welche Nutzungen stehen derzeit im Vordergrund und welche sollen in Zukunft im Vordergrund stehen?

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Funktion des Straßenraums im Straßennetz des Kfz-Verkehrs	Die RIN 2008 definiert unterschiedliche Kategorien für Verkehrswege des Kfz-Verkehrs, woraus sich unterschiedliche Anforderungen an den Straßenraum ergeben.	Hauptstraßen: Verbindungsfunktion (Ortsdurchfahrt) → Leistungsfähigkeit gewährleisten und negative Einflüsse durch Kfz-Verkehr verringern
K	Derzeitige Verkehrsbelastung/ Verkehrsstärke	Über örtliche oder modellgestützte Zählungen erhalten Sie Werte zur Verkehrsstärke.	Abhängig von der Verkehrsstärke ist zu prüfen: Soll nach der Neugestaltung des Straßenraums die gleiche Verkehrsstärke abgewickelt werden? Ist das dann noch möglich? Sollen andere Nutzungen priorisiert werden? Ergibt sich eine Umstufung der Straße (§ 5 HStrG)?

K	Umfeldnutzung und Bebauungsstruktur	Je nach Umfeldnutzung unterscheiden sich die Ansprüche an den Straßenraum.	<p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschäftsstraße: erhöhter Querungsbedarf zu Fuß Gehender • Wohngebiet: erhöhte Verkehrssicherheit nötig • (Stadtteil-)Zentren: höhere Aufenthaltsqualität wichtig <p>Die bauliche Struktur beeinflusst diese Funktionen.</p>
K	Ansprüche aus dem ruhenden Kfz-Verkehr	Die Umfeldnutzung wirkt sich auf den Stellplatzbedarf aus.	<p>Zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit zentraler Versorgungseinrichtungen • Bündelung des Stellplatzangebots über private und öffentliche Parkieranlagen <p>Empfehlenswert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkraumanalyse in Zentren • Parkraumkonzept • Entwicklungen in Öffentlichkeitsarbeit einbetten
K	Rolle des Straßenraums im Radverkehrsnetz zu: Höhe des Radverkehrsaufkommens und daraus resultierende Ansprüche	Die ERA 2010 definiert Anforderungen an die Netzkonzeption, Führungsform und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen des Alltagsverkehrs.	<ul style="list-style-type: none"> • Anforderungen richten sich nach Funktion im Radverkehr und Belastungen durch Kfz-Verkehr • Mindestmaße für sicheren Radverkehr sind wegen der neuartigen Fahrräder nicht empfehlenswert

K	Ansprüche an das Abstellen von Fahrrädern	Die Abstellbedingungen am Quell- und Zielort haben einen großen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels.	<p>Mindestausstattung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diebstahlschutz bei kurzer Abstelldauer. • max. 60m vom Einkaufszentrum entfernt <p>Bei längerer Abstelldauer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Witterungsschutz <p>Siehe Checkliste »Stellplatzsatzungen«</p>
K	Rolle des Straßenraums im Fußverkehrsnetz	Für den Fußverkehr gibt es häufig keine strategische Fußwegenetzplanung.	<p>ERA 2002 (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen) Einschätzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedeutung des Straßenraums für Fußverkehr • Mindestbreite: 2,50m
K	Höhe des Querungsbedarfs	Der Querungsbedarf von Straßenräumen hängt stark von der Umfeldnutzung ab.	<p>Empfehlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alle 200 m Querungsmöglichkeit • flächiger Querungsbedarf in Geschäftsstraßen und verkehrsberuhigten Wohngebieten • punktueller Querungsbedarf beim Aufeinandertreffen von Verkehrsachsen <p>ERA 2002 und FGSV-Veröffentlichung »Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf«</p>

K	Aufenthaltsqualität im Straßenraum	Eine erhöhte Aufenthaltsqualität fördert neben dem Aufenthalt im Straßenraum das Zufußgehen als Mobilitätsoption.	Optionen: <ul style="list-style-type: none"> • konsumfreie Bereiche, z. B. Sitzgelegenheiten, Wasserspiele, Grünflächen • lokale gastronomische Angebote
K	Klimaresilienz	Hessische Städte und Gemeinden müssen – im besten Fall nach dem Prinzip der »Schwammstadt« – klimaresilient werden.	Optionen: <ul style="list-style-type: none"> • Grünstrukturen/-flächen • dezentrale Regenwasserbewirtschaftung
K	Straßenraumbreiten	Viele Straßenräume sind wegen ihrer historisch gewachsenen Strukturen zu eng, um allen Ansprüchen eines modernen Raums gerecht zu werden.	Abwägen: Welche Funktionen sollen wie viel Fläche bekommen? ↪ Möglichkeiten ergeben sich aus differenzierbaren Breiten von Kfz-Streifen, der Radführungsform und dem Wegfall von Stellplätzen.

