

Sitzungsunterlagen

45. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs-
und Energieausschusses

01.02.2016

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	3
Einladung	3
Vorlagendokumente	4
TOP Ö 1 Altstadtparkkonzept	4
Beschlussvorlage 2734/15	4
DRU 2734-15 - Altstadtparken_Bericht-1-0 2734/15	8
TOP Ö 2 Städtebaulicher Vertrag IKEA – Stadt:	33
Beschlussvorlage 2840/16	33
20160120_Anlage_Kostenverteilung_Erschließung 2840/16	36
ANLAGE_2A-Investor (2) 2840/16	37
ANLAGE_2B-Stadt 2840/16	38
Beschlussfassung_städtebaulicher_Vertrag_20012016 2840/16	39



Wetzlar, 27.01.2016

Einladung

Gremium	Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss
Sitzungsnummer	UVE/045/2016
Datum	Montag, den 01.02.2016
Uhrzeit	18:00 Uhr
Ort	Plenarsaal des Neuen Rathauses (1. OG)
Sitzung	öffentlich

Die Beratung erfolgt gemeinsam mit dem Bauausschuss

Tagesordnung:

- 1 Altstadtparkkonzept
Vorlage: 2734/15 - I/635
- 2 Städtebaulicher Vertrag IKEA – Stadt
Bezug Drucksachen Nr.: 2567/15 vom 30.09.2015
Vorlage: 2840/16 - I/657

gez. Dr. Greis
Ausschussvorsitzende

Beglaubigt:



BESCHLUSSVORLAGE

Fachamt/Antragsteller/in

Datum

Drucksachen-Nr.: - AZ:

Tiefbauamt	18.11.2015	2734/15 - I/635
------------	------------	-----------------

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Top	Abst. Ergebnis
Magistrat	30.11.2015		
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss			
Bauausschuss			
Stadtverordnetenversammlung			

Betreff:

Altstadtparkkonzept

Anlage/n:

Altstadtparken Bericht

Beschluss:

Das Altstadtparkkonzept wird als strategischer Handlungsrahmen für die Parkraumoptimierung (auch im Vorgriff auf mögliche entfallende Stellplätze durch Umgestaltungsmaßnahmen in der Wetzlarer Altstadt) anerkannt. Die einzelnen Maßnahmen werden über gesonderte Gremienvorlagen beschlossen und sukzessive umgesetzt.

Wetzlar, den 25.11.2015

gez. Kortlüke
Stadtrat

Begründung:

Allgemeines / Historie

In dem in 2012 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Innenstadtentwicklungskonzept (ISEK) ist als ein wichtiger Punkt das Parken in den Innenstadtquartieren aufgeführt. Da es aufgrund der Ausdehnung und der unterschiedlichen Ansprüche an die Quartiere nicht sinnvoll ist, alle gemeinsam zu betrachten, wurde in einem ersten Schritt das Quartier der Altstadt betrachtet und beplant. In weiteren Schritten werden für weitere Quartiere Konzepte erstellt.

Aus dem ISEK-Prozess heraus wurde das Tiefbauamt der Stadt Wetzlar Ende 2012 mit der Überprüfung der Parksituation und der Erstellung eines Parkkonzeptes für die Altstadt beauftragt.

Die Konzepterstellung begründet sich neben dem ISEK-Prozess auch aus den Forderungen der Anwohner und Altstadthändler sowie aus einem Prüfungsauftrag der ehemaligen Koalition (CDU/FDP/FWG) von 2010 eine Parkpalette in der Avignon-Anlage zu errichten, um auf die bei Umbau- bzw. Umgestaltungsmaßnahmen entfallenen Stellplätze zu reagieren und diese ersetzen zu können (z.B. Umgestaltung Steighausplatz).

Das nun zur Beschlussfassung vorliegende Altstadtparkkonzept ist das Ergebnis aus Terminen mit der IG Altstadt, Wohnungsbauvertretern, der Verwaltung und der Wetzlarer Bürgerschaft.

