

# Stadt Jena

# Leitfaden Gesamtstädtische Parkraumkonzeption

Fortschreibung des Parkraumkonzepts Innenstadt und Leitlinien zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr im gesamtstädtischen Zusammenhang

## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Vorbemerkung</b> .....	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Parkraummanagement als System</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Parkraumkonzept Innenstadt</b> .....	<b>7</b>
2.1	Definition „Zentrum“.....	7
2.2	Bestand und Entwicklung des Parkraumangebots .....	8
2.2.1	Ausgangssituation.....	8
2.2.2	Veränderungen im heutigen Angebot .....	9
2.2.3	Abschätzungen zum erforderlichen Ersatzbedarf .....	9
2.2.4	Zielszenarien zur Quantifizierung des künftigen Parkraumangebots im Zentrum .....	13
2.2.5	Empfehlungen für ein Zielkonzept zum Parkraumangebot im Jenaer Zentrum.....	16
2.3	Struktur und Rahmensetzungen der Parkraumbewirtschaftung .....	19
2.3.1	Festlegung des Bewirtschaftungstyps.....	19
2.3.2	Festlegung der Bewirtschaftungszonen .....	20
2.3.3	Festlegung und Staffelung der Parkgebühren .....	23
2.3.4	Technische Aspekte der Bewirtschaftung .....	25
2.3.5	Parküberwachung .....	26
2.4	Umsetzung .....	27
<b>3</b>	<b>Konzeption des Informations- und Leitsystems</b> .....	<b>28</b>
3.1	Parkleitsystem .....	28
3.2	Sonstige Informationsmedien und -elemente .....	29
<b>4</b>	<b>Parkraumkonzeption außerhalb der Innenstadt</b> .....	<b>31</b>
4.1	Grundlegendes Vorgehen bei der Problemanalyse .....	31
4.2	Grundlegende Aspekte der Konzeption .....	33
4.3	Lösungsansätze bei typischen Problemkonstellationen .....	33
4.3.1	Typ A: Parkraumdefizite für Bewohner im Straßenraum ohne Nutzungskonkurrenzen mit anderen Nutzergruppen.....	33
4.3.2	Typ B: Nutzerkonkurrenzen an der Schnittstelle von Wohn- und Gewerbegebieten .....	34
4.3.3	Typ C: Nutzerkonkurrenzen an der Schnittstelle von Wohngebieten und großen Freizeiteinrichtungen	35
4.3.4	Typ D: Nutzerkonkurrenzen an der Schnittstelle von Wohngebieten und großen Dienstleistungseinrichtungen.....	36
<b>5</b>	<b>Instrumente zur Angebotssteuerung</b> .....	<b>36</b>
5.1	Stellplatzablösung .....	36
5.2	Quartiersgaragen .....	37
5.3	Park+Ride.....	38
5.4	Mobilitätsmanagement .....	39
5.5	Einzelaspekte .....	41
5.5.1	Parken in Gewerbegebieten.....	41
5.5.2	Reisebusparkplätze.....	42
5.5.3	Wanderparkplätze .....	42
5.5.4	Wohnmobilstandplätze .....	42
<b>6</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit</b> .....	<b>43</b>
<b>7</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>44</b>
7.1	Glossar .....	44
7.2	Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen.....	44
7.3	Bauordnungsrechtliche Bestimmungen zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen in der Thüringer Bauordnung (ThürBO).....	46
7.4	Kommunale Instrumente zum Parken in Jena .....	47

### Bearbeitung:

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH  
Karl Heinz Schäfer

Aachen, Januar 2010

## 0 Vorbemerkung

Die Stadt Jena sieht sich vor die Aufgabe gestellt, das derzeit praktizierte Parkraumkonzept Innenstadt fortzuschreiben und in den kommenden Jahren schrittweise um Teilbereiche in anderen Stadtteilen sowie um gesamtstädtische Aspekte zu ergänzen.

Der vorliegende Leitfaden fasst die Ergebnisse der zu diesem Zweck von Juli 2008 bis August 2009 durchgeführten Analysen, Beratungen und konzeptionellen Ausarbeitungen zusammen.

Er dient zum einen dazu, die entwickelten Ansätze zur Fortschreibung des Parkraumkonzepts für die erweiterte Innenstadt von Jena und die dabei zugrunde gelegten Standards und Festlegungen zu fixieren. Zum anderen werden für ausgewählte gesamtstädtische Fragestellungen geeignete Ansätze und Wege zur Lösungsfindung beschrieben.

Grundlegende Zielstellungen für das Parkraumkonzept und die Inhalte des Leitfadens finden sich in zwei Planungswerken:

- Der Verkehrsentwicklungsplan Jena (2002) gibt wesentliche Ziele für die künftige Stadt- und Verkehrsentwicklung vor, die ausdrücklich auch den Umgang mit dem ruhenden Kraftfahrzeugverkehr betreffen:
  - Sichere, stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs,
  - Minimierung des Parksuchverkehrs, insbesondere in der Innenstadt,
  - Freihalten von Straßenräumen in der historischen Innenstadt vom ruhenden Kraftfahrzeugverkehr,
  - Priorität für Bewohner und Kunden in Stellplatzkonzepten und Stellplatzbewirtschaftungskonzepten sowie
  - Sicherung der Refinanzierung der Ausgaben für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr.

Bedeutsam erscheinen darüber hinaus zwei allgemeine Ziele der Stadtentwicklung im Verkehrsentwicklungsplan, nach denen zum einen eine „Stadt der kurzen Wege“, zum anderen ein Vorrang für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fußgänger) angestrebt werden soll.

- Das im Rahmen des Jenaer Prozesses zum European Energy Award (seit 2005) entwickelte Energiepolitische Arbeitsprogramm für 2008 und Folgejahre sieht mehrere Maßnahmen mit Bezug zum Leitfaden Parkraumkonzept vor, beispielsweise die Erstellung eines Mobilitätsleitfadens oder die Forcierung der Entwicklung von Innenstadtquartieren nach der Maxime „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ mit konkreter Benennung z. B. von Inselplatz und Eichplatz. Verkehrsvermeidung sowie die Verkehrsverlagerung auf einen „ökologischen Verkehrsverbund“ sollen vorrangig berücksichtigt werden.

Die genannten Zielstellungen wurden im Leitfaden zur gesamtstädtischen Parkraumkonzeption angemessen berücksichtigt, die beschriebenen Maßnahmen unterstützen eine Zielerreichung in höchstem Maße.

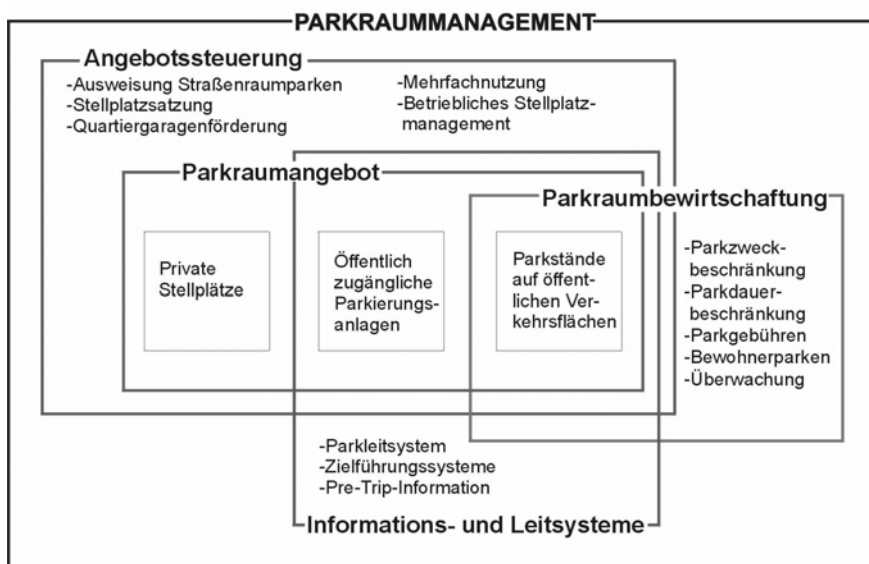
Die Bearbeitung des Parkraumkonzepts und des Leitfadens erfolgte in enger Abstimmung mit dem Fachdienst Verkehrsmanagement im Fachbereich Verkehr und Flächen als federführendem Verwaltungsressort und einem projektbegleitenden Arbeitskreis, in den neben den Dezernaten der Stadtverwaltung und den Ratsfraktionen auch die Straßenverkehrsbehörde, die Polizeiinspektion Jena, die Kommunale Immobilien Jena, der Kommunalservice Jena, die Jena Kultur, die Wirtschaftsförderung Jena mbH, der Bundesverband mittelständischer Wirtschaft, Sektion Jena sowie der Altstadtverein Jena einbezogen waren. Die Beratungen erfolgen in vier Sitzungen im Zeitraum von November 2008 bis Januar 2010.

Konzept und Leitfaden bilden die strategische Grundlage für den künftigen Umgang mit dem ruhenden Verkehr in Jena. Sie ergänzen und konkretisieren damit den Verkehrsentwicklungsplan Jena im Handlungsfeld Ruhender Verkehr. Für die Umsetzung sind im Bedarfsfall weitere Konkretisierungen auf „operativer“ Ebene erforderlich, die räumliche oder thematische Aspekte und Problemstellungen des ruhenden Verkehrs in Jena betreffen.

# 1 Parkraummanagement als System

Kommunales Parkraummanagement ist ein komplexes System von mehreren ineinander greifenden Bausteinen (Bild 1). Es dient:

- der Vorhaltung des notwendigen Parkraumangebots und dessen effizienten Nutzung, z. B. zur Sicherung der Wohnfunktion und der Erreichbarkeit im Handel und Gewerbe,
- der Bewirtschaftung des Parkraumangebots, z. B. zur Sicherstellung des notwendigen Verkehrs vor allem der Bewohner, von Kunden und Besuchern sowie des Wirtschaftsverkehrs und soweit möglich auch zur Verlagerung von Verkehrsnachfrage auf umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsmittel,
- der zeitlichen und räumlichen Steuerung und Lenkung der Parkraumnachfrage durch Informations- und Leitsysteme, z. B. zur effektiven Auslastung von Verkehrsinfrastruktur und zur Entlastung von städtebaulich sensiblen Bereichen.



**Bild 1: Bausteine des kommunalen Parkraummanagements**

Wann ist Parkraumbewirtschaftung sinnvoll?

Parkraumbewirtschaftung wird eingeführt, um:

- (1) in zentralen Einkaufs- und Versorgungsbereichen die Parkchancen für Besucher und Kunden wirksam zu erhöhen,
- (2) in dicht bebauten Wohnlagen Bewohnern mit eigenem Kraftfahrzeug, jedoch ohne verfügbaren Stellplatz auf privatem Grund das Auffinden eines öffentlichen Parkstands in akzeptabler Fußwegentfernung zur Wohnung zu erleichtern
- (3) in anderen städtischen Bereichen mit Nachfrageüberlagerungen (z. B. von Bewohnern und Beschäftigten oder von Bewohnern und Besuchern von Freizeiteinrichtungen und

-anlagen) die Wohnfunktion zu schützen und ein Bewohnerparkprivileg zu sichern.

Bewirtschaftende Maßnahmen kommen in Frage, wenn die Auslastung des öffentlichen Parkraumangebots – und damit der „Parkdruck“ – hoch ist und verschiedene Nutzergruppen (z. B. Bewohner, Kunden und Beschäftigte) um das knappe Angebot konkurrieren.

Die Bewohnerprivilegierung dient vorrangig zur Förderung und Sicherung der Wohnfunktion in dicht bebauten innerstädtischen Lagen, in denen die oben genannten Nachfragegruppen Parkmöglichkeiten suchen.

Die Verkürzung der mittleren Parkdauer, die sich nach den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen nach Umsetzung von Bewirtschaftungsmaßnahmen zugunsten von Kurzparkern (Gebührenregelungen und/oder Parkdauerbeschränkung) einstellt, führt zu einer höheren Umschlaghäufigkeit pro vorhandenem Parkstand, so dass Kunden und Besucher im bewirtschafteten Gebiet leichter einen freien Parkstand finden. Mit der Bewirtschaftung soll gleichzeitig erreicht werden, dass der Parksuchverkehr in den betroffenen Straßen durch die höhere Wahrscheinlichkeit, einen freien Parkstand zu finden, abnimmt. Parkplatzsucher mit gewünscht längeren Parkdauern sollen sich von vornherein stärker in umliegende Parkierungsanlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen) orientieren.

Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen haben ihre Grundlage im Straßenverkehrsrecht. Sie müssen daher ausreichend verkehrlich begründet sein. Die Anordnung der Parkgebührenpflicht lediglich oder überwiegend zu dem Zweck, zusätzliche Einnahmen für den kommunalen Haushalt zu erzielen, wäre als „Parksteuer“ rechtsfehlerhaft und könnte einer verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung nicht standhalten.

Dabei ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass das Teilsystem Parken Bestandteil des Gesamtsystems Verkehr und dieses wiederum Bestandteil des Gesamtsystems Stadt ist. Insofern muss neben der Effizienz auch die Stadt- und Umweltverträglichkeit des Parkens eingelöst werden. Das Parkraumangebot steht immer in Flächenkonkurrenz zu anderen verkehrlichen Nutzungen des Straßenraums, wie Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr (mit Straßenbahn und Bus) und Wirtschaftsverkehr. Es konkurriert unter städtebaulichen Gesichtspunkten mit Flächenansprüchen für Gebäude, für Freiraum, Grün und nicht zuletzt mit der Gestaltqualität im öffentlichen Raum. Parkraumangebote als Ziel und Quelle von Kfz-Fahrten verursachen Lärm und Luftschadstoffbelastungen, vor allem in den dicht angebauten und intensiv genutzten innerstädtischen Straßen- und Freiräumen. Regelwidrige, jedoch geduldete Parkvorgänge schließlich können die öffentliche Sicherheit beeinträchtigen, beispielsweise wenn abgestellte Kraftfahrzeuge bei engen Baufluchtabständen einen ungestörten, unter Umständen lebensrettenden Einsatz von Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen verhindern.

Auch diese Wechselwirkungen begründen ein differenziertes Abwägen von Parkraumangebot, Parkraumnachfrage und Parkraumbewirtschaftung im Rahmen des Parkraummanagements als wirksamem Baustein eines stadt- und umweltverträglichen Gesamtverkehrssystems.

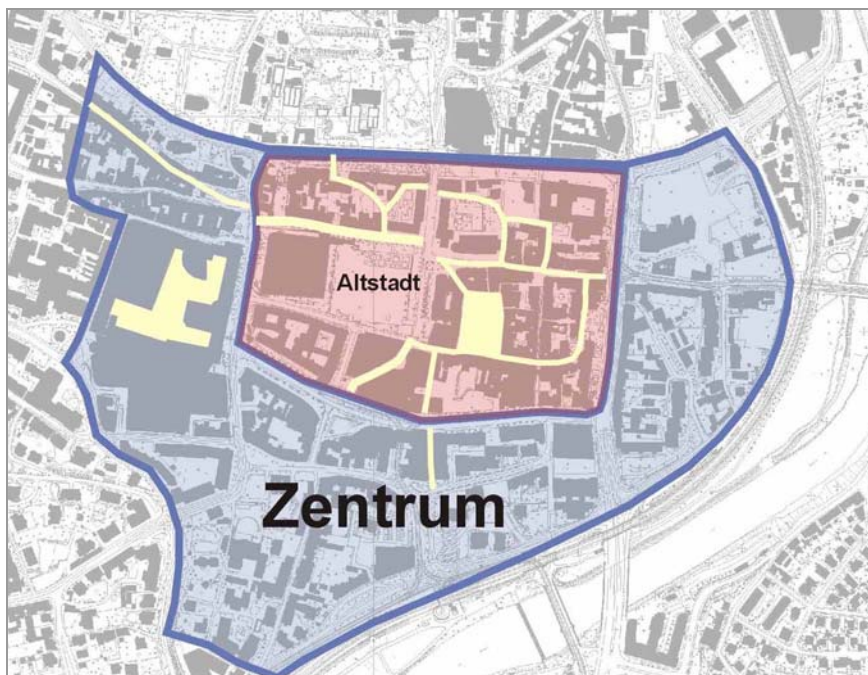
Folgende Aspekte des kommunalen Parkraummanagements werden im vorliegenden Leitfaden im Einzelnen behandelt:

- Bestand und Entwicklung des Parkraumangebots auf öffentlichen Verkehrsflächen und in öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen in der Innenstadt,
- Struktur und Rahmensetzungen der Parkraumbewirtschaftung (Parkgebühren, Bewohnerparken, Parkdauerbeschränkung, Parküberwachung) in der Innenstadt und bei typischen Nutzungskonstellationen auf gesamtstädtischer Ebene,
- Konzeption der Informations- und Leitsysteme zur Steuerung des Parksuchverkehrs sowie
- Ausgewählte Instrumente zur Angebotssteuerung.

## 2 Parkraumkonzept Innenstadt

### 2.1 Definition „Zentrum“

Das Zentrum der Jenaer Innenstadt wird im Parkraumkonzept Innenstadt und im Parkleitsystem wie in Bild 2 dargestellt definiert.



**Bild 2:** Lage und Begrenzung des Zentrums im Parkraumkonzept Innenstadt und im Parkleitsystem

Es wird durch folgende Straßen begrenzt: Fürstengraben, Straße des 17. Juni, Am Steiger, Quergasse, Carl-Zeiß-Straße, Ernst-

Häckel-Straße, Erbertstraße, Knebelstraße, Am Eisenbahndamm und Am Anger.

Das Zentrum wird in der Fläche durch denjenigen städtebaulichen Bereich bestimmt, der neben der Altstadt die zentralen innerstädtischen Nutzungen (Einkauf, Gastronomie, Kultur, Freizeit etc.) sowie die Standorte der großen Parkieranlagen umfasst.

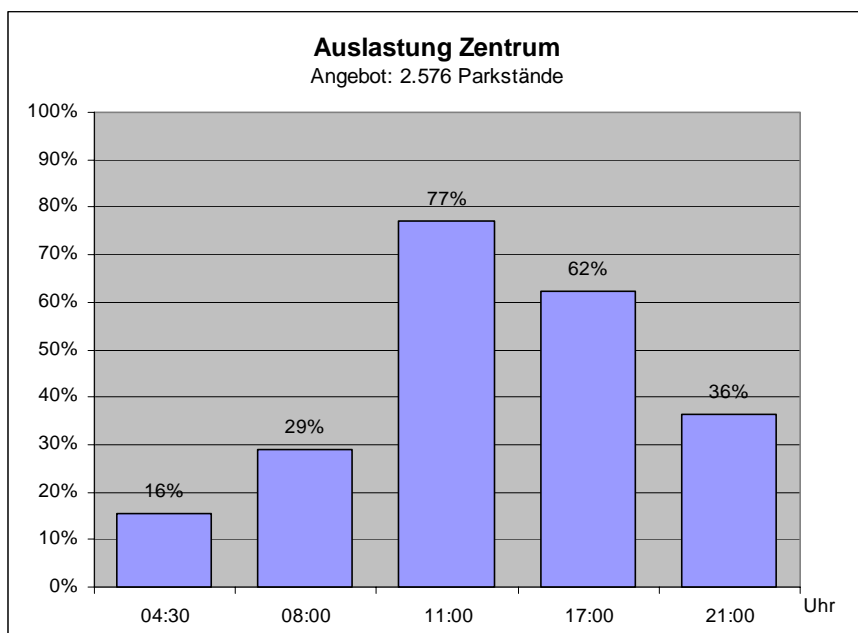
Innerhalb des Zentrums liegt die Jenaer Altstadt, die im statischen Verkehrsleitsystem (Wegweisung) zusätzlich ausgewiesen werden kann und der im Parkleitsystem wie auch in anderen Informationsquellen für touristische Besucher (z. B. Broschüren, Flyer, Internet) bestimmte Parkieranlagen zugeordnet werden.