3) Zu prüfende Lösungsmöglichkeiten: Parkdruck bzw. hohe Nachfrage nach Stellplätzen – welche Flächen sollen dem ruhenden Verkehr zugewiesen werden?

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Größere Parkieranlagen in fußläufiger Entfernung (300 m)	Können Sie das Parkplatzangebot aus dem öffentlichen Straßenraum auf den Parkieranlagen bündeln?	

K	Anwohnende haben keine privaten Parkmöglichkeiten	Lassen sich Anwohnerparkzonen ausweisen oder der Bedarf über Parkieranlagen abdecken?	Siehe Checkliste »Klassische Bewirtschaftung & Bewohnerparken«
K	Stellplatznutzung durch Besuchende	Ist es möglich, eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen oder eine bestehende zu erweitern?	Siehe Checkliste »Klassische Bewirtschaftung & Bewohnerparken«

4) Zu prüfende Lösungsmöglichkeiten: temporäre Umgestaltung und Umnutzung von Straßenräumen

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Verkehrversuch	Orientieren Sie sich am Leitfaden »Stadtexperiment: von der Idee bis zur Umsetzung« des Zukunftsnetzes Mobilität NRW.	§ 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO Mögliche Bausteine: <ul style="list-style-type: none"> • Projektskizze zur Zielsetzung • Planung Zusammenarbeit und Akteur*innen • Vorbereitung und Koordination • Kommunikation und Ansprache • Projektevaluation
K	Städtebauliche Entwicklung	Es gelten die gleichen Bausteine wie bei einem Verkehrversuch. Zusätzlich braucht es ein städtebauliches Verkehrskonzept.	§ 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO
K	Temporäre Aktion	Es gelten die gleichen Bausteine wie bei einem Verkehrversuch.	Die Kommune ist nicht zuständig, sie übernimmt u. U. eine unterstützende Rolle.



Angewandte Parkraum- konzepte: innovative Konzepte für Ihre zukunftsweisende Kommune

Die Bedeutung von Parken und Parkraummanagement als Teil der Verkehrs- und Mobilitätsplanung wurde lange unterschätzt. Langsam macht sich ein Wandel bemerkbar, der Funktion und Wirkung eines Parkraummanagements in den Fokus rückt.

Mit dem Projekt »Nachhaltiges Parkraummanagement« bündeln wir für Sie vielfältige und innovative Ideen aus anderen Kommunen mit unterschiedlichen Konzepten. Die **Best-Practice-Sammlung** aus anderen hessischen, deutschen wie auch europäischen Kommunen dienen der Inspiration und laden kommunale Entscheidungstragende und Planende ausdrücklich zum Nachahmen ein. Während die Beispiele aus Hessen unproblematisch auf Ihre hessische Kommune übertragbar sind, erfahren Sie über die hier angebotenen Checklisten, inwiefern die europäischen bzw. deutschen Beispiele tatsächlich in Hessen umsetzbar sind.

Die **Best-Practice-Sammlung** und die **Checklisten zur Übertragbarkeit** sollen es Ihnen erleichtern, sich systematisch mit dem ruhenden Verkehr in Ihrer Kommune auseinanderzusetzen. Sie können das Parken als Stellschraube nutzen, um Ihre nachhaltigen Mobilitätsziele zu erreichen und idealerweise die Vorreiterrolle einer umweltfreundlichen und sozialverträglichen Kommune einzunehmen.

