

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

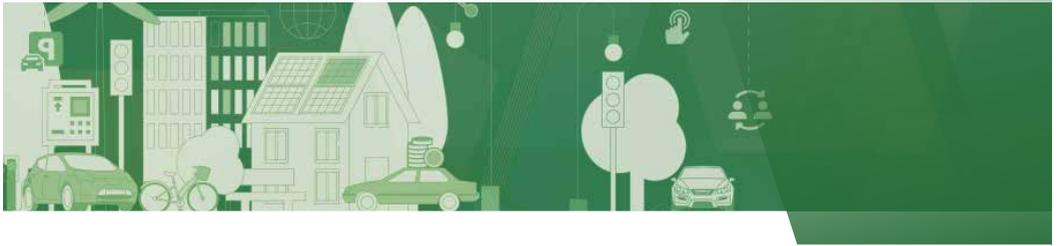
www.die-basis.de

Text

Silke Schuster / www.wortschusterei.de

Bildnachweise

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




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