Zum Umgang mit der Bezeichnung „Zentrum“ im Parkleitsystem werden in Kapitel 3 nähere Hinweise gegeben.

## 2.2 Bestand und Entwicklung des Parkraumangebots

### 2.2.1 Ausgangssituation

Das im November 2008 im Rahmen einer flächendeckenden Parkerhebung im Bereich des Jenaer Zentrums erfasste öffentlich zugängliche Parkraumangebot von 2.576 Parkständen erscheint für die Nachfrage an normalen Werktagen<sup>1</sup> im Grundsatz ausreichend (Bild 3). Zur maximalen Nachfragezeit am Normalwerktag gegen 11 Uhr vormittags liegt die Auslastung mit 77 % (1.980 belegte Parkstände) unter einem Wert von 80-85 %, der als planerischer Schwellenwert für „Vollauslastung“ eines Nachfragegebiets wie dem Jenaer Zentrum angenommen werden kann.



**Bild 3:** Auslastung des öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkraumangebots im Jenaer Zentrum (Normalwerktag)

<sup>1</sup> Die Erhebung erfolgte am Donnerstag, dem 6. November 2008, einem Markttag mit entsprechend leicht erhöhter Nachfrage als zu anderen „Normalwerktagen“.



Die Angebotsstruktur im Zentrum ist im Hinblick auf Orientierung der Parkplatzsuchenden, Parksuchverkehr sowie eine Beeinträchtigung des öffentlichen (Straßen-)Raums und städtebaulichen Umfeldes durch den ruhenden Verkehr grundsätzlich als vorteilhaft zu bewerten: 77 % des öffentlich zugänglichen Parkraumangebots wird in großen Parkierungsanlagen, d.h. in Parkhäusern, Tiefgaragen und auf Parkplätzen mit Größenordnungen von jeweils rund 100 bis 650 Parkständen vorgehalten, 23 % des Angebots besteht auf Parkständen am Straßenrand und kleineren Parkplätzen (d.h. Anlagen mit weniger als 100 Parkständen).

### 2.2.2 Veränderungen im heutigen Angebot

Vier Parkplätze mit in Summe 551 Parkständen sind für eine Bebauung vorgesehen:

- Eichplatz: 269 Parkstände
- Schloßgasse: 50 Parkstände
- Engelplatz: 22 Parkstände
- Luther-/Inselplatz: 210 Parkstände

Der Eichplatz liegt zentral in der Altstadt und auch relativ zentral innerhalb des Hauptgeschäftsbereichs; die Zufahrten liegen damit in einem städtebaulich sehr sensiblen Bereich. Der Parkplatz Schloßgasse liegt innerhalb der nördlichen Altstadt, der Luther-/Inselplatz am Rand der östlichen Altstadt. Dem Engelplatz kann aufgrund seiner Lage und Größe nur kleinräumige Bedeutung zugemessen werden.

Alle vier Parkplätze werden derzeit bewirtschaftet, wobei auf Eichplatz, Engelplatz und Parkplatz Schloßgasse eine Parkgebühr von 0,50 € pro angefangene halbe Stunde und eine Höchstparkdauer von 2 Stunden gilt. Auf dem Luther-/Inselplatz besteht abweichend davon eine Höchstparkdauer von 13 Stunden<sup>2</sup> und die Parkgebühr ist gestaffelt: Für die ersten beiden Stunden gilt eine Gebühr von 0,50 € pro angefangene halbe Stunde, ab der dritten Stunde reduziert sich die Gebühr auf 0,25 € pro angefangene halbe Stunde, die Höchstgebühr pro Tag liegt damit bei 7,50 €.

Dieser Differenzierung entsprechend wird der Luther-/Inselplatz zu einem nicht unerheblichen Anteil für längere Parkzeiten genutzt (Beschäftigte, Besucher); hierzu liegen allerdings keine quantifizierten Erkenntnisse vor<sup>3</sup>.

### 2.2.3 Abschätzungen zum erforderlichen Ersatzbedarf

Wesentliche Zusammenhänge zwischen dem heutigen Angebot und der erhobenen Nachfrage innerhalb des Zentrums sind in der nachstehenden Grafik (Bild 4 auf Seite 10) dargestellt.

<sup>2</sup> Dies entspricht der Bewirtschaftungszeit von 7:00-20:00 Uhr (mo-fr). Faktisch können Fahrzeugen damit für eine Gebühr von 7,50 € bis zu 24 Stunden abgestellt werden, da der Zeitraum von 20:00-7:00 Uhr unbewirtschaftet ist.

<sup>3</sup> Dazu wäre eine umfangreiche Erhebung der Parkdauern mittels Kennzeichenerfassung und mindestens stündlichen Rundgängen auf dem Parkplatz erforderlich.

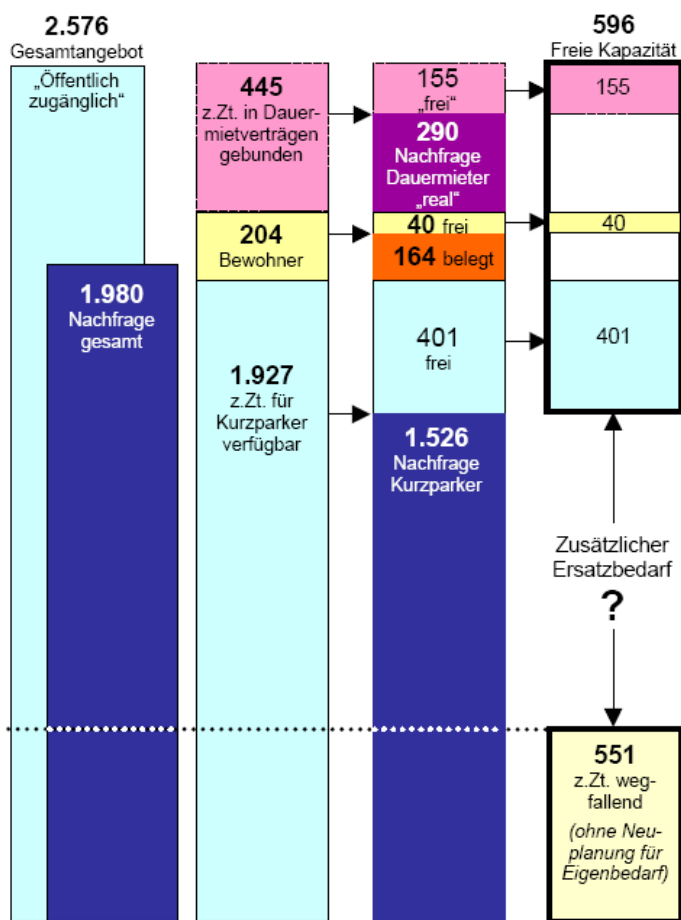
- **Bild 4, Säulen ganz links:** Der maximalen Nachfrage an einem Normalwerktag um 11 Uhr (1.980 durch Kurzparker, Bewohner und Dauermieter belegte Parkstände) steht derzeit ein Angebot von insgesamt 2.576 Parkständen im Straßenraum, auf Parkplätzen und in Anlagen gegenüber.
- **Bild 4, zweite Säule von links:** 445 Stellplätze in Parkhäusern/Tiefgaragen sind derzeit durch Dauermietverträge gebunden und stehen daher Kurzparkern nicht zur Verfügung.<sup>4</sup> 204 Parkstände im Straßenraum oder auf Parkplätzen stehen heute ausschließlich Bewohnern mit Parkausweis zur Verfügung. Demnach sind derzeit maximal 1.927 Parkstände für Kurzparker verfügbar.
- **Bild 4, dritte Säule von links:** Real werden jedoch nicht alle angemieteten Stellplätze von Dauermietern gleichzeitig genutzt. Eine differenzierte Auswertung der aktuellen Nachfragesituation in einer der größten Tiefgaragen im Zentrum hat vielmehr ergeben, dass zur stärksten Nachfragezeit um 11 Uhr nur 60-65 % der Dauermieter sowie in der Zeitspanne von 9-15 Uhr über 50 % gleichzeitig in der Anlage anwesend waren. Dies entspricht vorliegenden Erfahrungen aus anderen Untersuchungen.

Hochgerechnet auf das gesamte derzeit angemietete Kontingent in öffentlich zugänglichen Parkhäusern und Tiefgaragen im Zentrum bedeutet dies, dass rund 155 vermietete Stellplätze hier real tagsüber frei bleiben. Es besteht also ein „verstecktes“ Potenzial in diesem Angebotsbereich.

Ein zweites „verstecktes“ Potenzial besteht derzeit im Bereich des Bewohnerparkens, da zur maximalen Nachfragezeit nicht alle Bewohner vorbehaltenen Parkstände im Zentrum belegt sind. Bei der Erhebung wurden hier 40 freie Parkstände erfasst.

Gleichzeitig bleiben zur Zeit der Spitzennachfrage 401 Parkstände in dem für Kurzparker verfügbaren Angebotsbereich frei, das sind 21 % des Kurzparkerangebots.

- **Bild 4, rechte Säule:** Die Ausgangssituation im Zusammenhang mit den durch Bebauung wegfallenden Parkplätzen stellt sich damit folgendermaßen dar:



**Bild 4:** Differenzierung der Angebots- und Nachfragesituation im Zentrum im Hinblick auf Kurzparker, Bewohnerparken und Dauermieter, mit Bezug auf das zur Bebauung vorgesehene, wegfallende Angebot

<sup>4</sup> 2008 und 2009 haben wiederholte schriftliche Kontakte zwischen Parkhausbetreibern und Verwaltung stattgefunden, bei denen wesentliche Daten zum Parkraumangebot in den Parkieranlagen wie auch Aspekte zum Umgang mit Dauermietverhältnissen abgefragt wurden.

- 551 maximal wegfallenden Parkständen auf den vier Parkplätzen stehen derzeit freie Kapazitäten von 401 Parkständen im Kurzparkbereich gegenüber.
- Eine Umwandlung zumindest eines Teils der heutigen Bewohnerparkbereiche in Mischungsprinzip mit Bewohnerbefreiung (siehe Kap. 2.3.1) würde ein zusätzliches freies Potenzial von 40 Parkständen erschließen.<sup>5</sup>
- Eine Berücksichtigung des o.g. „versteckten“ Potenzials freibleibender Dauermietstellplätze in den Parkieranlagen (155 Stellplätze) würde das verfügbare Gesamtkontingent auf 596 freie Plätze erhöhen.

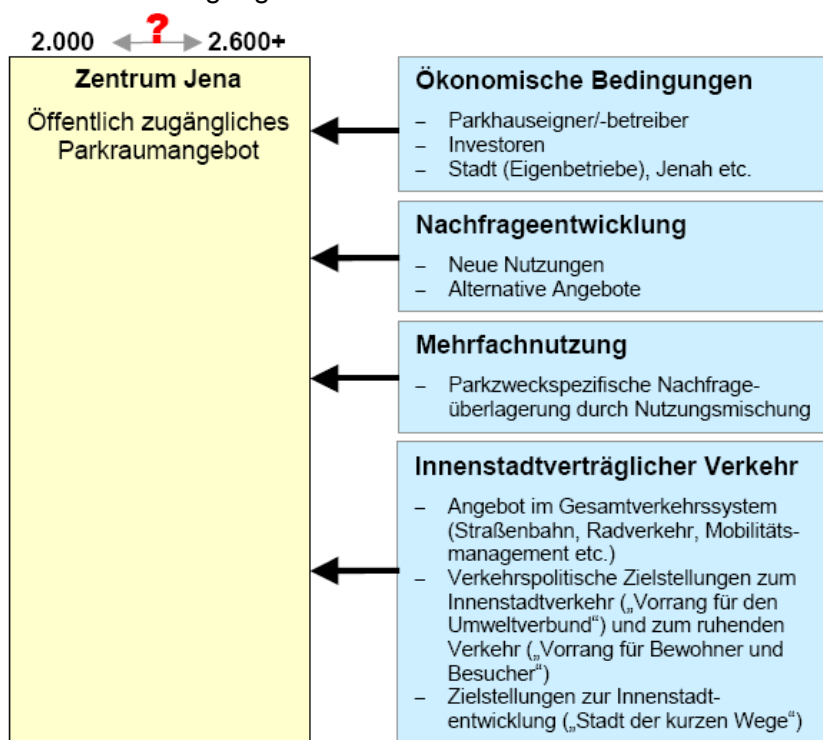
Als notwendiger Mindest-Ersatzbedarf ergibt sich damit ohne Berücksichtigung des „versteckten“ Potenzials in Parkhäusern und Tiefgaragen, jedoch unter Voraussetzung einer Teilumwandlung von Bewohnerparkbereichen in Mischungsprinzip mit Bewohnerbefreiung, eine Größenordnung von 110 Parkständen.

Mit dieser Größenordnung wären das Parkraumangebot und die Nachfrage nach Parkraum im Zentrum unter Berücksichtigung des heutigen Umfangs an Dauermietverträgen und unter der Voraussetzung, dass ein Teil der heute ausschließlich Bewohnern vorbehaltenen Parkstände künftig im Mischungsprinzip bewirtschaftet werden (siehe Kap. 2.3.1), jedoch ohne Berücksichtigung des Bedarfs aus Neubaumaßnahmen auf den wegfallenden Parkplätzen insgesamt ausgeglichen.

Im Hinblick auf die Festlegung eines künftig vorzuhaltenden Parkraumangebots im Jenaer Zentrum reicht eine solche Betrachtung jedoch nicht aus. Vielmehr sind mehrere grundlegende Einflussfaktoren im Hinblick auf die Festlegung einer entsprechenden Zielgröße zu berücksichtigen (Bild 5), die im Folgenden näher erläutert werden.

#### • **Ökonomische Bedingungen**

Die Interessen der Parkhauseigner und -betreiber liegen zwischen Kostenminimierung bei der Erstellung bzw. dem Betrieb der Anlage und Maximierung der Einnahmen. Konkret bedeutet dies, dass sie an einem Maximum an Kurzparkern



**Bild 5: Einflussfaktoren im Hinblick auf die Festlegung des öffentlich zugänglichen Parkraumangebots im Jenaer Zentrum**

<sup>5</sup> Dies reduziert das Bewohnerparkangebot faktisch nicht, da aus den Erhebungen hervorgeht, dass tagsüber nur ein Teil der heute Bewohnern vorbehaltenen Parkstände belegt sind. Die Bewohnerparknachfrage betrifft vorwiegend Abend- und Nachtstunden, in denen andere Parkzwecke entfallen.

interessiert sind.<sup>6</sup> Dauermietverträge werden daher, sofern sie nicht baurechtlich bedingt sind, nur bei unzureichender Kurzparknachfrage eingegangen.<sup>7</sup> Bei spürbarer Erhöhung der Kurzparknachfrage ist es daher ökonomisch sinnvoll, auslaufende Dauermietverträge nicht zu ersetzen, sondern die gewonnene Kapazität dem Kurzparkangebot zuzuschlagen.

Für Investoren von Neubauvorhaben sind zusätzlich Komfortansprüche von potenziellen Mietern oder Käufern mitentscheidend für den Umgang mit dem Parkraumangebot für diese Nutzergruppen in Anlagen. Allerdings zeigen vorliegende Erfahrungen aus anderen Städten zu diesem Thema, dass z. B. Wohnungsmieter in innenstadtnahen Wohnlagen teilweise auf einen eigenen Garagen- oder Tiefgaragenstellplatz verzichten und statt dessen die Variante „Bewohnerparkausweis“ wählen, weil dieser deutlich billiger ist. Auch in diesen Fällen entstehen dann freie Stellplatzkapazitäten.

Die ökonomischen Interessen von Stadt, Jenah etc. stellen sich bezogen auf den ruhenden Verkehr unterschiedlich dar. Die durch Bebauung wegfallenden Parkplätze bedeuten z. B. für die Stadt (Eigenbetriebe) erhebliche Einbußen bei den Einnahmen aus Parkgebühren. Ökonomische Bedeutung hat im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung gleichzeitig eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität, weil beides zu einer Stärkung des Zentrums als Wirtschaftsstandort erheblich beiträgt. Jenah ist an einem hohen Anteil an Fahrgästen (Beschäftigte, Einkäufer, Besucher) interessiert, ein großes Parkraumangebot wirkt diesbezüglich eher kontraproduktiv.

#### • Nachfrageentwicklung

Die künftige Entwicklung der Parkraumnachfrage wird durch Art und Umfang der auf den wegfallenden Parkplätzen realisierten Nutzungen maßgeblich beeinflusst. Dies kann zum gegenwärtigen Stand der Neubauvorhaben noch nicht fundiert abgeschätzt werden.

Allerdings nimmt die Anzahl der Besucher/Kunden und damit der Kurzparkfälle mit neuen Nutzungen erfahrungsgemäß in multifunktionalen Bereichen wie einer Innenstadt nur bedingt zu. Neue Nutzungen führen vielmehr zu Nachfrageverlagerungen im bestehenden Nutzungs- und Angebotsgefüge. Dies gilt damit auch für die Nachfrage im ruhenden Verkehr. Mitentscheidend ist in diesem Zusammenhang außerdem die Erreichbarkeit der neuen Nutzungen im ÖPNV und Radverkehr (siehe „Zielstellungen“ weiter unten).

---

<sup>6</sup> Dazu eine Vergleichsrechnung, die den erheblich höheren Nutzen aus Kurzparkvorgängen verdeutlicht: Im Jenaer Zentrum ergibt derzeit ein einziger durchschnittlicher Kurzparkfall pro Werktag (2 Stunden Parkdauer mit 2 € Einnahmen) monatliche Einnahmen von rund 50 €, dies entspricht etwa den aus einem Dauermietvertrag erzielbaren monatlichen Einnahmen (z. B. Schillerpassage: 40 € pro Monat).

<sup>7</sup> Dies wurde in den Kontakten mit den Parkhausbetreibern von zwei Gesprächspartnern explizit so formuliert und stellt auch einen langjährigen Erfahrungswert aus anderen vergleichbaren Untersuchungen dar.

Eine Erhöhung des Parkraumangebots allein erzeugt keine zusätzliche Nachfrage. Vielmehr gilt hier wie generell, dass (nur) attraktive Nutzungsangebote eine hohe Verkehrsnachfrage – auch Nachfrage im ruhenden Verkehr – erzeugen. Verkehr folgt den Strukturen.