Analyse / Beteiligung Dritter

Seit 2006 wird seitens der Verkehrsplanung der Stadt Wetzlar der ruhende Verkehr im Bereich der Altstadt im halbjährlichen Rhythmus erfasst. Die Ergebnisse der Erhebungen sind in Auswertungslisten zusammengefasst und stellen die Grundlage des Parkkonzeptes dar (diese Listen sind nicht Bestandteil der Gremienvorlage). Auf dieser Grundlage wurde für die einzelnen Altstadtbereiche die Auslastung der Stellplätze ermittelt.

Außerdem wurden die Parkgebühren und Parkzeiten im Bereich der Altstadt überprüft und mit denen anderer Städte in Mittelhessen (Gießen, Marburg, Limburg) verglichen.

In den nachfolgend aufgeführten Terminen wurden diese Ergebnisse vorgestellt und diskutiert. Dabei sind die in der Anlage zusammengestellten Eckpunkte für die spätere Umsetzung entstanden.

18.10.2013 Auftaktgespräch mit Vertretern der IG Altstadt

Hier wurde in einer Diskussionsrunde der grundsätzliche Rahmen des Altstadtparkkonzeptes festgelegt und bereits erste Auswertungsergebnisse der Verkehrserhebungen vorgestellt.

24.07.2014 Termin mit Vertretern der IG Altstadt, der Wohnungswirtschaft (Haus und Grund, WWG) und der Verwaltung (u.a. Straßenverkehrsbehörde, WiFö)

In diesem Termin wurden die im vorigen Termin erarbeiteten Grundlagen auch mit Vertretern der Wohnungswirtschaft diskutiert, um einen gemeinsamen Konsens der unterschiedlichen Nutzungsansprüche herzustellen.

07.11.2014 öffentlicher Workshop

Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen eines Workshops am Altstadtparkkonzept beteiligt. Die Einladung erfolgte über die Presse und das Internet. Im Workshop wurden zunächst

die ersten Ergebnisse vorgestellt und diskutiert. Zusätzliche von Bürgern hervorgebrachte Aspekte wurden in das Parkkonzept übernommen. Im Nachgang wurde durch die Presse über das Ergebnis berichtet und die Bürger nochmals gebeten weitere Wünsche an das Altstadtparkkonzept beim Tiefbauamt einzureichen. Die Bürgerbeteiligung endete Ende Februar 2015.

24.02.2015 Beteiligung des Gesamtpersonalrats der Stadtverwaltung

Ein wichtiger Punkt des Altstadtparkkonzepts ist die Freigabe des städtischen Mitarbeiterparkplatzes am Rathaus für die Öffentlichkeit. Im Konzept wird vorgeschlagen diese rd. 200 Stellplätze zu bewirtschaften und somit ein zusätzliches Angebot für die Bewohner und Kunden der Altstadt zu schaffen. Bereits im Vorfeld wurde seitens des Personalrats eine Unterschriftenaktion zum Erhalt des Parkplatzes für die Mitarbeiter durchgeführt. In dem Termin am 24.02.2015 wurde das Parkkonzept vorgestellt. Der Personalrat behielt sich vor, erst während der Gremienbeteiligung seine Stellungnahme zu dem dann vorliegenden abschließenden Konzept abzugeben. Dessen ungeachtet, wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen.

- 1.. Generelle Öffnung der Schrankenanlage für die Parkplätze „Rathaus“ und „Zwack'sche Lahninsel“ (bisher 14.30 Uhr bzw. 15.30 Uhr).
- 2.. Die Bediensteten, die zu diesen beiden Stellplätzen Zugangsberechtigt sind, erhalten einen Parkausweis, der ihnen die unentgeltliche Nutzung der ansonsten zu bewirtschaftenden und damit entgeltpflichtigen Parkstände ermöglicht. Angesichts der Tatsache, dass der Dienstbeginn der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor den Zeiten liegt, in denen Besucherinnen und Besucher der Stadt bzw. Kundinnen und Kunden des Einzelhandels auf diese für sie entgeltlichen Stellplätze zugreifen ist davon auszugehen, dass die Bediensteten trotz der vorgesehenen Änderung in ausreichendem Maße Stellplätze vorfinden werden.
- 3.. Diese Regelung soll zwölf Monate nach ihrer Einführung evaluiert werden

Ergebnis

Die in den oben genannten Terminen hervorgebrachten Anregungen wurden in den laufenden Prozess aufgenommen und abgewogen. Resultierend hieraus sind die folgenden 10 Eckpunkte als wesentliche Forderungen/Wünsche entstanden.

