

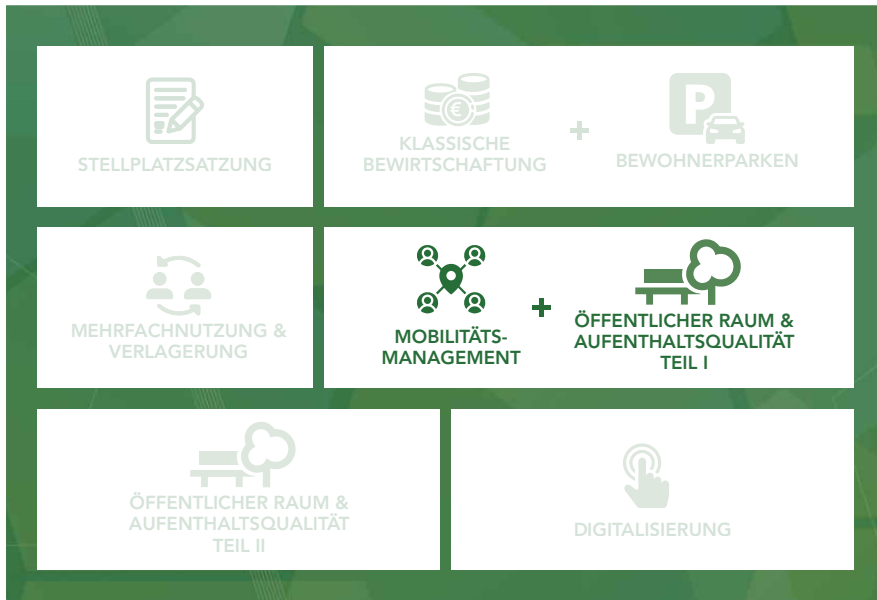
Die folgenden Checklisten sind in ihrer Reihenfolge analog zu denen der Steckbriefe der Best-Practice-Beispiele gegliedert. Aufgrund inhaltlicher und rechtlicher Überschneidungen wurden die Blöcke teilweise zusammengefasst (z. B. Klassische Bewirtschaftung & Bewohnerparken) bzw. in Teilen zusammengefasst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





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

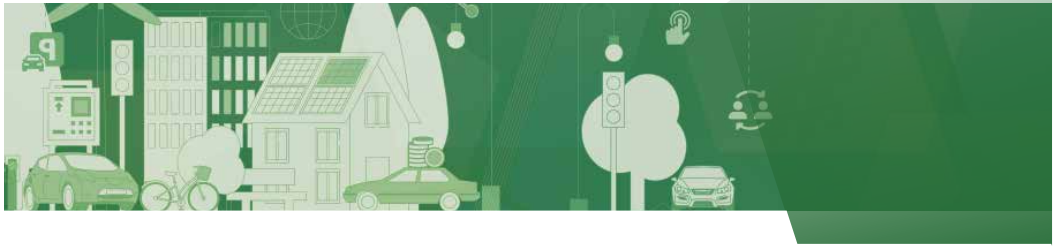
die basis / Asselborn & van Stuyvenberg GbR
www.die-basis.de

Text

Silke Schuster / www.wortschusterei.de

Bildnachweise

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




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