- **Mehrfachnutzung**

Das Stadtzentrum weist zeitlich und teilräumlich sich überlagernde Nutzungen und Nachfragen auf. Es ist daher im gegebenen Kontext strukturell als großes, im Ganzen wahrgenommenes Einkaufs- und Dienstleistungszentrum zu betrachten. Bereits das bestehende Parkraumangebot wird daher – was auch unter ökonomischen Gesichtspunkten wünschenswert ist – mehrfach genutzt.

Dies ist bei Neubauvorhaben in zentralen Lagen grundsätzlich mit zu berücksichtigen, ein additiver Ansatz („Zusätzliche Quadratmeter Nutzfläche ergeben zusätzliche Parkfälle“) ist hier nicht angemessen.<sup>8</sup>

- **Zielstellungen für die Stadt- und Verkehrsentwicklung**

Für die Erreichbarkeit des Zentrums ist das „Gesamtklima“ maßgeblich, d.h. einerseits die Qualität und Vielfalt im Angebot der städtebaulichen Nutzungen und des öffentlichen Raums, andererseits Angebot und Qualität im Gesamtverkehrssystem. Letzteres betrifft neben dem fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr gleichermaßen das Verkehrsangebot im Umweltverbund (v.a. Straßenbahn, Radverkehr) und im intermodalen Kontext (B+R, Mobilitätsmanagement etc.).

Eine verkehrspolitische Kernfrage betrifft daher den Umgang mit Langzeitparkern im Berufs- und Ausbildungsverkehr – soll der „Qualifizierte Parkbedarf“ von Bewohnern und Besuchern/Kunden im Zentrum Vorrang haben?

Die Zielstellungen zur Stadt- und Verkehrsentwicklung, wie sie im Verkehrsentwicklungsplan Jena aus dem Jahr 2002 festgelegt wurden, enthalten zu den beiden oben genannten Aspekten mit den Zielformulierungen „Vorrang für die Verkehrsarten des Umweltverbunds“ und „Vorrang für Bewohner und Besucher/Kunden bei der Gestaltung des Parkraumangebots“ (vgl. Kap. 0) eindeutige Vorgaben.

## **2.2.4 Zielszenarien zur Quantifizierung des künftigen Parkraumangebots im Zentrum**

Unter Berücksichtigung der in Abschnitt 2.2.3 dargestellten Einflussfaktoren, insbesondere der verkehrspolitischen Zielstellungen, die sich im Übrigen auch mit den ökonomischen Interessen von Parkhauseignern bzw. -betreibern decken, lassen sich für die Entwicklung des Parkraumangebots im Jenaer Zentrum drei mögliche

---

<sup>8</sup> Bei großen Neubauvorhaben an neuen Standorten in zentraler Lage, die eine komplexe Nutzungsstruktur aufweisen, lassen sich durch den Ansatz der Mehrfachnutzung, wie Beispiele aus anderen Städten belegen, teilweise erhebliche Investitionskosten für Anlagen des ruhenden Verkehrs einsparen, die in den Bereich von 30-40 % gehen können.

Szenarien skizzieren. Dabei wird ein Wegfall von 551 Parkständen durch Bebauung der vier in Abschnitt 2.2.2 benannten Parkplätze und damit ein derzeit vorhandenes „Restangebot“ von 2.025 Parkständen vorausgesetzt. Gleichzeitig bleibt der aus den Neubauvorhaben sich ergebende zusätzliche, jedoch derzeit noch nicht realistisch abschätzbare Stellplatzbedarf unberücksichtigt.<sup>9</sup>

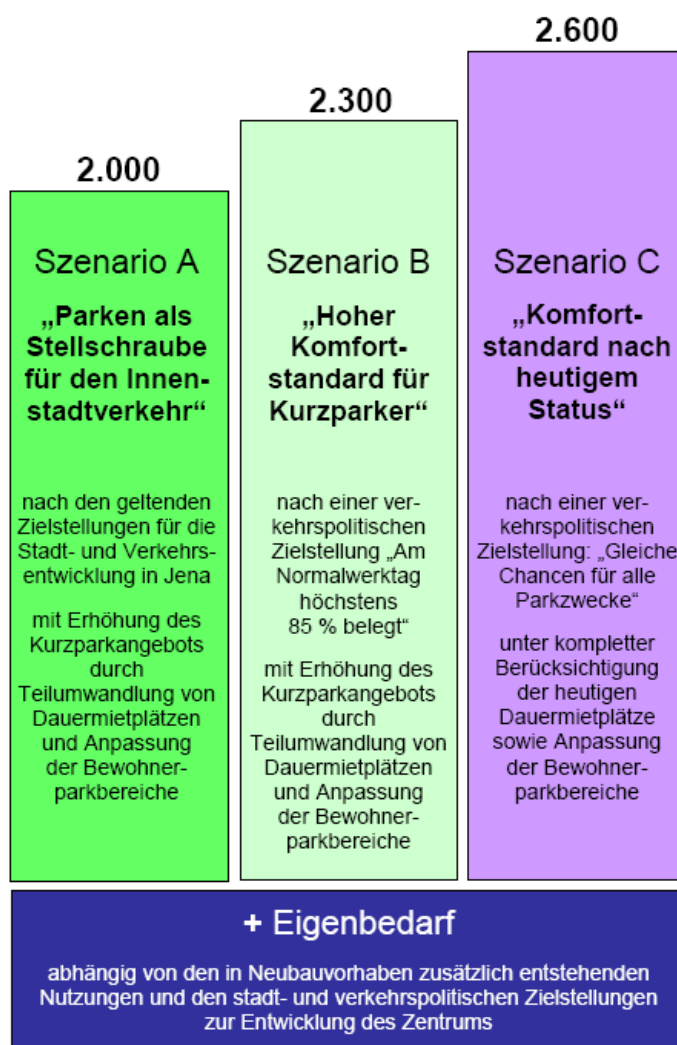
Im Folgenden werden die drei Szenarien, die gleichzeitig ein grundlegendes Spektrum des „verkehrspolitisch Entscheidbaren“ darstellen, näher erläutert (Bild 6).

• **Szenario A: „Parken als Stellschraube für den Innenstadtverkehr“**

Szenario A nimmt die im Verkehrsentwicklungsplan vorgegebenen Zielstellungen – Realisierung eines „stadt- und umweltverträglichen Innenstadtverkehrs“ – zur Grundlage der Abwägungen und stellt damit ein Minimalszenario dar. Es geht von folgenden Ansätzen aus:

- Abdeckung der heutigen Parkraumnachfrage im Bereich des öffentlichen Parkraumbereichs (bewirtschaftete Parkstände im Straßenraum und auf öffentlichen Parkplätzen) und des Kurzparkangebots in den Parkhäusern und Tiefgaragen,
- Reduzierung der ausschließlich Bewohnern vorbehaltenen Parkstände im Straßenraum und auf öffentlichen Parkplätzen zugunsten des Mischungsprinzips,
- Erhöhung des Kurzparkangebots in den Parkhäusern und Tiefgaragen durch Auflösung des disponiblen (d.h. zum Beispiel nicht durch baurechtlich begründete Verträge gebundenen) Teils der Dauermietverträge.

Die derzeitige Nachfrage im Kurzparkbereich beträgt maximal 1.526 Parkstände. Der Bewohnerparkbedarf beträgt tagsüber während der Nachfragespitze 160 Parkstände. Mit der Annahme, dass rund 200-250 Dauervermietungen vertraglich langfristig unveränderlich sind, ergibt sich somit ein rechnerischer Mindestbedarf von 1.886-1.936 Parkständen. 200-250 heutige Dauermieter müssten dann eine andere Möglichkeit ihr Auto abzustellen suchen oder auf andere Verkehrsmittel (Straßenbahn, Fahrrad) umsteigen.



**Bild 6: Szenarien zur Entwicklung des öffentlich zugänglichen Parkraumangebots im Jenaer Zentrum**

<sup>9</sup> Für den zusätzlichen Stellplatzbedarf aus neuen Nutzungen an den wegfallenden Parkplatzstandorten steht der „+ Eigenbedarf“-Sockel unter den Szenariensäulen in Bild 7.

Der Ansatz in Szenario A mit einem Zielkontingent von insgesamt rund 2.000 Parkständen – bezogen auf die heutige Nachfrage – würde unter den genannten Annahmen mit einem freien Kontingent von 3-5 % keinen nennenswerten Puffer ergeben. Dies würde bedeuten, dass der Parkraum im Zentrum an Normalwerktagen ständig voll ausgelastet wäre, das Parkraumangebot würde entsprechend als „Stellschraube für den Innenstadtverkehr“ wirken, dass heißt eine starke Wirkung in Richtung der im Verkehrsentwicklungsplanung formulierten Zielstellung eines stadt- und umweltverträglichen Innenstadtverkehrs erzielen.

Ein Ersatzbedarf für die wegfallenden Parkplätze besteht in diesem Szenario nicht.

- **Szenario B: “Hoher Komfortstandard für Kurzparker”**

Dieses Szenario geht von einer verkehrspolitisch festgelegten Zielgröße aus, die einen bestimmten Standard im Hinblick auf das an Normalwerktagen im Zentrum frei bleibende Parkraumkontingent setzt. Allgemeinen verkehrsplanerischen Erfahrungswerten entsprechend kann von „Vollauslastung“ eines gebietsbezogenen Parkraumangebots – hier auf das Jenaer Zentrum als Ganzes bezogen – gesprochen werden, wenn die Auslastung einen Wert von 80-85 % an Normalwerktagen nicht überschreitet. Szenario B geht von einem gesetzten Schwellenwert von 85 % aus.

Der daraus abgeleitete Zielwert von rund 2.300 Parkständen hat folgenden Hintergrund:

- Die Ansätze bezogen auf die Nachfrageabdeckung entsprechen zunächst weitgehend Szenario A. Abweichend davon wird lediglich von einer Verringerung des Dauermieteranteils in Parkhäusern/Tiefgaragen auf rund 340 (76 % des heutigen Kontingents) ausgegangen; eine vergleichbare Angebotserhöhung könnte auch durch Veränderung der auf Dauermieter bezogenen Praxis bei den Betreibern realisiert werden, die Stellplätze für Dauermieter stets zu 100 % vorzuhalten.<sup>10</sup>
- Ausgehend von der derzeitigen maximalen Nachfrage im Kurzparkbereich (1.526) ergibt sich bei der Zielstellung „Höchstens 85 % belegt“ ein erforderliches Gesamtkontingent von rund 1.800 Kurzparkparkständen; rund 270 Parkstände blieben dann an Normalwerktagen frei.

In diesem Szenario besteht somit ein Ersatzbedarf von rund 300 Parkständen zur Herstellung des erforderlichen Gesamtkontingents.

- **Szenario C: “Komfortstandard nach heutigem Status”**

Szenario C geht von der Forderung aus, das durch Bebauung der vier Parkplätze wegfallende Angebotskontingent in vollem Umfang zu ersetzen. Der daraus abzuleitende Zielwert erfordert den Ersatz

---

<sup>10</sup> Ausgehend von den gegebenen Erfahrungswerten bezogen auf die gleichzeitige Anwesenheit von Tagesdauermietern in der Anlage würde ein Schwellenwert von 75 % durchaus ausreichen, um deren Nachfrage zu sichern.

der 551 wegfallenden Parkständen (vgl. Bild 4). Das an Normalwerktagen frei bleibende Kurzparkerkontingent beläuft sich in diesem Falle auf über 20 %.

- **Eigenbedarf aus Neubauvorhaben bzw. neuen Nutzungen auf den wegfallenden Parkierungsanlagen**

Der Eigenbedarf an Stellplätzen aus neuen Nutzungen (Neubauvorhaben, Aufenthaltsflächen etc.) ist im Grundsatz zusätzlich zu realisieren. Dabei sollten jedoch die in Absatz 2.2.3 zu den Aspekten der „Nachfrageentwicklung“ und „Mehrfachnutzung“ genannten Zusammenhänge in jedem Falle berücksichtigt werden.

Ein rein additiver Ansatz, d.h. Erhöhung des (je nach Szenario festgelegten, auf die heutigen Nutzungen im Zentrum bezogenen) Parkraumangebots um den kompletten rechnerischen Stellplatzbedarf aus den einzelnen neuen Nutzungen würde gegenüber den in den Szenarien A bis C definierten Komfortstandards in jedem Falle zu einer weiteren Erhöhung der freien Parkraumkapazitäten im Zentrum führen.

Letztlich steht auch die Festlegung des zusätzlichen Eigenbedarfs aus neuen Nutzungen in unmittelbarem Zusammenhang mit den stadt- und verkehrspolitischen Zielstellungen zur Entwicklung des Zentrums (siehe Ausführungen zu Szenario A), d.h. auch in diesem Falle handelt es sich um eine verkehrspolitische Zielgröße.

### **2.2.5 Empfehlungen für ein Zielkonzept zum Parkraumangebot im Jenaer Zentrum**

Ausgehend von den in den vorangegangenen Abschnitten dargestellten Erörterungen wird empfohlen, ein Zielkonzept auf der Basis von Szenario B zu realisieren.<sup>11</sup>

Der Ersatzbedarf im Zentrum für die wegfallenden Parkplätze wird dabei auf rund 300 Parkstände (für die Zielgruppe „Kurzparker“) beziffert.

Hinsichtlich der Lage wird empfohlen, diesen Ersatzbedarf zu zwei Dritteln am Standort Inselplatz zu realisieren, um insgesamt betrachtet ein räumlich ausgewogeneres Parkraumangebot für das Zentrum zu entwickeln. Vorgeschlagen wird die Festsetzung des Ersatzbedarfs an dieser Stelle auf 200 Parkstände. Priorisiert werden sollte aus Sicherheits- und Komfortgründen in jedem Falle ein Standort mit fußläufigem Ein- und Ausgang an der Ecke Löbdergraben/Inselplatz/Steinweg<sup>12</sup>. Damit kann insbesondere die auf den Bereich der östlichen Altstadt (Umfeld Stadtkirche/Markt bis Eichplatz/Löbderstraße) orientierte Parkraumnachfrage früh aufgefangen und attraktiv bedient werden.

<sup>11</sup> In diesem Zusammenhang wird zusätzlich empfohlen, das vorgesehene Gesamtkonzept mit den Parkhausbetreibern in einem möglichst gemeinsamen Termin eingehend zu erörtern, insbesondere vor dem Hintergrund des Teilaspekts Dauermieter.

<sup>12</sup> Damit würde der Zu-/Ausgang für Besucher/Kunden mit Ziel in der Altstadt unmittelbar in die Saalstraße münden. Ein- und Ausfahrt sollten dagegen möglichst vom Eisenbahndamm bzw. von Am Anger aus erfolgen.

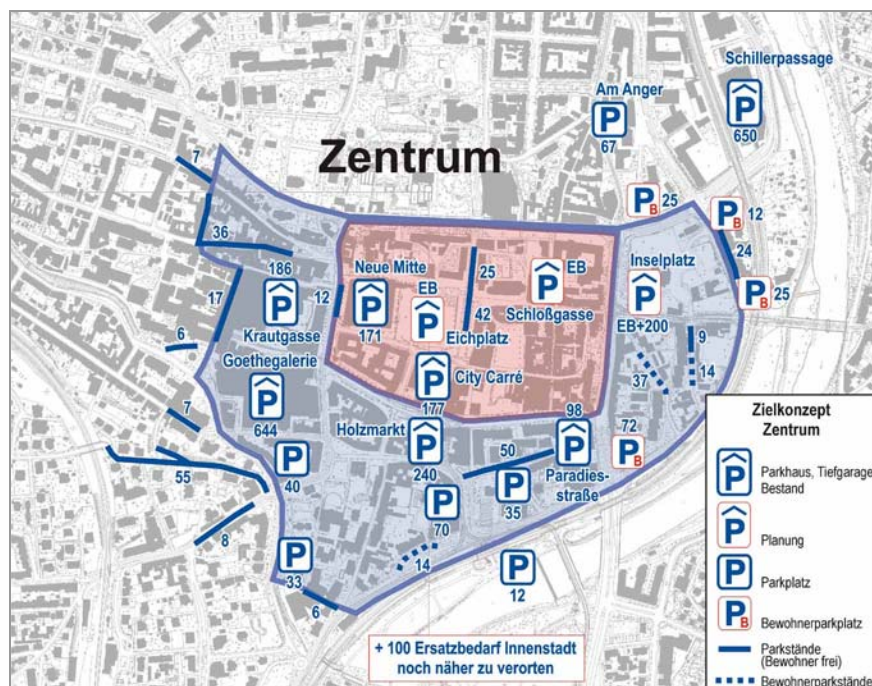


Ein zusätzlicher Ersatzbedarf in Höhe von rund 100 Parkständen sollte an anderer Stelle in der östlichen Innenstadt, z. B. im Bereich des Technischen Rathauses oder südlich des Inselplatzes, realisiert werden; ggf. kann auch das am Inselplatz zu erstellende Ersatzkontingent erhöht werden (siehe hierzu auch die weitergehenden Anmerkungen zum Standort Schloßgasse weiter unten).

Für den Standort Eichplatz wird empfohlen, über den Eigenbedarf aus neuen Nutzungen hinaus keinen Ersatzbedarf festzulegen, um den sensiblen städtebaulichen Kontext zu schützen.

Auch an den Standorten Schloßgasse und Engelplatz sollte vorrangig nur der durch die Bebauung entstehende Eigenbedarf an Parkständen realisiert werden.

Bild 7 stellt die Empfehlungen des Zielkonzepts für das künftige Parkraumangebot im Jenaer Zentrum im räumlichen Zusammenhang dar. Einbezogen sind die öffentlich zugänglichen Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze sowie die Parkstände im Straßenraum innerhalb des Zentrums. Ergänzend skizziert die Darstellung die unmittelbar an das Zentrum angrenzend vorhandenen, kleinteiligen Parkbereiche sowie das zentrumsnahe Parkhaus Schillerpassage.



**Bild 7:** Zielkonzept Parken für das Zentrum von Jena (dargestellt: Angebot innerhalb der Bewirtschaftungszone 1 und im Parkhaus Schillerpassage)

Alternativ zu der im Zielkonzept vorgeschlagenen räumlichen Verteilung des Parkraumangebots bieten sich, von den dargestellten Erkenntnissen zur Nachfragesituation ausgehend, grundsätzlich zwei teilträumliche Varianten an, die ggf. näher zu prüfen wären:

- (1) Schaffung eines Teils des Ersatzkontingents am Standort Schloßgasse über den Eigenbedarf hinaus.

Der Standort bietet zwei Vorteile. Zum einen kann er unmittelbar an den Fürstengraben und damit an ein teildynamisches Parkleitsystem (siehe Kap. 3.1) angeschlossen werden. Zum anderen würde er die Parkraumnachfrage im bisher schwächer ausgestatteten Teilbereich der Altstadt bedienen.

Fraglich ist, ob am Standort eine ausreichend dimensionierte Anlage erstellt werden kann, um die notwendigen Investitionen zur Einbindung in das Parkleitsystem zu rechtfertigen. Wünschenswert wäre dazu eine Gesamtgrößenordnung der Anlage von mindestens 100 Stellplätzen.

Mit einem Ausbau des Standortes könnte der empfohlene Ersatzbedarf im Bereich der östlichen Innenstadt in entsprechender Größenordnung verringert werden.