Eckpunkte des Altstadtparkkonzeptes

- 1.. Das Altstadtparkkonzept soll das Parken im Quartier der Altstadt vereinheitlichen und neu organisieren.
- 2.. Die Einteilung der gebührenpflichtigen Parkplätze wird vereinfacht und übersichtlicher: Kurzparken bis 1 h und Langparken bis 4 h
- 3.. Parken über 4 h an den Standorten Rathaus, Bachweide und den Parkhäusern.
- 4.. Kostenloses Parken bis 15 Minuten auf den Kurzzeitparkplätzen sowie in den Tagesrand- und Nachtstunden
- 5.. Gebühren mit 0,50€/15Min. (Kurz-P) und 0,50€/60min (Lang-P) weiterhin günstig auf dem Niveau von Gießen, Limburg und Marburg
- 6.. Erweiterung des Angebotes an öffentlich nutzbaren Parkplätzen um rund 300 Parkstände (Rathaus, Lahninsel, Zwack'sche Lahninsel, Domplatz, Franziskaner-Straße, Konrad-Adenauer-Promenade) unter Berücksichtigung der Belange der Bediensteten (siehe oben).
- 7.. Zusammenfassung des Bewohnerparkens in der Altstadt auf eine Zone
- 8.. Neuorganisation der Halteplätze für Tourismusbusse
- 9.. Bessere Ausschilderung der Parkplätze an der Altstadt

10. Bessere Informationen über die Parkplätze in und an der Altstadt im Internet und auf Informationsflyern für Einzelhandel und Gastronomie.

Ausblick

Die im beiliegenden Konzept erläuterten Eckpunkte können nicht auf einmal umgesetzt werden. Für einige Maßnahmen müssen Planungen erstellt und separat in den Geschäftsgang eingebracht werden. Andere Maßnahmen bedürfen der Änderung der Parkgebührenordnung der Stadt Wetzlar.

Insbesondere durch den Abriss des Stadthauses wird in diesem Bereich der Altstadt, zumindest während der Bauphase, ein zusätzlicher Parkdruck entstehen. Für diese Zeit muss während der Planungsphase eine separate Lösung gefunden werden, die mit der Baustelleneinrichtung und dem Bauablauf in Einklang zu bringen ist. Diese temporäre Lösung ist nicht Teil des Altstadtparkkonzeptes..

STADT WETZLAR



Altstadt Wetzlar

Konzept für den ruhen- den Verkehr in der Alt- stadt

November 2015

Konzept

für den ruhenden Verkehr in der Altstadt
der Stadt Wetzlar

Erläuterungsbericht

Version 1.0

Stand November 2015

STADT WETZLAR



Auftraggeber

Magistrat der Stadt Wetzlar
Ernst-Leitz-Straße 30
35578 Wetzlar

LADEMACHER
planen und beraten

Auftragnehmer

Lademacher planen und beraten
Dipl.-Ing. Christian Lademacher
Weg am Kötterberg 24
44807 Bochum
info@lademacher.de
+49 234 - 62 37 399
+49 152 - 54 23 90 41

INHALT

1	Aufgabenstellung	4
2	Untersuchungsgebiet	4
3	Begriffsbezeichnungen	6
4	Integration der Planung, Öffentlichkeitsbeteiligung	7
5	Analyse des bestehenden Parkraumangebotes	8
6	Vergleich des Parkraumangebotes und der Lagequalität zwischen der Altstadt und dem Forum Wetzlar	13
7	Konzeptentwicklung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
8	Zusammenfassung der Konzeptbausteine nach Nutzergruppen	23

1 Aufgabenstellung

Das Thema „Parken in der Altstadt“ wird in Wetzlar seit vielen Jahren kontrovers diskutiert. Für die Einen, die die Altstadt vornehmlich als Aufenthalts- und Erlebnisort nutzen, gibt es dort zu viele Parkplätze. Es wird der Vorwurf erhoben, Parkplätze belegten über Gebühr den öffentlichen Raum und beeinträchtigten das historische Ambiente der alten Gassen. Auf der anderen Seite sind die Bewohner und Händler der Altstadt, für die ihre Lebensqualität und ihre existenziellen Interessen eng mit der funktionalen Nutzbarkeit dieses Gebietes verbunden sind. Hierzu gehören auch eine gute Erreichbarkeit und ein adäquates Angebot für den ruhenden Verkehr.