Impressum

Auftraggeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden
www.wirtschaft.hessen.de

Herausgeberin, Inhalte & Redaktion

Hessen Trade & Invest GmbH

Abteilung Technologie & Innovation
Themenfeld Mobilität

Fachzentrum Nachhaltige
Mobilitätsplanung Hessen

Mainzer Str. 118, 65189 Wiesbaden

Tel.: +49 611 95017-85

E-Mail: mobilitaet@htai.de

www.htai.de

www.mobilitaetsplanung-hessen.de

Baumeister Rechtsanwälte

Partnerschaft MBB

Kettelerscher Hof

Königsstraße 51–53

48143 Münster

Stand der Informationen und Zahlen

Oktober 2023

Design & Realisierung

die basis / Asselborn & van Stuyvenberg GbR
www.die-basis.de

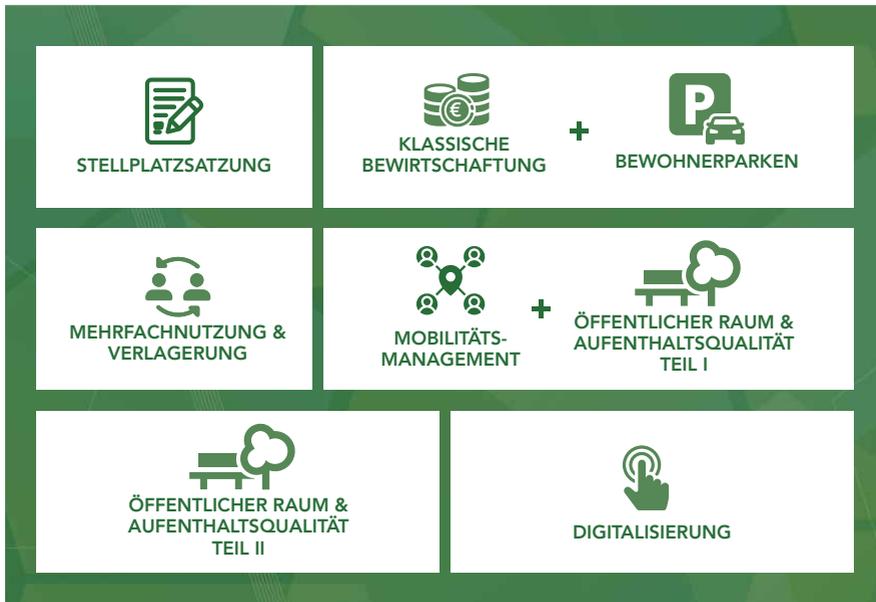
Text

Silke Schuster / www.wortschusterei.de

Bildnachweise

Collagen: die basis / Asselborn & van
Stuyvenberg GbR – unter Verwendung
von freien Freepik-Bildern

Die folgenden Checklisten sind in ihrer Reihenfolge analog zu denen der Steckbriefe der Best-Practice-Beispiele gegliedert. Aufgrund inhaltlicher und rechtlicher Überschneidungen wurden die Blöcke teilweise zusammengefasst (z. B. Klassische Bewirtschaftung & Bewohnerparken) bzw. in Teilen zusammengefasst und in anderen Bereichen getrennt (Öffentlicher Raum & Aufenthaltsqualität):



Die Checklisten informieren zunächst jeweils über die gesetzlichen Voraussetzungen der Best-Practice-Beispiele. Anhand der farbigen Bepunktung lässt sich auf einen Blick ablesen, ob sich ein Baustein für eine Umsetzung in Hessen eignet.

Danach folgen Transferchecklisten mit detaillierten Erklärungen zu den Gesetzesvorgaben. Anhand der roten bzw. blauen Punkte ist ablesbar, ob diese von einer Kommune erfüllt sein müssen (roter Punkt) oder können (blauer Punkt).

TEIL 6/6: DIGITALISIERUNG





DIGITALISIERUNG GESETZLICHE VORAUSSETZUNGEN

Übertragbarkeit
nach Hessen

Eine standardmäßige Umsetzung in Deutschland erfordert die Klärung rechtlicher und stadträumlicher Rahmenbedingungen, gerade was die Datenerhebung und Verarbeitung von Echtzeitdaten angeht.