- (2) Schaffung eines weiteren Ersatzkontingents im zentralen Bereich der Altstadt.

Aus städtebaulichen Erwägungen – wesentliche Stichworte sind Aufenthaltsqualität und Stadtraumgestaltung – erscheint es wünschenswert, über das wegfallende Kontingent auf dem Eichplatz (269 Parkstände) hinaus auch das in der Rathausgasse (42 Parkstände) und Weigelstraße (25 Parkstände) vorhandene Angebot ganz oder teilweise aus dem Straßenraum zu verlagern. Dies würde den Ersatzbedarf in der Innenstadt um rund 70 Stellplätze erhöhen. In einem solchen Zusammenhang sollte dann geprüft werden, ob eine neue Anlage zusätzlich auch einen Teil des festgestellten grundlegenden Ersatzbedarfs in der Innenstadt (siehe oben) mit abdecken könnte.

Für neue Tiefgaragen im zentralen Bereich der Altstadt (dies gilt auch für eine Tiefgarage am Standort Eichplatz selbst) sollte grundsätzlich eine stadtverträgliche Anbindung von zwei „Einstiegspunkten“ am Fürstengraben und am Leutragraben ausgehend gesucht und realisiert werden, um den standortbezogenen Verkehr auf mehrere Routen aufzuteilen. Geprüft werden sollte dabei, wie störende Wirkungen des ein- und ausfahrenden Verkehrs auf Fußgänger, Aufenthalt und Umwelt (Lärm, Luftschadstoffe) weitestgehend minimiert werden können, beispielsweise durch Verlagerung der Tiefgaragenrampen nah an die beiden genannten Einstiegspunkte.

Sofern städtebauliche Zielstellungen für das Zentrum – insbesondere eine weitere Aufwertung des Straßenraums im Hinblick auf Zufußgehen und Aufenthalt – eine Wegnahme von Parkständen im Straßenraum sinnvoll machen, sollte das wegfallende Kontingent nach Möglichkeit ersetzt werden, entweder standortnah oder in Abhängigkeit von der Auslastungssituation in standortnahen Parkieranlagen auch an anderer Stelle innerhalb des Zentrums.

Das Zielkonzept geht zusammenfassend von den folgenden Prämissen aus:

- Bündelung des Parkraumangebots im Zentrum hauptsächlich in großen Parkhäusern/Tiefgaragen, auch zur Sicherung und Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Raums (Straßen,

Plätze) für Fußgänger als Bewohner, Besucher, Kunden sowie für zentrumsgemäße Aufenthaltsfunktionen,

- Realisierung eines neuen Parkhausstandorts im Bereich des Inselplatzes, der neben dem Eigenbedarf aus den dort neu angesiedelten Nutzungen auch einen größeren Teil des Ersatzbedarfs an Parkständen für wegfallende Parkplätze zur Verfügung stellen soll (alternativ: Realisierung etwa der Hälfte dieses Kontingents am Standort des heutigen Parkplatzes Schloßgasse, sofern insbesondere entwurfs- und bautechnisch möglich),
- Realisierung eines neuen Tiefgaragenstandorts am Eichplatz, der den Eigenbedarf aus neuen Nutzungen zur Verfügung stellen soll,
- Dimensionierung des Parkraumangebots bei weiteren Bauvorhaben im Zentrum auf Basis des Eigenbedarfs aus neu entstehenden Nutzungen ohne Forderung zusätzlicher Stellplätze,
- Einführung des Mischungsprinzips (siehe Kap. 2.3.1) im gesamten Zentrum, jedoch unter Beibehaltung dezentral organisierter, kleinräumiger Bewohnerparkangebote an besonders sensiblen Standorten.

Das Parkhaus Schillerpassage bietet im Gesamtzusammenhang ein geeignetes Angebot für Beschäftigte und andere Dauerparker in akzeptabler Entfernung zum Zentrum.<sup>13</sup>

## 2.3 Struktur und Rahmensetzungen der Parkraumwirtschaft

### 2.3.1 Festlegung des Bewirtschaftungstyps

Als stadtspezifischer Bewirtschaftungstyp soll künftig „Mischungsprinzip mit eingelagerten reinen Bewohnerparkbereichen“ praktiziert werden.

Als Grundprinzipien sollen dabei gelten:

- Gebührenpflicht an Parkscheinautomaten im gesamten Bewirtschaftungsgebiet,
- Befreiung von Bewohnern mit Bewohnerparkausweis und ggf. weitere Nutzergruppen (z. B. Pflegedienste, andere Dienstleister oder Handwerker mit Baustellenbetrieb im Gebiet) mit Ausnahmegenehmigung von der Pflicht zur Gebührezahlung,
- Reines Bewohnerparken in Straßenabschnitten und auf kleinen Parkplätzen von ausgewählten, vor Parksuchverkehr besonders schützenswerten „Innenbereichen“.

<sup>13</sup> Das dort geltende Angebot von derzeit 40,00 € pro Monat für einen Dauermietplatz erscheint auch im Vergleich zu den derzeit geltenden ÖPNV-Zeitkartentariifen in Jena angemessen. Obwohl hier derzeit nach Betreiberaussage bereits ein Kontingent von rund 350 Dauermietverträgen besteht, bleibt unter Berücksichtigung der Nachfragesituation um 11 Uhr am Normalwerkttag (insgesamt 340 durch Kurzparker und Dauermieter belegte Parkstände) derzeit ein erhebliches Potenzial für Dauermieter bzw. Langzeitparker.

#### Grundtypen der Parkraumwirtschaft:

- Mischungsprinzip

Kurzparken mit Gebührenpflicht und/oder Parkdauerbeschränkung sowie Bewohnerparken werden „gemischt“ angeboten, d. h. Bewohner mit entsprechendem Parkausweis sind innerhalb des Kurzparkbereichs von Gebührenpflicht und Parkdauerbeschränkung befreit.

- Trennungsprinzip

Kurzparken und Bewohnerparken werden räumlich getrennt angeboten, entweder besteht in einem Straßenabschnitt reines Kurzparken mit Gebührenpflicht bzw. Parkdauerbeschränkung oder reines Bewohnerparken.

Dieser Grundansatz soll künftig auch in Bewirtschaftungsgebieten außerhalb der Innenstadt angewendet werden, wenn für diese aufgrund von vertiefenden Untersuchungen (siehe Kap. 4) ein Bewirtschaftungsbedarf zum Schutz von Bewohnern und städtebaulichem Umfeld festgestellt wurde.

Der Bewirtschaftungstyp mit Schwerpunkt beim Mischungsprinzip erlaubt gegenüber einem kleinteiligen Trennungsprinzip (z. B. mit Kurzparken auf der einen und Bewohnerparken auf der anderen Straßenseite<sup>14</sup>) eine flexiblere Nutzung des Parkraums z. B. im Hinblick auf Besucher von Bewohnern oder auf Besucher/Kunden von in die Wohnquartiere eingestreuten Einzelhandels-, Dienstleistungs- und öffentlichen Einrichtungen. Auch Langzeitparker (z. B. Berufspendler) werden damit nicht grundsätzlich ausgeschlossen, ihre Nachfrage wird jedoch – wie die Erfahrungen und wissenschaftlichen Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Mischungsprinzip belegen – durch die anfallenden Parkgebühren wirkungsvoll begrenzt.

Das Mischungsprinzip stellt damit insgesamt betrachtet das flexibelste Bewirtschaftungsprinzip dar, weil es eine Mischnutzung durch unterschiedliche Parkzwecke (Bewohner, Besucher/Kunden, Berufstätige/Auszubildende etc.) ermöglicht, ohne eine Gruppierung auszuschließen. Auf der anderen Seite erfordert die Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkbereiche jedoch auch höhere Anfangsinvestitionen für zusätzliche Parkscheinautomaten, während die Einnahmen vor allem in peripheren Bewirtschaftungsbereichen deutlich geringer ausfallen in den heute bereits bewirtschafteten zentralen Bereichen (Zentrum).

Um gebietsspezifischen Besonderheiten gerecht zu werden, können mit dem festgelegten Bewirtschaftungsprinzip in Bereichen mit ausgeprägter Einzelhandelsnutzung – vor allem im Zentrum – Kurzparkbereiche und in Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung Bewohnerparkzonen ausgewiesen werden. Je nach örtlicher Situation können außerdem Ladezonen durch Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) oder Zeichen 283 StVO (Haltverbot) mit dem Zusatz „Be- und Entladen, Ein- und Aussteigen frei“ vorgesehen werden.

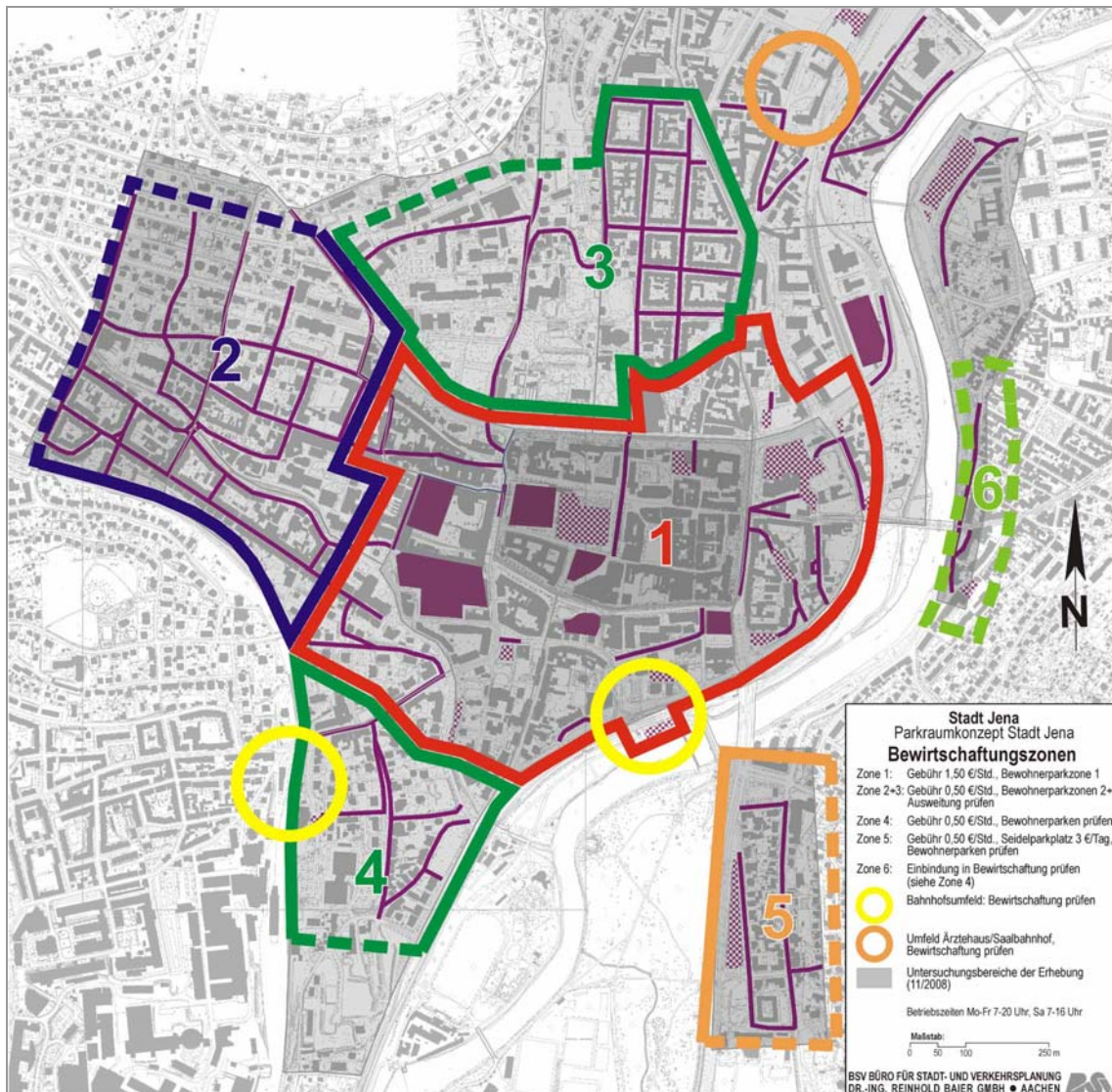
### 2.3.2 Festlegung der Bewirtschaftungszonen

Die in Bild 8 empfohlene räumliche Einteilung des Bewirtschaftungsgebiets in mehrere Bewirtschaftungszonen soll dazu dienen, innerhalb des gesamten im Mischungsprinzip zu bewirtschaftenden Bereich der „erweiterten Innenstadt“ die Grenzen für die Bewohnerparkzonen sowie abhängig von Parkraumangebot und Lagegunst unterschiedliche Bewirtschaftungs- und Gebührenregelungen für andere Nutzer festzulegen.

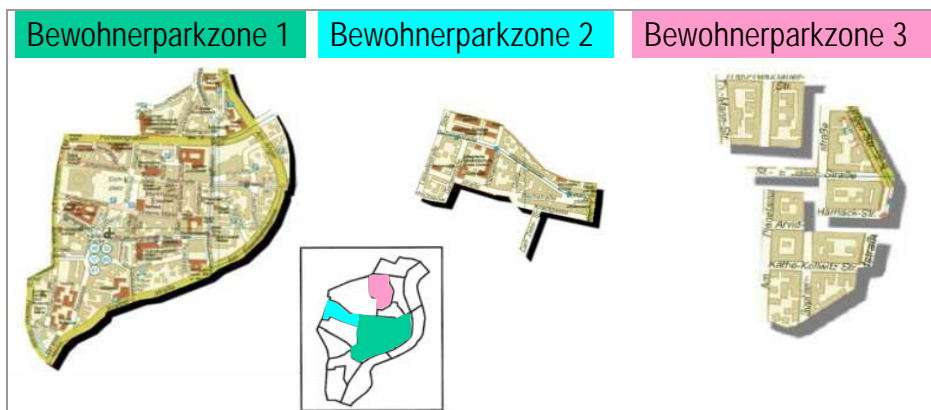
---

<sup>14</sup> Die Erhebungen im November 2008 haben diesbezüglich ergeben, dass regelwidrige Parkvorgänge entstehen, weil Kurzparker bzw. Bewohner auch jeweils auf der anderen, „falschen“ Straßenseite parken, wenn sie dort einen freien Parkstand finden, statt länger zu suchen.

Die neu definierten Bewirtschaftungszonen (Bild 8) greifen die bisher in Jena getrennt festgelegten Bewohnerparkzonen (Bild 9) und Bewirtschaftungszonen (siehe Bild 11) weitgehend auf und fassen sie zu „Parkzonen“ mit einheitlichen Grenzen zusammen.



**Bild 8:** Festlegung von Bewirtschaftungszonen im Bereich der „erweiterten Innenstadt“



**Bild 9:** Heutiger Zuschnitt der Bewohnerparkzonen

Die Erweiterung, Ergänzung und Differenzierung der Parkzonen soll in folgender Weise erfolgen:

- Festlegung einer Bewirtschaftungszone 1 unter Berücksichtigung der definierten Grenzen des Jenaer Zentrums und der bisherigen Bewohnerparkzone 1, jedoch mit geringfügiger Ausweitung im Westen,
- Festlegung einer Bewirtschaftungszone 2 westlich Zone 1 bis maximal zum Straßenzug Katharinenstraße/Ebertstraße mit entsprechender Verlagerung und Ausweitung der bisherigen Bewohnerparkzone 2,
- Festlegung einer Bewirtschaftungszone 3 über die Grenzen der bisherigen Bewohnerparkzone 3 hinaus, d.h. unter Einbeziehung der bewirtschafteten Straßenabschnitte westlich des Damenviertels bzw. nördlich der Straße des 17. Juni und der Straße Am Steiger mit entsprechender Ausweitung der bisherigen Bewohnerparkzone 3,
- Festlegung von Bewirtschaftungszone 4 (Umfeld des Westbahnhofs) und 5 (Umfeld des Seidelparkplatzes) mit Bewohnerparkregelung sowie Angebot eines Tagestarifs auf dem Seidelparkplatz.

Überprüft werden soll darüber hinaus zur weiteren Konkretisierung des Parkraumkonzeptes zu einem späteren Zeitpunkt, inwieweit:

- im unmittelbaren Straßenumfeld an der Camsdorfer Brücke östlich der Saale eine Bewirtschaftungszone 6 mit Bewohnerparkregelung eingerichtet werden soll und
- im direkten Umfeld des Westbahnhofs, des ICE-Bahnhofs sowie des Saalbahnhofs (Ärztehaus) die heutige Bewirtschaftung der vorliegenden Nachfrage besser anzupassen ist.<sup>15</sup>

Das vorrangige Ziel der Ausdehnung der Bewirtschaftungszone 1 nach Westen besteht darin, in den Wohnbereichen westlich des Zentrums unerwünschten Parksuchverkehr und ein Ausweichen von Langzeitparkern zu verhindern. Bewohner aus den umliegenden Bewirtschaftungsgebieten sollen gleichzeitig daran gehindert werden, bei Aktivitäten im Zentrum mit ihrem Bewohnerparkausweis unmittelbar an den Zentrumsrand heranzufahren und hier ebenfalls „legal“ kostenfrei zu parken.

Die Frage, wie weit die Parkzonen 2, 3, 4 und 5 ausgedehnt werden sollen, muss noch näher geprüft werden.

In unterschiedlicher Prägnanz weisen alle unmittelbar an das Zentrum angrenzenden Bereiche Überlagerungen von Wohnernachfrage und Nachfrage aus anderen Parkzwecken (Beschäftigte, Auszubildende, Besucher etc.) auf. Mit zunehmender Entfernung

---

<sup>15</sup> Dabei geht es am Westbahnhof und ICE-Bahnhof um die Ermittlung der Parkdauern (Nachfragegruppe Berufspendler); zur erforderlichen Erhebungsmethode siehe Kap. 4.1. Im Umfeld des Saalbahnhofs bzw. Ärztehauses bestehen bisher sehr kleinteilige, unterschiedliche Bewirtschaftungsformen; eine Vereinheitlichung erscheint in einem fußläufigen Einzugsbereich von 3-5 Minuten (200-300 m) sinnvoll.

vom Zentrum nähern sich die Nachfrageprofile der untersuchten Bereiche allerdings einer typischen Auslastungsverteilung von Bewohnerparkbereichen (siehe z. B. Bild 10) an, d.h. das Maximum wird nachts erreicht und tagsüber füllen andere Parkzwecke das durch wegführende Bewohner entstehende „Nachfrageetal“ mehr oder weniger stark aus.

Das Angebot erscheint in den meisten untersuchten Bereichen außerhalb des Zentrums knapp, jedoch im Grundsatz zu jeder Zeit ausreichend (keine Nachfrage über 100 %).

Daher spielen bei einer Ausweitung der Parkzonen (Bewirtschaftungs- und Bewohnerparkbereiche) in erster Linie die beiden Fragen eine Rolle,

- inwieweit die Wohnbereiche im Umfeld des Zentrums vor unerwünschtem Parksuchverkehr geschützt werden sollen und
- ob zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen der „Flächenverbrauch“ durch ruhenden Verkehr tagsüber eingeschränkt werden soll.