Beide Standpunkte sind aus ihren jeweiligen Interessenslagen heraus gut verständlich. Allerdings scheinen sie unvereinbar gegeneinander zu stehen. Es gilt also aus übergeordneter Sicht, das Parkraumkonzept für die Altstadt Wetzlar dahingehend weiterzuentwickeln, dass ein vernünftiger Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessenslagen entwickelt wird. Das Konzept soll hierbei sowohl die Möglichkeiten einer sinnvollen und machbaren Weiterentwicklung des bestehenden Angebotes aufzeigen als auch die Grenzen des räumlich, technisch und finanziell realisierbaren Rahmens.

Das Altstadtparkkonzept ist dabei vornehmlich als strategischer Handlungsrahmen für die Optimierung des ruhenden Verkehrs zu verstehen. Dennoch werden hierbei auch einzelne Maßnahmen angesprochen und beschrieben. Das Konzept kann hierbei auf fundierten Unterlagen aufbauen. Seit 2006 hat die Stadt Wetzlar im halbjährigen Rhythmus den ruhenden Verkehr im Altstadtbereich in Stichproben erfasst. Hierüber kann ein aufschlussreiches Bild der örtlichen Gegebenheiten und Zustände für den ruhenden Verkehr dargestellt werden. Dieses bildet die Grundlage des hieraus zu entwickelnden Konzeptes.

2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet der vorliegenden Studie wird im Wesentlichen durch die historische Kernstadt Wetzlars definiert, der heute als Altstadt bezeichnete Bezirk. Die Abgrenzung erfolgt hierbei aus funktionalen Gründen und richtet sich somit nicht an Verwaltungsgrenzen von Stadtbezirken oder historischen Grenzen aus.

Im Westen bildet der Karl-Kellner-Ring bis zum Friedrich-Ebert-Platz (ohne diesen mit einzuschließen) die Grenze des Untersuchungsgebiets. Ab dort verläuft die Abgrenzung entlang des um die Altstadt verlaufenden Grüngürtels, welcher einen Teil der ehemaligen Stadtbefestigung darstellt, über die Avignon-Anlage und die Konrad-Adenauer-Promenade. Im bebauten Zwischenabschnitt, welcher von der Turmstraße und der Oberstorstraße durchquert wird, ist der Bereich bis zur Stadthalle Teil des Untersuchungsgebiets. Nordwestlich der Wöllbachtorstraße verläuft die Abgrenzung weiter durch die Grünanlage bis zur Hauser Gasse. Hauser Gasse und Hausertorstraße sind bis zur Einmündung der Haarbachstraße Teil des Untersuchungsgebietes, welches dort endet.

Die nördliche Abgrenzung der Altstadt bildet die Lahn. Da sich der Bereich der historischen Neustadt auf der gegenüberliegenden Lahnseite in seinen Charakteristika stark denen der Altstadt ähnelt und mit dem Parkplatz am Haarplatz und der Alten Lahnbrücke eine wichtige Verknüpfung beider Stadtorte gegeben ist, ist der Bereich um Langgasse, Hintergasse und Haarplatz auch in das Untersuchungsgebiet aufgenommen worden. Die

nord-westliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes bildet wiederum der Karl-Kellner-Ring ohne diesen einzuschließen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Umgebungskarte mit dem Untersuchungsgebiet.



