

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

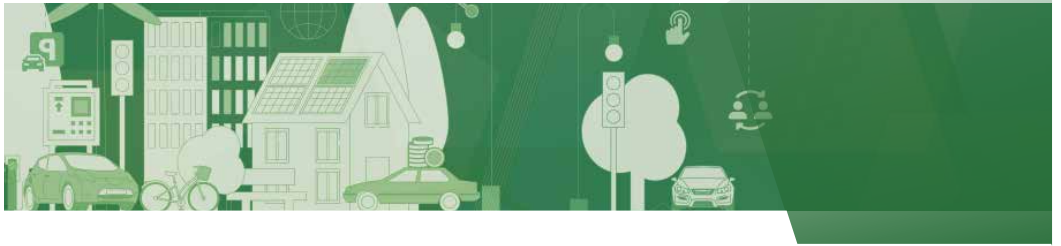
www.die-basis.de

Text

Silke Schuster / www.wortschusterei.de

Bildnachweise

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




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