Das vorgeschlagene Konzept realisiert somit zum Schutz der städtebaulichen Nutzungen eine flächenhafte Bewirtschaftung des gesamten zur erweiterten Innenstadt zählenden Siedlungsgebiets. Bei der Ausweitung der Parkzonen sollten außerdem vorliegende Bewohneranträge und kommunalpolitische Beschlüsse berücksichtigt werden.

### 2.3.3 Festlegung und Staffelung der Parkgebühren

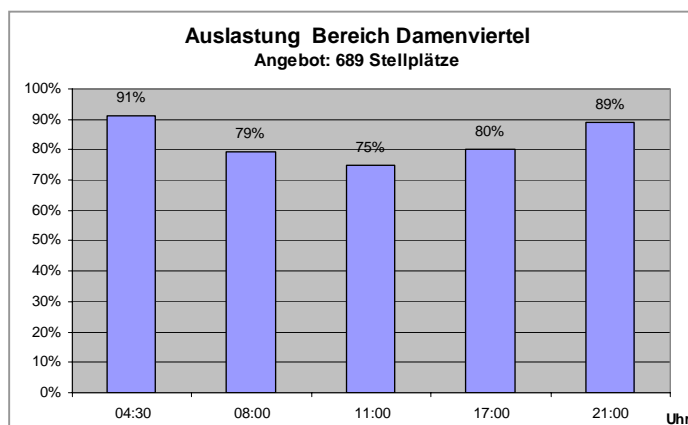
Folgende Parkgebühren werden in Weiterentwicklung der heutigen Regelung (Bild 11) bezogen auf die Bewirtschaftungszonen empfohlen:

- Zone 1: 1,50 € pro Stunde,
- Zonen 2-6: 0,50 € pro Stunde,
- Sonderregelung für den Seidelparkplatz sowie andere, noch zu konkretisierende Parkstandorte am Zentrumsrand mit:

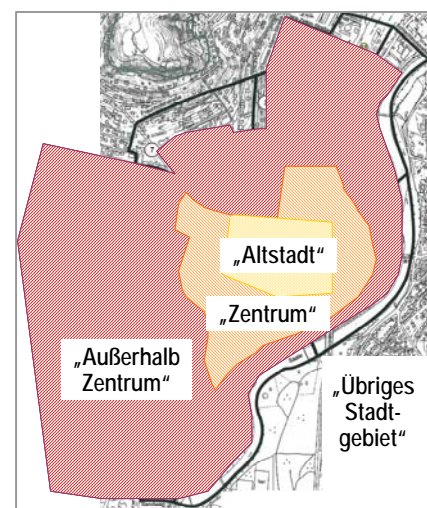
Tagestarif von 3,00 €

Der für die Zonen 2-6 festgesetzte Tarif soll auch in Bewirtschaftungszonen außerhalb der Innenstadt angewendet werden, für die aufgrund von vertiefenden Untersuchungen (siehe Kap. 4) ein Bewirtschaftungsbedarf zum Schutz von Bewohnern und städtebaulichem Umfeld festgestellt wurde.

**Bild 11: Heutige Grundstruktur der Bewirtschaftungszonen mit Gebührensatzung**



**Bild 10: Typische Auslastungsverteilung eines Bewohnerparkbereichs mit eingelagerten Kurzparknutzungen tagsüber**



In der <b>Altstadt</b>	je angefangene ½ Std. 0,50€
Im <b>Zentrum</b>	je angefangene ½ Std. 0,50€ ab der 3. Std. je angefangene ½ Std. 0,25€
<b>Außerhalb Zentrum</b>	je angefangene ½ Std. 0,25€ ab der 3. Std. je angefangene ½ Std. 0,20€ ab der 8. Std. Gebührenfrei
Im übrigen Stadtgebiet	je angefangene ½ Std. 0,25€ ab der 3. Std. Gebührenfrei

Folgende zusätzliche Festlegungen sind außerdem Gegenstand des Bewirtschaftungskonzepts:

- Mindestgebühr und Bezahltakt: 5 ct<sup>16</sup>,
- Bewirtschaftungszeiten: montags bis freitags 7-20 Uhr / samstags 7-16 Uhr; keine Bewirtschaftung an Sonn- und Feiertagen,
- Beibehaltung einer Höchstparkdauer von 2 Stunden innerhalb des Grabenrings (Altstadt),
- Keine Rabattierung bei extrem kurzen oder bei längeren Parkdauern, statt dessen Festlegung einer Tagesobergrenze im Einzelfall je nach Lage des Parkraumangebots (siehe Seidelparkplatz),
- Angebot einer Vorauszahlungsmöglichkeit für Nachtparker bis zum folgenden Tag<sup>17</sup>,
- Verzicht auf Parkscheibenregelungen im gesamten Bewirtschaftungsbereich der erweiterten Innenstadt.

#### Begründungen:

Zur Entlastung des Straßenraums von Parksuchverkehr und zur Verbesserung der Parkchancen für Kurzparker sowie gleichzeitig zur besseren bzw. gleichmäßigeren Auslastung der öffentlich zugänglichen Parkieranlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen) ist es erfahrungsgemäß erforderlich, im Straßenraum höhere Parkgebühren als in den Anlagen zu fordern. Dies gilt um so mehr, wenn wie in Jena das Parkraumangebot zu einem erheblichen Anteil in Anlagen vorgehalten wird. Eine solche Differenzierung zwischen Straßenraum und Anlagen könnte beispielsweise im Bereich um die Wagnergasse dazu führen, dass das derzeit geringer ausgelastete Parkhaus Krautgasse (11 Uhr: unter 70 %) zugunsten des Straßenraums besser angenommen würde.

Auf parkdauerbezogene Gebührenstaffelungen (z. B. Gebührenreduzierung ab 3. Stunde) soll aus dem gleichen Grund generell verzichtet werden; länger Parkende sollen ihr Fahrzeug möglichst in den Anlagen abstellen, um den Straßenraum vorrangig Kurzparkern zur Verfügung zu stellen.

Auch auf Marketingmodelle à la „Brötchentaste“ oder „City-Parkticket“ soll grundsätzlich verzichtet werden. Zusammengefasst belegen die zu solchen Ansätzen vorliegenden Erkenntnisse aus Wissenschaft und Praxis überwiegend oder ausschließlich negative Effekte wie Schwächung der Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung, Erzeugung von „Parkstand-Hopping“, Verkürzung von Aufenthaltsdauern auf den kostenlosen Zeitraum, keine wirk-

---

<sup>16</sup> Die Bezahlmöglichkeit mit 5 ct als kleinster Münze entspricht einer Parkdauer bzw. einem Bezahltakt von 2 Minuten bei einer Gebühr von 1,50 € pro Stunde bzw. 6 Minuten bei einer Gebühr von 0,50 € pro Stunde.

<sup>17</sup> Dazu ist es technisch erforderlich, dass der Parkscheinautomat Parkzeiten zwischen 20 Uhr abends und 7 Uhr morgens = „0“ setzt und entsprechend nicht berechnet; dies ist bei den in Jena eingesetzten Parkscheinautomaten überwiegend bereits Standard.



same Anhebung der Befolgungsrate bei kurzen Parkdauern sowie keine nachweisbare Zunahme der Parkfälle bzw. Besucherfrequenzen in den betreffenden Parkbereichen.

Im Bereich der erweiterten Innenstadt (Bewirtschaftungszonen 2 bis 6) – hier besteht mit Ausnahme des Umfeldes um das Parkhaus Schillerpassage keine vergleichbare Konkurrenzsituation zwischen Straßenraum und Anlagen wie in der Innenstadt – sollte eine Gebühr von 0,50 € pro Stunde ausreichen, um Langzeitparker fern zu halten. Statt einer Rabattierung bei längerer Parkdauer soll je nach Lage des Parkbereichs im Stadtgebiet ein Höchstbetrag als Tagestarif festgesetzt werden. Ein Höchstbetrag von 3 € pro Tag ist am derzeitigen Monatskartentarif im öffentlichen Personennahverkehr orientiert (JeNah-Monatskarte: 47,60 €; Orientierungswert pro Arbeitstag eines Vollzeitbeschäftigten:  $1/20 = 2,38$  € / gerundet 3,00 € pro Arbeitstag).

Mit den festgelegten Regelungen kann auf eine Beschränkung der Parkdauer in Parkbereichen mit Gebührenpflicht in der Regel verzichtet werden, um den Regelungsumfang im Sinne der Nutzer weiter zu vereinfachen. Dennoch soll die Parkdauer auf den Parkständen im Straßenraum und auf Parkplätzen innerhalb des Grabenrings (Altstadt) der hohen Lagegunst entsprechend wie bisher auf höchstens 2 Stunden beschränkt bleiben, um die gewünschte Aufgabenteilung von Straßenraum/Parkplätzen (Kurzparken) und Parkbauten (bei längeren Parkdauern) zu unterstützen und zu verdeutlichen.

Der Verzicht auf Parkscheibenregelungen soll dazu beitragen, die Grundstruktur der Bewirtschaftung zur Verbesserung der Verständlichkeit für die Nutzer zu vereinfachen und den notwendigen Überwachungsaufwand<sup>18</sup> zu finanzieren.

Das Konzept geht davon aus, dass Langzeitparker (vor allem Geschäftsinhaber und Beschäftigte) im Bereich der erweiterten Innenstadt künftig – sofern keine Bereitschaft vorliegt, die geforderten Gebühren zu zahlen – Parkmöglichkeiten nur noch auf privaten Grundstücken, als Dauermietplätze in Parkieranlagen (z. B. im Parkhaus Schillerpassage) und privaten Garagen oder am Rand des Bewirtschaftungsbereichs finden.

### **2.3.4 Technische Aspekte der Bewirtschaftung**

Die Parkscheinautomatendichte sollte rund 15 Parkstände pro Automat im Straßenraum<sup>19</sup> bzw. 50 Parkstände pro Automat auf Parkplätzen nicht überschreiten, um den Nutzern keine zu weiten

---

<sup>18</sup> Der Überwachungsaufwand ist bei Parkscheibenregelung für deren Wirksamkeit deutlich höher als bei Gebührenpflicht, weil z. B. auch ein Nachstellen der Parkscheibe kontrolliert (und verhindert) werden soll. Gleichzeitig steht bei dieser Regelung dem Aufwand keine Finanzierbarkeit der Überwachung durch Gebühreneinnahme gegenüber.

<sup>19</sup> Dies entspricht – eine kompakte Parkordnung vorausgesetzt – einer maximalen Fußwegentfernung von rund 20-30 m. Untersuchungen haben gezeigt, dass neben größeren Gehdistanzen zum Automat auch die Notwendigkeit, eine Fahrbahn überqueren zu müssen, die Akzeptanz der Bewirtschaftung (messbar als Anteil der Parkvorgänge mit Parkscheinerlös) deutlich nachlässt.

Wege zuzumuten. Diese Werte entsprechen den Hinweisen in aktuellen wissenschaftlichen Akzeptanzuntersuchungen.

Bezahltakt und Mindestgebühr an den Parkscheinautomaten sollen im Hinblick auf eine verbesserte Nutzerfreundlichkeit (auch unter kommunalen ökonomischen Aspekten) eine Bedienmöglichkeit für alle Münzen ab 5 ct erlauben. Die Möglichkeit zur Nutzung der Geldkartenfunktion soll auf die Option des „Echtzeitbezahlers“ ausgebaut werden, d.h. Nutzer melden sich per Geldkarte am Automaten an und zahlen bei Rückkehr zum Automaten durch erneutes Einführen der Geldkarte nur die tatsächlich benötigte Parkzeit.

Als längerfristige Zielstellung wird außerdem eine Umrüstung aller Automaten auf Handyparken verfolgt. Damit würde neben dem minutengenauen Bezahlen als zweite wesentliche Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Systems dadurch entstehen, dass der Weg zum Parkscheinautomaten ganz entfällt. Dies kann vor allem zu einer stärkeren Regelbefolgung bei kurzen Parkdauern (unter 30 Minuten) wirksam beitragen. Gleichwohl muss die Bezahlmöglichkeit per Münze oder Geldkarte am Automaten grundsätzlich bestehen bleiben.

### **2.3.5 Parküberwachung**

Der Erfolg der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen ist wesentlich abhängig von der Regelbefolgung durch die Kraftfahrer. Dies setzt nach den vorliegenden Erfahrungen eine intensive und regelmäßige Überwachung des ruhenden Verkehrs voraus. Der notwendige Überwachungsaufwand ist daher auch bei der Ausweitung der Bewirtschaftung bereits im Voraus zu berücksichtigen.

Die Überwachung innerhalb von bewirtschafteten Bereichen mit hohem Parkdruck (Zentrum bzw. Bewirtschaftungszone 1) sollte nach vorliegenden Erfahrungen nach Möglichkeit in einem 2- bis 3-Stunden-Turnus erfolgen. Damit würde jeder Parkstand im Laufe eines Tages im Durchschnitt 5- bis 6-mal kontrolliert. Als Mindestkontrolldichte sollte eine 2-malige Kontrolle pro Parkstand und Tag, wie derzeit praktiziert, nicht unterschritten werden.

Die Ermittlung der für die Kontrolle der Parkraumbewirtschaftungsregelungen notwendigen Überwachungskräfte kann nach einem einheitlichen Schema erfolgen. In die Berechnung gehen ein (mit in Klammern angegebenen Erfahrungswerten, die situationsspezifisch anzupassen sind):

- die benötigte Überprüfungszeit je Parkstand (5 Sekunden),
- die benötigte Zeit, um eine Anzeige zu schreiben (2 Minuten),
- die Nichtbeachtungsquote, d.h. der Anteil der Fahrzeuge, für die eine Anzeige anzufertigen ist (10 %),
- die Anzahl der zu kontrollierenden Parkstände (gebietsabhängig),
- die Länge der Straßenabschnitte, in deren Verlauf Parkstände bewirtschaftet werden,

- die Strecke, die eine Überwachungskraft je Stunde zurücklegen kann (3.600 m),
- die Kontrollzeit je Woche (abhängig von den Bewirtschaftungszeiten<sup>20</sup>),
- der Überwachungsturnus (je nach Lage z. B. 2-Stunden-Turnus bis 6-Stunden-Turnus),
- die durchschnittlichen Tage je Woche, an denen kontrolliert wird (abhängig von den Bewirtschaftungszeiten),
- die relevanten Wochen pro Jahr (51 Wochen) und
- die effektiven Jahresarbeitsminuten pro Überwachungskraft (ca. 63.000 Minuten<sup>21</sup>).

Der auf Basis dieser Kennwerte hochzurechnende Gesamtkontrollaufwand in Minuten pro Jahr, dividiert durch die effektiven Jahresarbeitsminuten pro Überwachungskraft, ergeben aufgerundet die Anzahl der erforderlichen Vollzeitstellen.

## 2.4 Umsetzung

Für die Umsetzung des Parkraumkonzepts für die Innenstadt Jena ergibt sich folgende Prioritätenreihung:

- (1) Kurzfristige Umstellung der vorhandenen Parkscheinautomaten auf eine Mindestparkgebühr und einen Bezahltakt von 5 ct bei gleichzeitiger Aufhebung der derzeit geltenden Mindestparkgebühren und Bezahltakte,
- (2) Kurzfristige Durchführung der Prüfaufträge zur Ausweitung der Bewirtschaftung in der erweiterten Innenstadt (Festlegung der Parkzonengrenzen zur Bewirtschaftung im Mischungsprinzip, ggf. eingestreuter reiner Bewohnerparkbereiche sowie der Standorte für Langzeitparktarife über den Seidelparkplatz hinaus) mit schrittweiser Umsetzung der Detailkonzepte für die einzelnen Parkzonen,<sup>22</sup>
- (3) Konkretisierung der Kosten- und Systemanforderungen im Hinblick auf bargeldlose Gebührenzahung mittels „Handyparken“ und „Echtzeit-Zahlen“ (ggf. bis hin zu Umsetzungsbeschluss und Umstellung der Parkscheinautomaten),
- (4) Beschlussfassung zur Umsetzung des Zonenkonzepts,
- (5) Umsetzung der Bewirtschaftungszonen in folgender zeitlichen Reihenfolge (Dringlichkeit):

---

<sup>20</sup> In Jena liegt dieser Wert bei Bewirtschaftungszeiten von mo-fr 7-20 Uhr und sa 7-16 Uhr bei  $5 \cdot 13 + 1 \cdot 9 = 74$  Stunden pro Woche.

<sup>21</sup> Als effektive Vor-Ort-Kontrollzeit sind hierbei überschlägig 35 Stunden pro Woche für eine Vollzeitkraft (vertragliche Arbeitszeit ohne Urlaubstage und ohne allgemeine Organisationszeit) angesetzt.

<sup>22</sup> Mit einem schrittweisen Vorgehen können die jeweiligen Erfahrungen bei der Umsetzung eines Detailkonzepts bei den nachfolgenden Arbeiten berücksichtigt werden.

- a. Ausweitung der Zonen 1, 2 und 3 möglichst im Zusammenhang, mit Vereinheitlichung der Bewirtschaftungsform (Aufstellen von Parkscheinautomaten in heute gar nicht oder durch Parkscheibe bewirtschafteten Bereichen, Einführung des neuen Tarifsystems, Einführung neuer Bewohnerparkausweise etc.),
- b. Einrichtung der Zonen 4 und 5,
- c. sukzessive Einrichtung weiterer Parkzonen im übrigen Stadtgebiet, z. B. einer Zone 6 östlich der Saale (nach Prüfung im Zusammenhang mit der dort bereits praktizierten Parkraumbewirtschaftung auf Basis von Parkscheibenregelungen).

### 3 Konzeption des Informations- und Leitsystems

#### 3.1 Parkleitsystem

Das Parkleitsystem für das Jenaer Zentrum (Bild 12) soll folgende Strukturmerkmale erfüllen:

- Definition des Zentrums als eine Adresse,
- Statische Ausweisung des Zielgebiets „Zentrum“ von den Stadtgrenzen bis zum Zentrumsrand; in diesem Annäherungsbereich werden lediglich unmittelbar an die jeweilige Route liegende Parkierungsanlagen (z. B. Parkplatz Am Anger und Parkhaus Schillerpassage) ausgewiesen, nicht jedoch schon einzelne innerhalb des Zentrums liegende Anlagen,
- Erste Entscheidungspunkte für die Anfahrt der Parkierungsanlagen im Zentrum entstehen an folgenden sechs Knotenpunkten bzw. Plätzen:
  - o Am Anger/Fürstengraben,
  - o Straße des 17. Juni/Am Pulverturm,
  - o Engelplatz,
  - o Knebelstraße/Am Volksbad,
  - o Stadtrodaer Straße/Knebelstraße/Am Eisenbahndamm,
  - o Am Anger/Camsdorfer Brücke,
- Verlauf einer ringförmigen, durch statische Parkwegweiser gekennzeichnete Parkroute im Zuge des folgenden Straßenrings: Fürstengraben, Am Pulverturm, Leutragraben, Schillerstraße bis Engelplatz, Grietgasse, Am Volksbad, Knebelstraße, Am Eisenbahndamm, Am Anger,
- Ausweisung der großen Parkierungsanlagen von der Parkroute ausgehend mit teildynamischer Anzeige „frei“/„besetzt“.