Abb. 1 Umgebungskarte mit Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Insgesamt kann das hierüber definierte Untersuchungsgebiet als recht homogen hinsichtlich der stadträumlichen Strukturen bezeichnet werden. Gleichwohl bilden sich bei einem historisch gewachsenen Stadtraum nicht alle Übergänge scharf aus oder gehen fließend in andere Nutzungsstrukturen über. Fasst man hier den Untersuchungsraum immer weiter, wird zum einen der Erhebungsaufwand immer größer und zum anderen ergibt sich die Gefahr, dass die Ergebnisse immer undeutlicher in Bezug auf das Kerngebiet werden können.

3 Begriffsbezeichnungen

Einige im Text verwendeten Begriffe werden umgangssprachlich anders verwendet als in der Fachsprache. Um hier ein einheitliches Verständnis zu schaffen, werden die nachfolgend aufgeführten Begriffe erläutert:

- Als **Parkstand** wird die abgegrenzte Fläche zum Abstellen (Parken) eines Fahrzeuges im öffentlichen Verkehrsraum bezeichnet.

Nach ständiger Rechtsprechung ist ein Verkehrsraum dann öffentlich, wenn er entweder ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten ohne Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse für jedermann oder aber zumindest für eine allgemein bestimmte größere Personengruppe zur Benutzung zugelassen ist und auch benutzt wird. Somit können auch durch nicht öffentliche Eigentümer betriebene Anlagen wie Parkhäuser oder Tiefgaragen die rechtliche Bedeutung eines öffentlichen Verkehrsraums erlangen.

Umgangssprachlich wird ein Parkstand auch als *Parkplatz* oder *Stellplatz* bezeichnet. Alle drei Begriffe werden synonym verwendet. Fachlich korrekt beschreiben alle drei Begriffe jedoch unterschiedliche, nicht identische Inhalte.
- Im Gegensatz zum Parkstand ist ein **Stellplatz** eine Fläche zum Abstellen eines Fahrzeuges außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen. Ein Stellplatz charakterisiert sich dadurch, dass er zwingend auf privatem Grund liegen muss und die Nutzung dieses Stellplatzes einem fest definierten Nutzer oder Nutzergruppe vorbehalten ist.

Da es keinen Oberbegriff für die Bezeichnungen ‚Parkstand‘ und ‚Stellplatz‘ gibt, wird im folgenden Text bei Zusammenfassungen beider Einheiten der Begriff ‚Parkstand‘ verwendet. Dies gilt ebenso bei unklaren Verhältnissen, bei denen die private Nutzung (im Sinne eines Stellplatzes) nicht eindeutig zu klären ist.
- Als **Parkplatz** wird eine zusammenhängende, ebenerdige Fläche bezeichnet, die mehrere Parkstände (bei öffentlichem Verkehrsraum) oder Stellplätze (bei privater Nutzung) umfasst. Der auch gebräuchliche Begriff *Parkfläche* sollte nicht verwendet werden, da hier die sprachliche Abgrenzung zu einem *Landschaftspark* oder einer *Grünfläche* nicht eindeutig ist.
- Der Begriff **Parkbauten** bezeichnet Gebäude im Sinne von Hochbauten zum Abstellen von Fahrzeugen. Dies können Parkhäuser oder Tiefgaragen sein, aber auch rein privat genutzte Gebäude wie Einzelgaragen oder Garagenanlagen.
- Ein **Parkhaus** ist eine Parkieranlage innerhalb eines Gebäudes, welches meist mehrere Etagen ausweist und welches neben den Parkständen bzw. Stellplätzen auch deren Erschließung (Fahrgassen, Rampen) umfasst. Die Bezeichnung ‚Parkhaus‘ ist streng genommen der Oberbegriff von Hoch- und Tiefgarage, wird aber meist nur als Synonym von Hochgarage genutzt. Die **Hochgarage** bezeichnet eine bauliche Anlage in einem Gebäude oberhalb der Erdoberfläche.

Ein ‚Parkhaus‘ kann als Anlage im Bereich des öffentlichen Verkehrsraums betrieben werden, kann aber auch nur für rein private Nutzung zur Verfügung stehen. Parkhäuser können im Einzelfall sowohl aus einem Teil oberhalb der Erdoberfläche wie auch unterhalb der Erdoberfläche bestehen.
- Analog zur Hochgarage ist eine **Tiefgarage** eine bauliche Anlage zum Abstellen von Fahrzeugen unterhalb der Erdoberfläche.
- Unter **Anlagen des ruhenden Verkehrs** werden alle Formen von Abstellmöglichkeiten von Fahrzeugen auf gesondert hierfür ausgewiesenen Flächen zusammengefasst. Dies kann sowohl der Einzelstellplatz auf privaten Grund sein, straßenbegleitend,

markierte Parkstände im Straßenraum, Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum wie auch Parkbauten.