- Zur Ausweisung von Liefer- und Ladezonen siehe »Klassische Bewirtschaftung & Bewohnerparken«



a) Parkraumkontrolle im öffentlichen Raum mittels Scan-Fahrzeugen

- Derzeit können hessische Kommunen und Ordnungsbehörden das Modell der Amsterdamer Scan-Fahrzeuge zur digitalen Parkraumüberwachung nicht anwenden, da die Ermächtigungsgrundlage durch ein formelles Gesetz fehlt.



b) Multimodale Mobilitätsangebote in Parkbauten (Wien, Österreich)

- Eine zentrale Buchungsplattform ist empfehlenswert. Regionale Apps der Nahverkehrsgesellschaften, kommunale Apps und überregionale Apps privatwirtschaftlicher Anbietender kommen dafür infrage. Damit die breite Öffentlichkeit die Apps nutzen kann, müssen vorab die allgemeinen Geschäftsbedingungen festgelegt werden. → §§ 305 ff. BGB
- Zusätzlich ist das Telemediengesetz zu berücksichtigen. Die Betreibenden der App sind für eigene Inhalte verantwortlich. → § 7 Abs. 1 TMG
- Für die Erhebung personenbezogener Daten gelten die Rechtsgrundlagen aus der Datenschutzgrundverordnung. → § 6 DSGVO
 - » Die Erhebung personenbezogener Daten setzt die Einwilligung auf informierter Basis voraus. In der Regel geschieht dies durch die Nutzung der Apps. Gleiches trifft auf die Einwilligung für Zugriffe auf Smartphone-Funktionen zu. → Art. 6 Abs. 1 lit a DSGVO. Eine Einwilligung ist jederzeit widerrufbar.
 - » Die Appbetreibenden haben ein berechtigtes Interesse daran, die personenbezogenen Daten zu verarbeiten, um ihr Angebot bereitstellen zu können. → Art. 6 Abs. 1 lit f DSGVO
 - » Die Nutzenden der App haben weiterhin Rechte an ihren personenbezogenen Daten.
 - Recht auf Auskunft → Art. 15 DSGVO
 - Recht auf Berichtigung → Art. 16 DSGVO
 - Recht auf Löschung → Art. 17 DSGVO



DIGITALISIERUNG TRANSFERCHECKLISTE

1) Bausteine zur Vorbereitung der Durchführung eines weiteren Pilotprojektes zum digitalen Lieferzonenmanagement nach Stuttgarter Vorbild

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Zu beteiligende Akteur*innen innerhalb der Stadtverwaltung	Bestimmen Sie die Akteur*innen.	Abhängig von der Ausgestaltung z. B. Amt für öffentliche Ordnung, Tiefbauamt, Stadtklimatologie, Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Verkehrsplanung
K	Extern zu beteiligende Projektpartner*innen bzw. Suche nach Akteur*innen zur gemeinsamen Durchführung	Bauen Sie ein Netzwerk aus externen Dienstleistenden auf.	Z. B. Dienstleistende aus folgenden Bereichen: KEP, Dienstleistende zur Belieferung der lokalen Gewerbetreibenden, IT
K	Komponenten des digitalen Lieferzonenmanagements	Berücksichtigen Sie alle Komponenten.	<ul style="list-style-type: none"> • Schild und Bluetooth-Gerät für die digitale Lieferzone • App für Lieferdienstleistende • Knopf inkl. Bluetooth für die Fahrerkabine • städtische Managementplattform

K	<p>Allgemeine Schritte in der Projektplanung</p> <p>Legen Sie die einzelnen Projektphasen fest.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsanalyse • Identifizierung eines räumlichen Bereichs • Kommunikationsstruktur mit internen und externen Projektpartner*innen • Zeitplan
----------	---	---

2) Bereitstellung multimodaler Mobilitätsangebote in Parkbauten

	(PFLICHT-)BAUSTEIN	ZENTRALES THEMA	HINWEISE & ERLÄUTERUNGEN
K	Bestandsanalyse (Quartiere und Parkbauten)	Prüfen Sie, welche Standorte sich für das multimodale Mobilitätsangebote eignen.	<p>Hilfreiche Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wo befinden sich Parkbauten in Gemeindegebiet? • Wer nutzt die Parkierungsanlage? • Wie sieht die umliegende Quartiersstruktur aus?
K	Vorhandene Sharingangebote in der Stadt	Prüfen Sie, welche Sharingangebote es von privaten und öffentlichen Anbietenden bereits gibt.	<p>Hilfreiche Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kann ein existierender Betreibender dabei helfen, das gesamtstädtische Netz auszuweiten? • Kann die Kommune ein Sharingangebot entwickeln? • Bietet sich eine Kooperation mit den Eigentümer*innen der Parkbauten an?