Die Realisierung eines volldynamischen Parkleitsystems würde ohne zusätzlichen Gewinn gegenüber einem teildynamischen System erheblich höhere Kosten (Zentralrechner, Programmerstellung, -installation und -wartung sowie störungsfreier Anschluss

#### Grundtypen von Parkleitsystemen:

- Statisches System

Basiert ausschließlich auf statischen Wegweisern von Parkroute(n) und Standorten der einzelnen Anlagen, d. h. keine Vorinformation zur verfügbaren Stellplatzanzahl bzw. Auslastung der Anlagen.

- Teildynamisches System

Kombination aus statischer Vorwegweisung der Parkroute(n) und dynamischer Frei/Belegt-Anzeige an der Zufahrt zu den einzelnen Anlagen.

- (Voll-)Dynamisches System

Dynamische Anzeige der verfügbaren Stellplatzanzahl von Parkbereichen im Zuge der Parkroute(n) und an der Zufahrt zu den einzelnen Anlagen.

Auf den Zufahrtrouten zum Zentrum können im Vorfeld zusätzlich statische Lagepläne zur Lage/Zuordnung von Parkbereichen innerhalb des Zielgebiets aufgestellt werden.

aller Anzeigestandorte) verursachen. Dies gilt auch deshalb, weil in kleinen Großstädten wie Jena keine Parkbereiche unterschieden werden müssen bzw. können – Parkbereich ist das Zentrum als Ganzes. In diesem Fall hat jedoch eine aussagekräftige Benennung der einzelnen Anlagen besondere Bedeutung, vor allem für wenig ortskundige bzw. touristische Besucher. In Bezug auf einzelne Anlagen soll daher mit den Eignern bzw. Betreibern über eine Anpassung der Namensgebung verhandelt werden.<sup>23</sup>

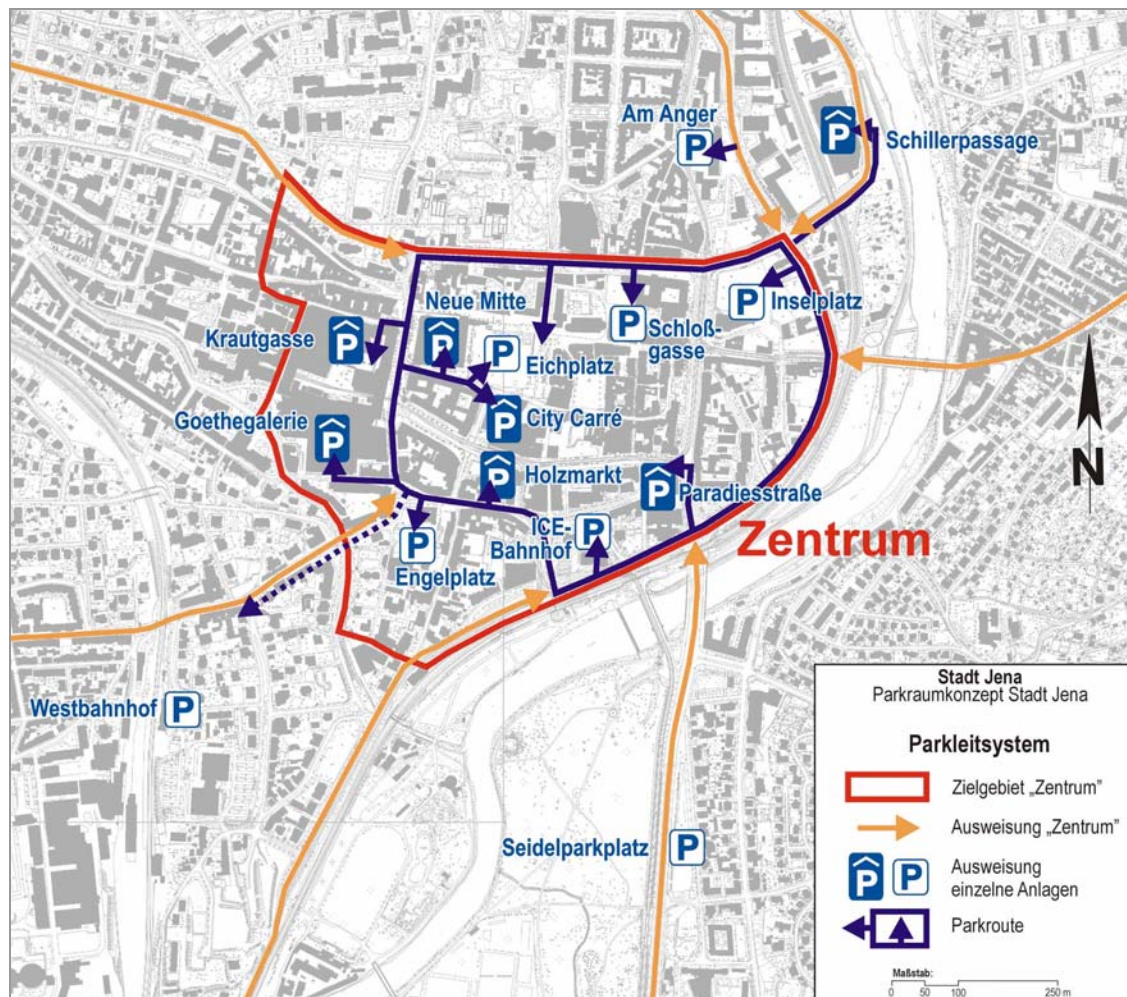


Bild 12: Parkleitsystem für das Jenaer Zentrum – Systemkonzept

### 3.2 Sonstige Informationsmedien und -elemente

Das Parkleitsystem ist selbsterklärend und bedarf daher im Grundsatz keiner weiteren Erläuterung beispielsweise durch Informationstafeln an den Zufahrtstrecken. Zur Information über das vorliegende Parkraumangebot sollte vielmehr ein Faltblatt „Parken in Jena“ herausgegeben werden, das alle wesentlichen Informationen (Lage, Bezeichnung, Betriebszeiten und Gebühren der einzelnen Anlagen, Gebührenregelung und Bewirtschaftungszeiten im

<sup>23</sup> Die Benennung sollte, sofern nicht eine Namensgebung durch die Neubauung selbst (z. B. „Goethegalerie“, „Neue Mitte“) bestimmt wird, einen städtebaulichen Bezug repräsentieren, wie z. B. „Eichplatz“, „Markt“ oder „Altstadt“.

Straßenraum etc.) für Besucher, Touristen und Kunden von außerhalb enthält. Die Verteilung sollte im Rahmen von touristischen Informationsangeboten sowie vor Ort in Hotels, Lokalen, Kinos, Theatern etc. erfolgen. Das Informationsblatt sollte außerdem unter der Webadresse von Jena.de in der Rubrik „Parken in Jena“ als downloadfähige Internetversion zur Verfügung gestellt werden.<sup>24</sup> In anderen Veröffentlichungen kann darauf verwiesen werden.

Mit der Parkraumbewirtschaftung wird eine Steuerung des Zielverkehrsaufkommens angestrebt. Notwendige Voraussetzung für die steuernde Wirkung ist eine weit verbreitete Kenntnis der Regelungen, insbesondere der Gebührenhöhe. Die Regelungen sollten daher – auch für Ortsfremde – vor Ort möglichst transparent gemacht werden.

Eine Möglichkeit besteht darin, die jeweilige Gebührenstruktur am Parkscheinautomat weithin sichtbar durch eine farbliche Markierung zu signalisieren, wegen der assoziativen Wirkung z. B. durch Verwendung der Ampelfarben (Bild 13) oder durch numerische Darstellung des jeweils geltenden Stundentarifs mit Hinweis auf einen eventuell am Automat angebotenen Tagestarif.



**Bild 13:** Weithin sichtbare Kennzeichnung der Gebührenhöhe am Parkscheinautomat (Rot: 1,50 € pro Stunde, Gelb: 0,50 € pro Stunde, Grün: 0,50 € pro Stunde mit günstigem Tagestarif)<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Auf eine Benennung von Straßenabschnitten mit geringem Parkraumbangebot im Jenaer Zentrum und dessen angrenzendem Umfeld sollte an dieser Stelle grundsätzlich verzichtet werden.

<sup>25</sup> Die dargestellte Kennzeichnung wird z. B. in Berlin praktiziert. Bei eventuellen Gebührenänderungen wird die Markierung bei der ohnehin notwendigen Umprogrammierung des Parkscheinautomaten durch eine andere Farbfolie ersetzt.

## 4 Parkraumkonzeption außerhalb der Innenstadt

### 4.1 Grundlegendes Vorgehen bei der Problemanalyse

Die Grenzen des vorläufigen Untersuchungsgebiets können grob auf Basis einer Abschätzung festgelegt werden, die auf der Grundannahme beruht, wie weit die jeweils betroffene(n) Nutzergruppe(n) zu Fuß vom Auto zum Ziel zu gehen bereit sind. Für Beschäftigte liegt dieser Entfernungsbereich erfahrungsgemäß bei rund 10-15 Minuten Fußweg (das sind rund 1.000-1.500 m Distanz), für Besucher/Kunden und Bewohner dagegen nur bei rund 5 Minuten Fußweg (ca. 300-400 m Distanz<sup>26</sup>).

Im Rahmen der Untersuchung erfolgt dann eine genauere Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebiets sowie ggf. unterschiedlicher Parkzonen in Abhängigkeit von den Analyseergebnissen.

In Bestandsgebieten ist eine Berechnung des Parkraumbedarfs nach Bauordnung nicht sinnvoll. Hier soll vielmehr eine Analyse der Ist-Situation in folgenden Teilarbeitsschritten erfolgen:

- Ermittlung und Bewertung der relevanten Gebiets- und Nutzungsstruktur,
- Ermittlung des vorhandenen Parkraumangebots auf öffentlichen sowie ggf. auch privaten Flächen nach Anzahl und räumlicher Verteilung unter Berücksichtigung relevanter Einschränkungen wie z. B. Haltverbote, bereits vorhandene Bewirtschaftung, Ladezonen oder Straßenabschnitte, in denen aufgrund enger Bauflucht- bzw. Straßenraumbreiten das Parken zwecks Sicherung des Einsatzes von Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen nicht erlaubt werden kann<sup>27</sup>,
- Vereinfachte Ermittlung der gegenwärtigen Parkraumnachfrage (öffentlich, ggf. auch privat) durch Belegungszählungen zu verschiedenen Zeitschnitten an relevanten Wochentagen, wobei auch unzulässige Parkvorgänge wie z. B. Parken auf nicht dafür freigegebenen Gehwegen, in Haltverbotsbereichen oder auf Sperrflächen erfasst werden.

Als Erhebungstag ist ein normaler Werktag außerhalb von Ferienzeiten zu wählen. Eine außergewöhnliche Parksituation bzw. Parkraumnachfrage sollte am Erhebungstag allein schon deshalb nicht vorliegen, weil die Dimensionierung des notwendigen Parkraumangebots nach Wirtschaftlichkeitserwägungen nicht auf Anforderungen abgestellt werden sollte, die nur wenige Tage im Jahr, z. B. an den Wochenenden vor Weihnachten oder an Tagen von besonderen Stadtfesten gelten.

---

<sup>26</sup> Je nach Reisezweck können unterschiedliche Gehgeschwindigkeiten angesetzt werden; diese liegen bei Beschäftigten bei ca. 100 m pro Minute, bei anderen Nutzergruppen etwas niedriger (ca. 80 m pro Minute).

<sup>27</sup> Dies ist in Jena in einigen „gewachsenen“ Wohngebieten gegeben.

Im Normalfall reichen Belegungszählungen zu zwei bis fünf Zeitschnitten aus. Dabei ist entscheidend, welche Problemkonstellation jeweils gegeben ist. Folgende charakteristischen Zeitschnitte bieten sich grundsätzlich an:

- 04:00 – 05:00 Uhr zur Erfassung des Bewohnermaximums,
- 07:30 – 08:30 Uhr zur Erfassung der Parkzwecküberlagerung von Bewohnern und Beschäftigten in Bereichen, in denen auch eine Nachfrage durch Besucher/Kunden in relevanter Größenordnung zu erwarten ist,
- 10:30 – 11:30 Uhr zur Erfassung der Spitzennachfrage bzw. -auslastung vormittags (Parkzwecküberlagerung von Bewohnern<sup>28</sup>, Beschäftigten, Besuchern/Kunden, Studierenden etc.),
- 16:30 – 17:30 Uhr zur Erfassung der Spitzennachfrage bzw. -auslastung nachmittags (Parkzwecküberlagerung wie vormittags bereits heimkehrende Bewohner),
- 20:30 – 21:30 Uhr zur Erfassung von Parkzwecküberlagerungen abends (Freizeit/Gastronomie, Bewohner, Beschäftigte etc.).

Je nach Problemkonstellation sind diese Zeiten an spezifische örtliche Gegebenheiten anzupassen. Dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit Standorten von Unternehmen, die im Schichtdienst beschäftigen (z. B. produzierendes Gewerbe und Krankenhäuser).

Bei Problemkonstellationen, bei denen Bewohner betroffen sind, muss in jedem Fall die Nachterhebung erfolgen.

Im Zusammenhang mit einer Nachfrage durch Beschäftigte in angrenzenden Wohngebieten (siehe Kap. 4.3, Typen B und D) kann eine genauere Erhebungsmethode erforderlich werden, um zwischen Bewohnerfahrzeugen und standortfremden Fahrzeugen zu differenzieren. In diesem Falle erfolgt zum Zeitpunkt der maximalen Nachfrage, die zuvor wie oben dargestellt durch eine Belegungszählung ermittelt wurde, eine Kennzeichenerfassung der geparkten Fahrzeuge. Methodisch bieten sich zwei Verfahren an.

- (1) Abgleich der erfassten Fahrzeuge mit der Jenaer Halterdatei zur straßenabschnittsscharfen Ermittlung der im Untersuchungsgebiet gemeldeten Fahrzeuge,
- (2) Durchführung der Kennzeichenerfassung zu verschiedenen Zeitschnitten<sup>29</sup> zur Ermittlung der Parkdauern.

---

<sup>28</sup> Der Anteil der Bewohnerfahrzeuge, die tagsüber nicht bewegt werden bzw. im Zusammenhang mit kurzen Fahrten (Einkauf, Besorgungen, Bring- und Holfahrten im Zusammenhang mit Kindern etc.) über die meiste Zeit des Tages in Wohnnähe abgestellt bleiben, kann erfahrungsgemäß relativ hoch ausfallen.

<sup>29</sup> Erforderlich sind Erhebungen im 1- bis 2-Stunden-Rhythmus in einem Zeitraum, der aufgrund der im Gebiet üblichen Beschäftigungsstruktur festzulegen ist.



Die Genauigkeit der Ergebnisse ist am größten, wenn beide Verfahren kombiniert werden.

## 4.2 Grundlegende Aspekte der Konzeption

Die Parkraumkonzeption soll folgende Aussagen umfassen:

- Räumliche (Abgrenzung Bewohnerparken, gebührenpflichtige Abschnitte sowie sonstige Parkbereiche) und zeitliche Konzeption (Dauer der Gebührenpflicht, evtl. nächtliche Ausweitung etc.) sowie Vorschlag zur Gebührenhöhe,
- Qualitative Auswirkungen des Konzepts auf angrenzende Bereiche und bestimmte Nutzergruppen,
- Vorschlag zur Standortverteilung der Parkscheinautomaten,
- Empfehlungen zu begleitenden verkehrlichen Maßnahmen.

Nach Möglichkeit soll außerdem eine Wirtschaftlichkeitsberechnung erfolgen und ein Finanzierungskonzept (Einnahmenschätzung, Investitions- und Betriebskosten, Überwachung) erstellt werden.

Die Form der Einbeziehung von Bürgern und Betroffenen (Gewerbe, Einzelhandel etc.) sowie der Abstimmung mit Ämtern und Politikbereichen soll frühzeitig diskutiert und festgelegt werden.

Grundsätzlich soll die Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums im Umfeld der in Kap. 4.3 behandelten Schnittstellenbereiche nach einheitlichem städtischen Standard erfolgen, wie er in Bezug auf das Parkraumkonzept Innenstadt (Kap. 2) festgelegt ist.

## 4.3 Lösungsansätze bei typischen Problemkonstellationen

### 4.3.1 Typ A: Parkraumdefizite für Bewohner im Straßenraum ohne Nutzungskonkurrenzen mit anderen Nutzergruppen

Dicht bebaute Wohngebiete (z. B. Quartier Heimstättenstraße und Stadtteil Lobeda-Ost) sind teilweise durch ein unter dem Bedarf oder an dessen Grenze liegendes Angebot an öffentlichen Parkständen in Wohnungsnähe für die Bewohner gekennzeichnet.

Ein solcher Mangel lässt sich durch Erhebungen zum Zeitschnitt 4-5 Uhr morgens feststellen und dadurch charakterisieren, dass Fahrzeuge in Bereichen des öffentlichen Straßenraums abgestellt werden, die hierfür nicht vorgesehen sind (z. B. Gehwege, Abschnitte mit Haltverbot, Sperrflächen sowie Straßenabschnitte, in denen aufgrund enger Bauflucht- bzw. Straßenraumbreiten das Parken zwecks Sicherung des Einsatzes von Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen grundsätzlich nicht erlaubt werden kann).

Handlungsbedarf besteht grundsätzlich, sobald die erhobene Nachfrage über 100 % des vorhandenen, legalen Angebots liegt.

Bewirtschaftungsmaßnahmen können in einem solchen Fall kaum ohne zusätzlich Maßnahmen zu einer Verbesserung der Situation beitragen. Die Einführung von reinem Bewohnerparken kann allerdings dazu beitragen, dass vorhandene Reserven auf privatem Grund konsequenter genutzt werden.

Wesentlicher Lösungsansatz kann letztlich nur in einer Anpassung des Angebots an den nachgewiesenen Bedarf bestehen, beispielsweise durch Bau von Parkpaletten auf vorhandenen Parkplätzen, Verdichtung des Straßenraumparkens durch Schräg- oder Senkrechtaufstellung bei ausreichend breiten Fahrbahnquerschnitten, Anlage von zusätzlichen Parkplätzen in Randbereichen oder Bau von Quartiersgaragen auf bisher unbebauten Grundstücken bzw. im Zusammenhang mit Neubauvorhaben, die einen Stellplatznachweis erfordern. Fehlende Flächenoptionen und Investoren erfordern allerdings in der Realität überwiegend einen pragmatischen Umgang mit der Überlastungssituation (z. B. kleinräumige Optimierung des Parkstandsangebots im Bestand).

#### **4.3.2 Typ B: Nutzerkonkurrenzen an der Schnittstelle von Wohn- und Gewerbegebieten**

In solchen städtebaulichen Bereichen wird der knappe Parkraum den Bewohnern oft durch in der Nachbarschaft gelegene große Betriebe streitig gemacht (z. B. Bereich Magdelstieg/Tatzenpromenade). Die Ausstellung von Sonderparkberechtigungen für Bewohner kann dieses Problem reduzieren. Das Bewohnerparken schafft zwar keinen neuen Parkraum, erhöht aber die Parkchancen in Wohnungsnähe und hält andere Nutzergruppen in stärkerem Maße davon ab, in den Wohnquartieren zu parken.