- Eine **Parkierungsanlage** ist eine Anlage des ruhenden Verkehrs, welche mehrere Parkstände auf einer zusammenhängenden Fläche zusammenfassen, die sich nicht direkt im Straßenraum befindet. Parkierungsanlagen sind definiert als zusammenhängende Organisationseinheit von Parkständen zur öffentlichen Nutzung. Hiermit ist meist auch eine Bewirtschaftung der Anlagen verbunden oder eine Form der Parkraumsteuerung (z.B. zeitliche Limitierung des Parkens mittels Parkscheibe), aber nicht zwingend. Parkierungsanlagen sind somit ein Oberbegriff für *Parkplätze* und *Parkbauten mit öffentlicher Nutzung*.

4 Integration der Planung, Öffentlichkeitsbeteiligung

Von Anfang an wurde der Planungsprozess durch eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit und der direkt hiervon betroffenen ‚Nutzern‘ der Altstadt wie z.B. Bewohnern und/oder Einzelhändlern begleitet. Im Rahmen der Konzeptentwicklung fanden neben den Abstimmungsgesprächen mit den Ämtern der Stadt Wetzlar die folgenden Termine zum Informationsaustausch und der Vorstellung und der Abstimmung des Parkraumkonzeptes statt.

- 21.02.2014 Erörterungsgespräch mit Vertretern der IG Altstadt bezüglich der Thematik ‚Parken in der Altstadt‘
- 24.07.2014 Vorstellung und Diskussion des Altstadtparkkonzeptes mit Vertretern der IG Altstadt, der Wohnungswirtschaft (Haus und Grund, WWG) und der Verwaltung (u.a. Straßenverkehrsbehörde, Wirtschaftsförderung)
- 13.10.2014 Vorstellung des Altstadtparkkonzeptes in der Bau-, Verkehrs- und Umweltkommission
- 07.11.2014 Öffentlicher Workshop zum Thema ‚Parken in der Altstadt‘ von Wetzlar mit Bürgern und Interessensvertretern
- 23.01.2015 Vorstellung des Altstadtparkkonzeptes vor Vertretern des Personalrats
- 23.01.2015 Vorstellung und Abstimmung des Altstadtparkkonzeptes mit dem Behindertenbeirat der Stadt Wetzlar
- 24.02.2015 Vorstellung und Diskussion des Altstadtparkkonzeptes mit Vertretern des Gesamtpersonalrates der Stadt Wetzlar

5 Analyse des bestehenden Parkraumangebotes

Die Stadt Wetzlar hat in den zurückliegenden Jahren regelmäßig die Situation des ruhenden Verkehrs in der Altstadt erfasst. Hierzu gehören sowohl die Kartierung des bestehenden Angebotes wie auch regelmäßige Zählungen der Auslastung.

Erfassung der Parkstände und Stellflächen im Bereich der Altstadt

Nach der Kartierung vom März 2014 ergibt sich das folgende Bild für das Parkraumangebot in der Altstadt. Die Darstellung differenziert zwischen den Parkständen im öffentlichen Straßenraum und Stellplätzen auf privatem Grund¹.