K	<p>Bündelung von Mobilitätsangeboten durch Smartphone-Apps – Digitalisierung von Buchungs- und Informationsangeboten</p>	Prüfen Sie, an welchen Stellen sich bereits bestehende Angebote ergänzen oder bündeln lassen.	<p>Hilfreiche Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gibt es private Anbietende in der Stadt? • Welche städtischen Plattformen und Apps gibt es? • Welche regionalen Angebote von Verkehrsverbänden u. Ä. gibt es? • Braucht es eine zusätzliche App?
K	Vorgehen im Bestand	Die Kommune übernimmt die Federführung und Koordination.	<ul style="list-style-type: none"> • Gründung eines Runden Tisches mit allen Akteur*innen • Kontakt zwischen Sharinganbietenden • Beratung und Information
K	Vorgehen im Neubau		Siehe Checkliste »Mobilitätsmanagement, Öffentlicher Raum & Aufenthaltsqualität«
K	Weitere Hinweise	Berücksichtigen Sie darüber hinaus einige weitere wichtige Aspekte.	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinbarungen über gemeinsame Nutzung der Parkbauten • im Wohnumfeld weitere Mobilitätsmaßnahmen einbeziehen • Sondernutzungsvereinbarungen treffen, sofern keine privaten Sharinganbietenden bestehen • Einbettung in ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept und Netz aus Mobilstationen



Angewandte Parkraum- konzepte: innovative Konzepte für Ihre zukunftsweisende Kommune

Die Bedeutung von Parken und Parkraummanagement als Teil der Verkehrs- und Mobilitätsplanung wurde lange unterschätzt. Langsam macht sich ein Wandel bemerkbar, der Funktion und Wirkung eines Parkraummanagements in den Fokus rückt.

Mit dem Projekt »Nachhaltiges Parkraummanagement« bündeln wir für Sie vielfältige und innovative Ideen aus anderen Kommunen mit unterschiedlichen Konzepten. Die **Best-Practice-Sammlung** aus anderen hessischen, deutschen wie auch europäischen Kommunen dienen der Inspiration und laden kommunale Entscheidungstragende und Planende ausdrücklich zum Nachahmen ein. Während die Beispiele aus Hessen unproblematisch auf Ihre hessische Kommune übertragbar sind, erfahren Sie über die hier angebotenen Checklisten, inwiefern die europäischen bzw. deutschen Beispiele tatsächlich in Hessen umsetzbar sind.

Die **Best-Practice-Sammlung** und die **Checklisten zur Übertragbarkeit** sollen es Ihnen erleichtern, sich systematisch mit dem ruhenden Verkehr in Ihrer Kommune auseinanderzusetzen. Sie können das Parken als Stellschraube nutzen, um Ihre nachhaltigen Mobilitätsziele zu erreichen und idealerweise die Vorreiterrolle einer umweltfreundlichen und sozialverträglichen Kommune einzunehmen.

Impressum

Auftraggeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden
www.wirtschaft.hessen.de

Herausgeberin, Inhalte & Redaktion

Hessen Trade & Invest GmbH

Abteilung Technologie & Innovation
Themenfeld Mobilität

Fachzentrum Nachhaltige
Mobilitätsplanung Hessen

Mainzer Str. 118, 65189 Wiesbaden

Tel.: +49 611 95017-85

E-Mail: mobilitaet@htai.de

www.htai.de

www.mobilitaetsplanung-hessen.de

Baumeister Rechtsanwälte

Partnerschaft MBB

Kettelerscher Hof

Königsstraße 51–53

48143 Münster

Stand der Informationen und Zahlen

Oktober 2023

Design & Realisierung

die basis / Asselborn & van Stuyvenberg GbR
www.die-basis.de

Text

Silke Schuster / www.wortschusterei.de

Bildnachweise

Collagen: die basis / Asselborn & van
Stuyvenberg GbR – unter Verwendung
von freien Freepik-Bildern