Als Bewirtschaftungstyp kommt in diesem Fall das Mischungsprinzip mit reinem Bewohnerparken in räumlichen Teilbereichen in Frage. Der Bereich mit Mischungsprinzip soll allerdings zunächst eng begrenzt werden auf das Gebiet, in dem Beschäftigte der betreffenden Gewerbegebiete derzeit Parkmöglichkeiten suchen, weil anderenfalls die Kosten für das Aufstellen von Parkscheinautomaten den erwartbaren Einnahmen durch gebührenpflichtige Parkvorgänge nicht angemessen erscheinen. Eine weiträumigere Ausweitung kann dann sukzessive erfolgen, wenn entsprechende Erfahrungen über eine Verlagerung der Parkraumnachfrage der Beschäftigten in weiter entfernt liegende, jedoch ebenfalls schützenswerte Bereiche vorliegen.

Durch Erhebungen ist zuvor zu klären, inwieweit durch die Überlagerung der Nachfrage kritische Auslastungen im Straßenraum überhaupt entstehen und in welchen teilräumlichen Bereichen sie festzustellen sind. Als Schwellenwert für eine kritische Auslastung soll in diesem Falle eine mehr als 90-prozentige maximale Auslastung tagsüber angenommen werden. Kritische Zeitschnitte liegen vor allem vormittags (höchster Anteil von gleichzeitig anwesenden Beschäftigten) bzw. bei Betrieben mit Schichtbetrieb zu den Schichtwechselzeiten.

Vor Umsetzung einer Bewirtschaftung ist in jedem Falle mit den betreffenden Gewerbebetrieben zu klären, ob auf Firmengelände

Stellplätze für Beschäftigte und Besucher/Kunden geschaffen werden können bzw. bereits die Nutzung vorhandener Angebote optimiert werden kann. Eine Problemlösung auf privatem Grund der Gewerbebetriebe muss unbedingt Vorrang haben vor einer Maßnahme im öffentlichen Raum. Als zusätzliche Maßnahme kommt darüber hinaus je nach Standort die Entwicklung und Umsetzung eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements (siehe Kap. 5.4) in Frage.

### **4.3.3 Typ C: Nutzerkonkurrenzen an der Schnittstelle von Wohngebieten und großen Freizeiteinrichtungen**

Im Grundsatz gelten die im vorangegangenen Abschnitt dargestellten Rahmenbedingungen auch für diesen Problemtyp, dessen Problemstellung allerdings vorrangig in veranstaltungsbedingt temporären Nachfragespitzen durch Besucher bzw. Nutzer von Sport- und Freizeitanlagen (z. B. Sportanlagen Oberaue) besteht. Hauptnachfragezeiten liegen spät nachmittags und abends sowie an Wochenenden, wenn auch die Bewohner der angrenzenden Wohngebiete ihre maximale Nachfrage realisieren.

Als Lösung zum Schutz des (Wohn-)Umfeldes bietet sich in diesem Falle vorrangig die Einführung von reinem Bewohnerparken in den betroffenen, angrenzenden Wohngebieten an. Darüber hinaus ist es unbedingt notwendig, das Parkverhalten von Veranstaltungsbesuchern konsequent zu überwachen, um ein Einschleifen von unerwünschtem Fehlverhalten, auch beispielsweise Parkvorgänge auf unbefestigten Flächen in Naturräumen im unmittelbaren Umfeld, zu unterbinden.

Die durch die Freizeitnutzung erzeugte Nachfrage muss gleichzeitig durch andere infrastrukturelle und/oder organisatorische Maßnahmen gedeckt werden. Neben der Anlage von geordneten, bei (Groß-)Veranstaltungen in der Regel gebührenpflichtig bewirtschafteten Parkplätzen kommen hierfür vor allem veranstalterseitige Ticketangebote mit integrierter ÖPNV-Nutzung („Einheit von Eintrittskarte und Fahrticket“ mit Festlegung eines bestimmten Zeitrahmens vor und nach Veranstaltungsbeginn und -ende), auch in Kombination mit einem veranstaltungsbezogenen Park+Ride-Angebot (siehe Kap. 5.3), in Frage. Als Fußwegentfernung ist Veranstaltungsbesuchern eine Distanz von rund 1.000-2.000 m, das sind 10-20 Minuten Gehzeit, erfahrungsgemäß zuzumuten.

Bei kommerziell betriebenen Freizeiteinrichtungen ist davon auszugehen, dass das Parkraumangebot auf Grundlage eines Verkehrsgutachtens ermittelt und in ausreichendem Umfang auf Privatgrund realisiert wird.

Die Dimensionierung von Parkplätzen für öffentliche Sportstätten soll zumindest der Alltagsnachfrage im laufenden Sport- bzw. Trainingsbetrieb entsprechen. Ein darüber hinaus gehender, durch Veranstaltungen entstehender Parkraumbedarf ist dann durch weitergehende Maßnahmen (vgl. Abschnitt 4.3.2) zu decken.

#### 4.3.4 Typ D: Nutzerkonkurrenzen an der Schnittstelle von Wohngebieten und großen Dienstleistungseinrichtungen

Im Grundsatz gelten für diesen Problemtyp (z. B. Uni-Klinikum Lobeda) vergleichbare Rahmenbedingungen wie bei Typ B. Allerdings spielen teilweise Besucherverkehre (z. B. von ambulanten Patienten und Besuchern von stationären Patienten) eine größere Rolle als in Gewerbegebieten.

Auch der grundlegende Lösungsansatz entspricht demjenigen von Typ B. Im Grundsatz ist in jedem Einzelfall die Ausarbeitung eines Verkehrsgutachtens notwendig, mit dem die Anforderungen aus der jeweiligen Nachfragestruktur differenziert ermittelt und spezifische Lösungsansätze unter dem Aspekt einer möglichen Mehrfachnutzung von Parkieranlagen entwickelt werden können.

Dabei ist auch der Maßnahmenansatz des Mobilitätsmanagements (siehe Kap. 5.4) zu berücksichtigen.

## 5 Instrumente zur Angebotssteuerung

### 5.1 Stellplatzablösung

Bei der Planung von Gebäuden verpflichtet sich der Bauherr dazu, in ausreichender Anzahl Pkw-Stellplätze (ebenerdig, in Garagen oder Tiefgaragen) und Abstellanlagen für Fahrräder zu errichten. Diese können sich auch auf Fremdgrundstücken in angemessener Entfernung befinden, sofern diese dort öffentlich-rechtlich gesichert, also als Baulast im Baulastenverzeichnis eingetragen sind.

Grundsatz für diese Verpflichtung ist die Entlastung der öffentlichen Verkehrsflächen durch parkende Fahrzeuge. Die Verpflichtung zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf den privaten Grundstücken dient außerdem maßgeblich zur Förderung des Radverkehrs und damit ebenfalls letztlich zur Verringerung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs.

Die Erfahrungen mit kommunalen Fahrradabstellanlagensatzungen werden, soweit vorliegend, im „Zweiten Fahrradbericht der Bundesregierung“ als widersprüchlich charakterisiert.<sup>30</sup> Demnach wird jedoch die Befürchtung, eine Abstellplatzpflicht für Fahrräder stelle ein Hemmnis für Investitionsvorhaben dar, nach Erfahrung von Kommunen, die eine solche Satzung eingeführt haben, nur selten bestätigt.<sup>31</sup> Eine eindeutige Empfehlung zugunsten der Aufstellung einer kommunalen Satzungen kann vor dem derzeitigen Erfahrungshintergrund nicht gegeben werden; grundsätzlich ausgeschlossen werden sollte in jedem Falle die Möglichkeit einer Ablösung von Fahrradabstellplätzen, um die Ziele einer nachhalti-

<sup>30</sup> Vgl. hierzu die Darstellung der baurechtlichen Möglichkeiten und vorliegenden Erfahrungen zur Festsetzung von Fahrradabstellflächen im „Zweiten Fahrradbericht der Bundesregierung“, vorgelegt durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Jahr 2007.

<sup>31</sup> Ebd., Schlussbericht S. 167.

gen Förderung des Radverkehrs und Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrsaufkommens nicht zu schwächen.

Ist eine Errichtung von Stellplätzen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, kann die Bauaufsichtsbehörde anstelle dessen eine Ablösung festsetzen. Basis ist ein Ablösungsvertrag zwischen der Gemeinde und dem Eigentümer (bzw. Erbbauberechtigten).

Die Thüringische Bauordnung (ThürBO) (siehe Kap. 7.3.1) ermöglicht nach § 49 die Ablösung von Stellplätzen. In Jena besteht zur Konkretisierung eine städtische Ablösesatzung<sup>32</sup>, die fünf Zonen definiert, für die spezifische Ablösesummen festgesetzt sind. Zonenstruktur und Höhe der Ablösesummen entsprechen im Grundsatz den Festsetzungen in anderen vergleichbaren deutschen Großstädten (Stand 2009).

Die ThürBO bestimmt außerdem in Satz 4, dass der Geldbetrag zweckgebunden zu verwenden ist für:

- die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, Instandsetzung oder Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen oder
- sonstige investive Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr.

Im Rahmen des Parkraumkonzepts ergeben sich diesbezüglich insbesondere zwei Anwendungsbereiche:

- (Co-)Finanzierung eines zusätzlichen öffentlichen Stellplatzkontingents in Tiefgaragen von privaten Bauvorhaben innerhalb des Zentrums und
- Schaffung oder Co-Finanzierung von Quartiersgaragen in Quartieren mit Angebotsdefizit oder einer spezifisch ermittelten Nachfrage von Bewohnern und/oder Gewerbetreibenden und deren Beschäftigten (siehe unten).

Grundlage für die Mittelverwendung ist eine gesonderte Kontenführung im städtischen Haushalt.

## 5.2 Quartiersgaragen

Quartiersgaragen stellen einen möglichen Baustein zur Erweiterung des Parkraumangebots für Bewohner in solchen Quartieren dar, in denen der Bedarf auf privaten Grundstücken nicht realisierbar ist und im öffentlichen Raum nicht ausreicht. Als zweite Nutzergruppe kommen Unternehmen mit Standort im Quartier in Frage, die in der Quartiersgarage Stellplätze für Eigentümer, Beschäftigte und Kunden mitfinanzieren oder anmieten wollen.

Die vorliegenden Erfahrungen mit der Errichtung von Quartiersgaragen sind in Deutschland teilweise widersprüchlich. In einigen

---

<sup>32</sup> Satzung der Stadt Jena über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen (Ablösesatzung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.02.2002 (Amtsblatt 08/02, S. 82)

Großstädten besteht mittlerweile eine größere Anzahl von Quartiersgaragen, das Instrument wird in Politik und Verwaltung als erfolgreich betrachtet, der Einsatz soll zugunsten einer Entlastung des Straßenraums erweitert werden.<sup>33</sup> In anderen Fällen bestehen Nachfragedefizite in bestehenden Quartiersgaragen, Bewohner ziehen es offenbar vor, ihr Fahrzeug unter Anwendung des Instruments Bewohnerparkausweis (kostengünstiger) im Straßenraum abzustellen. Grundsätzlich erscheint es daher notwendig, die Eignung von möglichen Standorten im Einzelfall differenziert zu untersuchen.<sup>34</sup>

Grundlage für die Realisierung einer Quartiersgarage stellt dabei eine genaue Ermittlung des jeweils vorhandenen Nachfragepotenzials dar. Hierzu sind zwei Erhebungsschritte erforderlich:

- (1) Erhebung der Parknachfrage im öffentlichen Raum (methodische Vorgehensweise siehe Kap. 4.1),
- (2) Erhebung des tatsächlichen Bedarfs sowie der ökonomischen und sonstigen Rahmenbedingungen durch Befragung von Bewohnerhaushalten und Unternehmen im jeweiligen Gebiet.

Geeignete Standorte sind grundsätzlich abhängig von den Grundeigentumsverhältnissen vor Ort und können beispielsweise durch Wohnungsbaugesellschaften, die städtische Immobilienverwaltung oder private Investoren zur Verfügung gestellt werden.

In die Finanzierung können Finanzmittel aus der Stellplatzablösung einfließen.

Die Nutzung ist einzelvertraglich zu sichern.

### 5.3 Park+Ride

Als Grundansatz für Park+Ride wird im Stadtgebiet von Jena die Konzeption eines „Veranstaltungs-Park+Ride“ vorgesehen. Damit soll ein weitgehender Schutz von durch eine zielnahe, hohe Parkraumnachfrage bedrohten innerstädtischen Gebieten erfolgen und der mit den jeweiligen Anlässen<sup>35</sup> verknüpfte Besucherverkehr frühzeitig auf den ÖPNV umgeleitet werden.

Es handelt sich um einen temporären Park+Ride-Ansatz. Die Realisierung erfolgt dementsprechend unter Nutzung von großen, bestehenden Parkplätzen, die entweder im unmittelbaren Umfeld von (End-)Haltestellen der Jenaer Straßenbahn liegen oder während der Veranstaltungszeit durch ein Shuttle-Bus-Angebot bedient

<sup>33</sup> In Düsseldorf besteht derzeit (2009) bereits über 50 Quartiersgaragen mit rund 5.000 Stellplätzen für Bewohner und Beschäftigte, die durchschnittlichen Mietpreise liegen bei 60 Euro pro Monat.

<sup>34</sup> Im Falle einer neu errichteten Quartiersgarage in Köln mit rund 80 Bewohnerstellplätzen unter einem Quartiersmarktplatz (Auerbachplatz) lag die Zahl der privaten Interessenten bereits vor Beginn der Baumaßnahme über dem Angebot an freien Plätzen, es besteht weiterhin eine Warteliste. 10 Stellplätze wurden dem örtlichen Carsharing-Unternehmen (Cambio) zur Verfügung gestellt.

<sup>35</sup> Anlässe ergeben sich z. B. bei Heimspielen des FC Carl Zeiss Jena oder besonderen, besucherintensiven Stadtfesten in der Innenstadt.

werden. Sofern solche Parkplätze nicht (wie z. B. am Jenzigweg) durch öffentliche Gelder erstellt bzw. in städtischem Eigentum liegen, sind mit den Grundstückseignern veranstaltungs- und terminbezogen entsprechende Verträge abzuschließen.

Als Grundprinzip soll bei kostenpflichtigen Großveranstaltungen die „Einheit von Eintrittskarte und Fahrticket“ gelten. In anderen Fällen wie z. B. Stadtfesten, Jahrmärkten o.ä. ist im Zusammenhang mit Shuttle-Bus-Angeboten eine (Co-)Finanzierung durch die jeweiligen Veranstalter zu prüfen.

Der Neubau von Park+Ride-Anlagen stellt für Jena aufgrund der gegebenen Stadtstruktur und -größe keine sinnvolle Konzeptvariante dar.<sup>36</sup> Das Parkraumangebot für Besucher/Kunden erlaubt grundsätzlich zielnahe Parken, so dass ein Umsteigen auf den ÖPNV innerhalb des Jenaer Stadtgebiets weder attraktiv noch notwendig ist. Selbst unter Berücksichtigung einer flächendeckenden Bewirtschaftung der Jenaer Innenstadt bestehen außerdem für Beschäftigte zahlreiche zentrumsnahe Angebote zum Abstellen ihres Fahrzeugs; auch für diese potenzielle Nutzergruppe von „klassischem“ Park+Ride ergibt sich somit in Jena weder Handlungsdruck noch Nachfrage.

## 5.4 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement hat die Förderung einer umweltverträglichen Gestaltung der Mobilität zum Ziel. Zum einen geht es um Beschäftigte, die für eine verstärkte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrgemeinschaften und Fahrrad auf ihren Arbeitswegen gewonnen werden sollen. Zum anderen werden Menschen angesprochen, die ihre persönliche Mobilität (unabhängig vom Reisezweck) anders gestalten wollen oder gezielt dazu angeregt werden sollen. Gleichzeitig sollen damit die gegenwärtigen verkehrlichen Rahmenbedingungen und das vorhandene Mobilitätsangebot in Bezug auf alle Verkehrsarten besser bekannt gemacht und wo notwendig verbessert werden.

Mobilitätsmanagement kann sowohl standortbezogen als auch zielgruppenbezogen ansetzen.

Der Standortbezug (z. B. Gewerbegebiete und andere Arbeitsplatzschwerpunkte) bietet den Vorteil, Maßnahmen und Informationen mit einem konkreten räumlichen Bezug individuell auszurichten und spezielle Angebote wie z. B. ein Job-Ticket auch Nachfragegruppen aus kleineren Betrieben zugänglich zu machen.

Beim zielgruppenbezogenen Mobilitätsmanagement gilt es schwerpunktmäßig diejenigen Personengruppen anzusprechen, die ein großes Mobilitätspotenzial aufweisen (z. B. Berufspendler

---

<sup>36</sup> Erfahrungen aus Wissenschaft und Praxis belegen, dass ein klassisches Park+Ride-Angebot erst in Ballungsräumen von 500.000 Einwohnern aufwärts funktionsfähig ist. Auch in diesem Kontext soll jedoch der Schwerpunkt auf „wohnungsnahe Park+Ride“ mit Park+Ride-Anlagen an höherwertigen ÖPNV-Haltestellen (S-Bahn, Regionalbahn) liegen, d.h. der Anteil der Reisezeit mit dem ÖPNV soll möglichst groß ausfallen.

sowie Personen, die sich in Jena an- oder ummelden und die vorhandenen Mobilitätsangebote – vor allem mangels Kenntnis – nur unzureichend nutzen) oder von konkreten verkehrlichen Maßnahmen wie z. B. den in diesem Leitfaden behandelten Maßnahmen zur Fortschreibung des Parkraumkonzepts) betroffen sind.

Motive für eine Beteiligung von Unternehmen am standortbezogenen Mobilitätsmanagement können sehr unterschiedlich sein. Eine starke Klammer ergibt sich im Zusammenhang mit einem gemeinsamen Standortmarketing, bei dem die Erreichbarkeit nur ein Faktor von mehreren ist. Weitere bedeutsame Faktoren sind insbesondere:

- ökologische und soziale Einstellungen bzw. Zielsetzungen einzelner Unternehmer (z. B. Imagebildung im Zusammenhang mit der jeweils angebotenen Produkt- bzw. Dienstleistungspalette),
- die Frage der – aufgrund des steigenden Mangels an Fachkräften zunehmend schwierigen – Personalrekrutierung (z. B. starke ÖPNV-Bindung von Beschäftigten mit geringem Lohnniveau oder attraktive Zusatzleistungen für neue Beschäftigte) sowie
- Aspekte des betrieblichen Flächenmanagements (z. B. mittelfristige Flächenvorhaltung für Betriebserweiterungen oder Vorrang für Besucherstellplätze o.ä.).