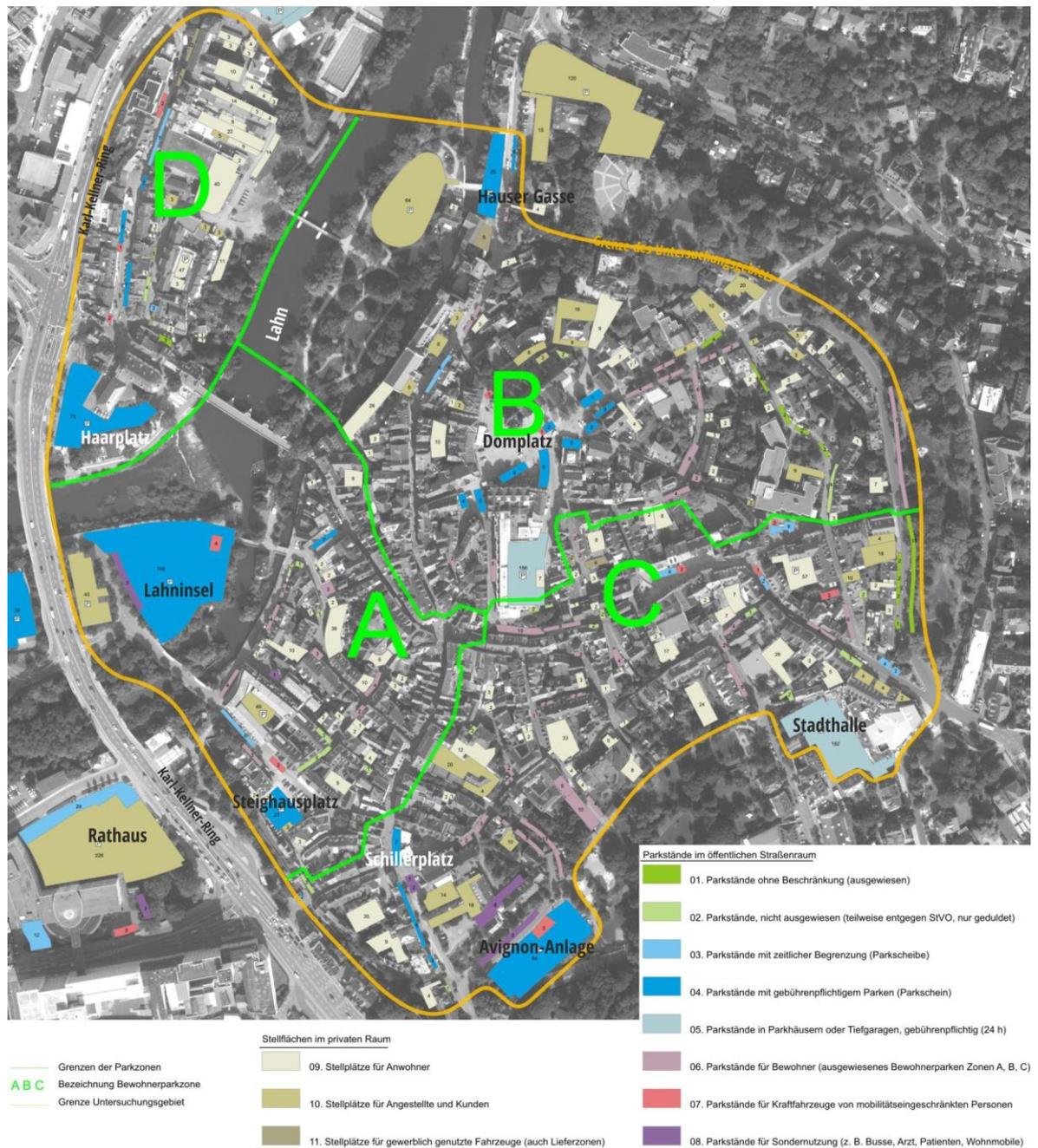


Abb. 2 Übersichtskarte der Altstadt Wetzlar mit Darstellung der Parkierungsanlagen

¹ Angaben zu Stellplätzen auf Privatgelände ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Die folgende Tabelle gibt den Bestand an Parkständen und Stellplätzen wieder, getrennt nach den derzeitigen Parkzonen für das Bewohnerparken. Insgesamt sind somit im Bereich der Altstadt rund **1.200 Parkstände im öffentlichen Raum** und weitere **1.200 Stellplätze** auf privatem Grund verfügbar.