Mögliche Bausteine eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements sind:

- Verbesserungen bei der ÖPNV-Erschließung von Gewerbegebieten, insbesondere solchen, die neu entwickelt werden oder deren Entwicklung zusätzlich unterstützt werden soll,
- Einführung eines Jobticket-Angebots oder gezielte Werbung für ein bestehendes, jedoch wenig nachgefragtes Angebot, mit Gründung von Organisationsstrukturen auf städtischer Ebene oder im Rahmen von privatrechtlichen Interessengemeinschaften, die auch kleineren Betrieben und Dienstleistern einen Zugang zum Jobticket ermöglichen, beispielsweise in Form eines „Mobilitätsvereins“,
- Entwicklung eines standortbezogenen Parkraumkonzepts (z. B. bei den in Kapitel 4.2 behandelten Problemkonstellationen der beiden Typen B und D),
- Entwicklung eines betriebsbezogenen Carsharing-Angebots, ggf. unter Einbeziehung von vorhandenen Betriebsfahrzeugen,
- Information und Werbung zur Fahrgemeinschaftsbörse im Internet „Pendlernetz“ ([www.pendlernetz.de](http://www.pendlernetz.de)), die eine spezielle Nutzermaske auch für Jena enthält, ggf. mit persönlichen Beratungsangeboten, wie diese genutzt werden kann,
- Verbesserungen und Werbeaktionen zum Fußgänger- und Fahrradverkehr auf Arbeitswegen,



- Standortbezogenes Verkehrsmarketing z. B. mit speziellen Kurzbroschüren für neue Betriebe und Beschäftigte, Einrichtung einer Internetplattform auf der städtischen Webseite mit Links zum ÖPNV-Betreiber, Herausgabe eines Orientierungsplans mit Parkinformationen, ÖPNV-Angebot etc. für Besucher oder auch Durchführung eines Wettbewerbs „Fahrradfreundlicher Betrieb“ (Zielgruppe Arbeitgeber) oder „Fit zur Arbeit“ (Zielgruppe Beschäftigte),
- Einrichtung eines Mobilitätsmanagement-Beirats auf Standortebene, der beratend wirkt gegenüber Stadt, ÖPNV-Betreibern, anderen Mobilitätsanbietern und örtlichen Betrieben,
- Einrichtung einer Mobilitätsberatungsstelle auf städtischer Ebene (z. B. gemeinsam mit den ÖPNV-Betreibern).

Der Einstieg in das Mobilitätsmanagement sollte über Betriebsbefragungen und die Ausarbeitung eines „Standort-Mobilitätskonzepts“ erfolgen. Beteiligt werden sollten alle vor Ort aktiven Mobilitätsanbieter sowie die betroffenen Betriebe und Verwaltungen. Ein Beteiligungsansatz hat sich als nützlich erwiesen. Besondere Bedeutung kommt dabei einzelnen „Leitbetrieben“ und „Schlüsselpersonen“ zu, die im Prozess eine aktive Rolle zu übernehmen bereit sind und damit andere potenziell Interessierte zur Mitarbeit animieren können.

Der Aufbau eines wirksamen Mobilitätsmanagements für einen spezifischen Standort braucht erfahrungsgemäß eine Anlaufzeit von rund 2-3 Jahren.

Schlüsselfaktor von Mobilitätsmanagement ist, neben der Parkraumbewirtschaftung im jeweiligen Zielgebiet, die Qualität des ÖPNV-Angebots.

## 5.5 Einzelaspekte

### 5.5.1 Parken in Gewerbegebieten

Das Thema betrifft in erster Linie die Frage, ob sowie in welcher Form und welchem Umfang in Gewerbegebieten öffentliche Parkstände für Pkw und Lkw zur Verfügung gestellt werden sollen.

Als Standard sollte dabei in jedem Falle gelten, dass das Stellplatz- bzw. Parkraumangebot für Beschäftigte, Kunden und Zulieferer im Regelfall unternehmensseitig und damit auf den privaten Grundstücken vorzuhalten ist.

In Bestandsgebieten kann es unter Umständen sinnvoll werden, im Zuge des Ausbaus des öffentlichen Erschließungssystems (Straßen, Plätze) auch spezielle Parkmöglichkeiten für Pkw und Lkw im Straßenraum zu schaffen, sofern dies auf den vorhandenen Grundstücken nicht in ausreichendem Maße möglich ist. Hierzu bedarf es jedoch einer Konzeptentwicklung im Einzelfall. Dabei sollten die im Abschnitt 5.4 skizzierten Ansätze für ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement berücksichtigt werden.

### 5.5.2 Reisebusparkplätze

Reisebusparkplätze bestehen derzeit auf dem Lutherplatz, am Stadion und im Bibliotheksweg. Bei Bebauung des Lutherplatzes soll ein neues zentrumsnahes Kontingent zum Abstellen von Reisebussen in der Wiesenstraße hergestellt werden. Die Standorte bedürfen einer Grundinfrastruktur zur Versorgung der Busfahrer bzw. Fahrzeuge, die noch näher festzulegen ist.

Ergänzend soll innerhalb des Zentrums eine funktionsfähige Ein- und Ausstiegshaltestelle für Bustouristen, z. B. am Löbdergraben oder im Bereich des Busbahnhofs bzw. ICE-Bahnhofs, hergestellt werden. Dabei ist allerdings darauf zu achten, dass der ÖPNV durch haltende/wartende Reisebusse nicht beeinträchtigt wird.

### 5.5.3 Wanderparkplätze

Wanderparkplätze sollen an wichtigen Einstiegspunkten von Naherholungsbereichen im Stadtgebiet eingerichtet werden. Ein geeignetes Konzept hierfür ist ausgehend von einer systematischen Bestandsanalyse (Adressen/Zielstruktur von Naherholungsfunktionen im Stadtgebiet, ÖPNV-Anbindung der Standorte, Frequentierung vorhandener Wanderparkplätze) unter Berücksichtigung ökologischer Anforderungen an die Zuwegung, Gestaltung und Befestigung des einzelnen Parkplatzes zu entwickeln.

Ein unmittelbarer Zusammenhang mit dem städtischen Parkraumkonzept besteht nur dann, wenn die Lage des Parkplatzes eine Bedeutung für unmittelbar angrenzende Siedlungsbereiche (Wohn- oder Gewerbegebiete) hat. In diesem Fall sollten die in Kap. 4.3.3 (Typ C) dargestellten Handlungsansätze berücksichtigt werden.

### 5.5.4 Wohnmobilstandplätze

Als geeigneter Standort für Wohnmobile ist im Regelfall der bewirtschaftete Campingplatz „Unter dem Jenzig“ zu betrachten, da hier die erforderliche Infrastruktur für mehrtägige Aufenthalte zur Verfügung steht.

Als Standort für die Ausweisung zentrumsnaher Wohnmobilstandplätze für Tagesbesucher bieten sich darüber hinaus grundsätzlich der Parkplatz Am Gries sowie entsprechend ausgewiesene Parkstände im Bereich des Camsdorfer Ufers und Wenigenjenaer Ufers an. Diese wie mögliche andere Standorte innerhalb des Zentrums oder an Straßenbahnhaltstellen außerhalb des Zentrums müssen jedoch im Einzelfall geprüft werden, ein entsprechendes Konzept ist noch zu erstellen.

Das Abstellen von Wohnmobilen auf öffentlichen Straßen und Parkplätzen über einen längeren Zeitraum lässt sich verkehrsrechtlich nur bedingt verhindern, sofern das Fahrzeug zugelassen ist. Im Einzelfall bedarf es einer gezielten Ansprache der Eigentümer und Beratung im Hinblick auf eine geeignetere Unterbringung.

## 6 Öffentlichkeitsarbeit

Die Einbeziehung der Betroffenen bei der Planung und der Umsetzung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen geschieht in zwei Stufen:

- (1) Im Zuge der planerischen Vorbereitung sollen die betroffenen Bewohner, Geschäftsleute, Gewerbetreibende, öffentliche und private Einrichtungen sowie fachlich betroffene Interessenverbände (z. B. Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer) in geeigneter Form rechtzeitig informiert und beteiligt werden. Für Institutionen kommt dabei die Einberufung eines projektbegleitenden Arbeitskreises in Frage.
- (2) Im Zuge der Umsetzung sind in den für Parkraumbewirtschaftung neu vorgesehenen Gebieten alle Haushalte, Firmen, Praxen und Einrichtungen rechtzeitig durch ein zu verteilendes Informationsblatt zu unterrichten. Zwischen dieser Information und dem Wirksamwerden der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen soll mindestens eine Frist von drei Monaten liegen, um die rechtzeitige Erteilung der Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen zu gewährleisten. Bisherige Erfahrungen haben gezeigt, dass eine kürzere Frist nicht ausreicht, um die eingehenden Anträge zu bearbeiten, und dass eine verspätete Erteilung von Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen der Akzeptanz der Maßnahmen durch die Bevölkerung schaden kann.

## 7 Anhang

### 7.1 Glossar

*Ggf. noch ergänzen*

### 7.2 Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen

Bei der Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Verkehrsflächen handelt es sich um Maßnahmen auf der Grundlage des Straßenverkehrsrechts. Rechtsgrundlage sind die §§ 5b, 6 Abs. 1 und 6a Straßenverkehrsgesetz - StVG - sowie 13, 41 bis 43, 45 und 46 Straßenverkehrs-Ordnung - StVO -.

Parkscheinautomaten sind Verkehrseinrichtungen nach § 43 Abs. 1 StVO. Die Aufstellung oder Auftragung von Verkehrszeichen einschließlich der Fahrbahnmarkierungen und von Verkehrseinrichtungen sowie deren Entfernung bedürfen jeweils der Anordnung nach § 45 StVO. Die Aufstellung oder Entfernung von Verkehrszeichen oder -einrichtungen ohne Vorliegen einer derartigen Anordnung ist rechtsfehlerhaft, unter Umständen sogar nichtig.

Gemäß § 6a Abs. 6 StVG können für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen Gebühren erhoben werden. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen.

Die Verpflichtung der Verkehrsteilnehmer zum Parken mit Parkschein geht jedoch nicht von den Parkscheinautomaten aus, sondern von den entsprechenden Verkehrszeichen mit Zusatzzeichen. Hierfür kommen entweder die Zeichen 290 StVO (eingeschränktes Haltverbot für eine Zone) mit Zusatzzeichen „Parken mit Parkschein frei“ oder Zeichen 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzzeichen 1052-33 („mit Parkschein“) in Frage.

Die Parkgebührenpflicht ist unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes auf die Zeiten des tatsächlichen Kurzzeitparkbedarfs zu befristen.

Das Halten/Parken zum Ein- und Aussteigen sowie zum Be- und Entladen ist bereits gemäß § 13 Abs. 3 StVO gesetzlich von der Parkgebührenpflicht freigestellt. Dies gilt gemäß § 41 Abs. 2 StVO auch für mit Zeichen 286 StVO gekennzeichnete reine Bewohnerparkbereiche. Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sowie Blinde, die über eine allgemeine Ausnahmegegenehmigung verfügen, sind ebenfalls von der Parkgebührenpflicht freigestellt. Für Zeichen 286 StVO gilt die Freistellung bis zu einer Höchstparkdauer von drei Stunden.

Gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO kann Parkraum vollständig oder zeitlich beschränkt reserviert werden für „Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel“. Durch diese Bewohnerparkprivilegierung wird weder zusätzlicher Parkraum geschaffen noch den Bewohnern die Nutzung eines bestimmten Parkstan-

des gewährleistet. Sie begünstigt lediglich das Parken der Bewohner gegenüber jenem der Nichtbewohner.

(Reine) Bewohnerparkbereiche wurden durch die StVO-Novelle vom 1. Januar 2002 auf weiträumigere Gebiete (bis maximal 1.000 m Ausdehnung) ausgeweitet. Bei solch weiträumigen Gebieten soll der Anteil der für die Bewohner reservierten Stellflächen auf 50 % (werktags 9-18 Uhr) bzw. 75 % (in der übrigen Zeit) beschränkt bleiben. Für die Parkflächen der allgemeinen Nutzung soll eine geeignete Bewirtschaftungsform festgelegt werden (siehe hierzu auch die Verwaltungsvorschrift zu § 45 der Straßenverkehrsordnung).

Bei einer Parkkonkurrenz der Bewohner untereinander sind die Inhaber von Bewohnerparkausweisen gleichrangig. Parksonderrechte für Bewohner können nur in Betracht kommen, wenn der von den Bewohnern zu nutzende Parkraum zugleich auch durch konkurrierende Nachfragegruppen (z. B. Berufspendler) in Anspruch genommen wird.

Im Folgenden werden die Aussagen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung<sup>37</sup> zu Bewohnerparkvorrechten dargestellt:

Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel (Bewohnerparkvorrechte)

1. Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.

2. Bewohnerparkvorrechte sind vorrangig mit Zeichen 286 oder Zeichen 290 mit Zusatzschild "Bewohner mit Parkausweis ... frei", in den Fällen des erlaubten Gehwegparkens mit Zeichen 315 mit Zusatzschild "nur Bewohner mit Parkausweis ..." anzuordnen. Eine bereits angeordnete Beschilderung mit Zeichen 314 (Anwohnerparkvorrecht nach altem Recht) bleibt weiter zulässig. Werden solche Bewohnerparkvorrechte als Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen angeordnet (vgl. Nummer 6), kommen nur Zeichen 314, 315 in Betracht. Die Bezeichnung des Parkausweises (Buchstabe oder Nummer) auf dem Zusatzschild kennzeichnet zugleich die räumliche Geltung des Bewohnerparkvorrechts.

3. Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs (vgl. dazu Nummer 4), des vorhandenen Parkdrucks (vgl. dazu Nummer 1) und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Dabei muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnern dieser städtischen Quartiere üblicherweise zum Parken aufgesucht werden. Die maximale Ausdehnung eines Bereiches darf auch in Städten mit mehr als 1 Mio. Einwohnern 1.000 m nicht übersteigen. Soweit die Voraussetzungen nach Nummer 1 in einem städtischen Gebiet vorliegen, dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten übersteigt, ist die Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) zulässig.

4. Innerhalb eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten dürfen werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden. In

<sup>37</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 22. Oktober 1998 (BAnz. Nr. 246b vom 1998-12-31, Ber. 1999 S. 947), zuletzt geändert am 1 Mai 2006 (BAnz. Nr. 74 vom 2006-04-19, S. 2968).

*kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsangemessene Ausdehnung (vgl. Nummer 3) wesentlich unterschritten wird, können diese Prozentvorgaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung der ortsangemessenen Höchstausdehnung wiederum die Einhaltung der Prozent-Vorgaben ergibt.*

*5. Für die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung empfiehlt sich die Parkraumbewirtschaftung (Parkscheibe, Parkuhr, Parkscheinautomat). Nicht reservierte Parkflächen sollen möglichst gleichmäßig unter besonderer Berücksichtigung ansässiger Wirtschafts- und Dienstleistungsunternehmen mit Liefer- und Publikumsverkehr sowie des Publikumsverkehrs von freiberuflich Tätigen in dem Bereich verteilt sein.*

*6. Bewohnerparkvorrechte können in Bereichen mit angeordneter Parkraumbewirtschaftung (vgl. zu § 13) auch als Befreiung von der Pflicht, die Parkscheibe auszulegen oder die Parkuhr/den Parkscheinautomat zu bedienen, angeordnet werden. Zur Anordnung der Zusatzschilder vgl. Nummer 2.*

*7. Bewohnerparkausweise werden auf Antrag ausgegeben. Einen Anspruch auf Erteilung hat, wer in dem Bereich meldebehördlich registriert ist und dort tatsächlich wohnt. Je nach örtlichen Verhältnissen kann die angemeldete Nebenwohnung ausreichen. Die Entscheidung darüber trifft die Straßenverkehrsbehörde ebenfalls im Einvernehmen mit der Stadt. Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug. Nur in begründeten Einzelfällen können mehrere Kennzeichen in den Parkausweis eingetragen oder der Eintrag "wechselnde Fahrzeuge" vorgenommen werden. Ist der Bewohner Mitglied einer Car-Sharing-Organisation, wird deren Name im Kennzeichenfeld des Parkausweises eingetragen. Das Bewohnerparkvorrecht gilt dann nur für das Parken eines von außen deutlich erkennbaren Fahrzeugs dieser Organisation (Aufschrift, Aufkleber am Fahrzeug); darauf ist der Antragsteller schriftlich hinzuweisen.*

*8. Der Bewohnerparkausweis wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erteilt. Dabei ist das Muster zu verwenden, das das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Verkehrsblatt bekannt gibt.*

### **7.3 Bauordnungsrechtliche Bestimmungen zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen in der Thüringer Bauordnung (ThürBO)**

Im Folgenden werden die Bestimmungen des § 49 der ThürBO in der Fassung vom 16 März 2004 (GVBl. S. 349), zuletzt geändert durch Gesetz vom 5. Februar 2008 (GVBl. S. 40) im Auszug wiedergegeben:

#### **§ 49 Stellplätze und Garagen, Abstellplätze für Fahrräder**

(1) Bei der Errichtung von Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, müssen geeignete Stellplätze oder Garagen hergestellt werden, wenn und soweit insbesondere unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des öffentlichen Personenverkehrs zu erwarten ist, dass der Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug erfolgt (notwendige Stellplätze und Garagen). Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen ist nur der Mehrbedarf zu decken. Die Stellplatzpflicht nach den Sätzen 1 und 2 entfällt, wenn die Gemeinde durch örtliche Bauvorschrift nach § 83 oder durch städtebauliche Satzung die Herstellung von Stellplätzen und Garagen ausschließt oder beschränkt.

(2) Die Stellplätze und Garagen sind auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert wird, herzustellen oder nach Absatz 3 abzulösen.

(3) Die Stellplätze können mit Einverständnis der Gemeinde durch Zahlung eines Geldbetrags abgelöst werden. Die Höhe des Geldbetrags je Stellplatz ist durch Satzung festzulegen und kann insbesondere nach der Art der Nutzung und der Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden. Der Geldbetrag darf 60 vom

Hundert der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen nach Absatz 4 Nr. 1 einschließlich der Kosten des Grunderwerbs im Gemeindegebiet oder in bestimmten Teilen des Gemeindegebiets nicht übersteigen.

(4) Die Gemeinde hat den Geldbetrag nach Absatz 3 zweckgebunden zu verwenden für

1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, Instandsetzung oder Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen,
2. sonstige investive Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr.

(5) Ist nach der Art oder Nutzung einer Anlage mit einem erheblichen Zu- oder Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu rechnen, sind Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in dem erforderlichen Umfang herzustellen.

Die Stadt Jena hat zur Konkretisierung dieser Bestimmung eine Satzung<sup>38</sup> erlassen, die die Ablösung von Stellplätzen festlegt (siehe Kap. 7.4).

## 7.4 Kommunale Instrumente zum Parken in Jena

### Anmerkung

*Folgende Anhänge sollten an dieser Stelle dem Leitfaden verwaltungsseitig angefügt werden, damit er alle für Jena geltenden Bestimmungen und Verfahrensweisen zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr enthält:*

- *Ablösesatzung der Stadt Jena*
- *Parkgebührenordnung der Stadt Jena*
- *Beschlüsse, Hinweise, Formulare etc. zum Bewohnerparken sowie zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO für andere Nutzergruppen (z. B. private Besucher, Beherbergungsunternehmen, ansässige Betriebe, Praxen, Einrichtungen)*
- *Sonstiges?*

---

<sup>38</sup> Satzung der Stadt Jena über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen (Ablösesatzung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.02.2002 (Amtsblatt 08/02, S. 82)