Belegungstyp Parken		Parkzone			
Nr.	Bezeichnung	A	B	C	D
A) Parkstände im öffentlichen Raum					
1	freie Parkstände, ausgewiesen	-	14	22	3
1 / 6	freie Parkst., zeitl. beschränkt Bewohnerp.	-	4	-	-
2	freie Parkstände, nicht ausgewiesen	12	6	21	4
3	Parkstände mit Zeitlimit (Parkscheibe)	6	6	24	9
4	Parkstände, gebührenpflichtig m. Zeitlimit	196	74	99	90
4 / 6	Parkst. gebührenpfl. / Bewohnerparken	30	-	-	-
5	Parkhäuser / Tiefgaragen gebührenpfl.	-	156	192	-
6	Parkstände, nur Bewohnerparken	25	57	100	-
7	Parkstände f. Mobilitätsbehinderte	6	2	11	5
8	Parkstände m. Sondernutzung	12	-	12	5
Gesamt, Parkstände im öffentlichen Raum		287	319	481	116
B) Stellplätze auf Privatgelände					
9	Stellplätze auf Privatgelände	108	117	320	223
10	Stellplätze für Kunden und Angestellte	94	169	108	14
11	Stellplätze für gewerblich genutzte Fahrzeuge		5	4	
Gesamt, Stellplätze auf Privatgelände		202	291	432	237
Gesamt, Parkstände u. Stellplätze Altstadt		489	610	913	353

Tab. 1 Parkstände und Stellplätze in der Altstadt, getrennt nach Belegungstyp und Parkzone (Stand März 2014)

Angebot an Parkständen, differenziert nach Nutzergruppen

In der Differenzierung des Parkraums nach den wesentlichen Nutzergruppen, also Kunden bzw. Besuchern und Bewohnern, ergibt sich das folgende Bild des zu Verfügung stehenden Angebotes. Hierbei werden jeweils nur die Typen von Parkständen berücksichtigt, welche hinsichtlich der Belegungsmodalitäten für diese Nutzergruppen in Frage kommen. Zu berücksichtigen ist, dass in der Zusammenfassung des Parkraumangebotes für die Bewohner nur die Parkstände im öffentlichen Raum dargestellt sind.

Parkraumangebot für Bewohner

	Parkzone				Altstadt gesamt
	A	B	C	D	
a) Parkstände für Bewohner im öffentlichen Straßenraum	37	81	143	7	268
b) zusätzlich von 19.00 - 8.00 Uhr (nur Bewohner)	30	-	-	-	30
c) zusätzlich von 19.00 - 8.00 Uhr (allgemein)	202	80	123	99	504
d) zusätzlich von 15.30 - 06.00 Uhr (Zwackschen Lahninsel)	-	64	-	-	64
e) zusätzlich in Parkhäusern / Tiefgaragen (gebührenpfl.)	-	156	192	-	348
> Parkraumangebot für Bewohner, gesamt					1.214

Parkraumangebot für Kunden

	Parkzone				Altstadt gesamt
	A	B	C	D	
a) Parkstände für Kunden im öffentlichen Straßenraum	232	80	123	99	534
b) zusätzlich in Parkhäusern und Tiefgaragen	-	156	192	-	348
c) zusätzlich ab 15.30 Uhr auf der Zwackschen Lahninsel	-	64	-	-	64
> Parkraumangebot für Kunden gesamt					946

- Stand Januar 2014
- Angebot für Kunden umfasst die im öffentlichen Straßenraum verfügbaren gebührenpflichtigen Parkstände sowie kostenfreie Parkstände mit Parkscheibe.
- Angebot für Bewohner umfasst die im öffentlichen Straßenraum frei verfügbaren sowie ausschließlich für Bewohner reservierten Parkstände. Unter b) und c) sind zusätzlich die gebührenpflichtig oder zeitbegrenzt belegten Parkstände aufgenommen, die außerhalb dieser Beschränkungszeiten frei genutzt werden können.
- Die aufgeführten Zeiträume zur Abend- / Nachnutzung für Bewohner können an einzelnen Standorten um rund 1 Stunde abweichen.

Tab. 2 Angebot an Parkständen, differenziert nach Parkraum für Bewohner und Kunden

Ergebnisse der Erhebungen der Auslastung des Parkraums

Die Stadt Wetzlar hat in den Jahren 2006 - 2012 an insgesamt 12 Tagen die Auslastung des Parkraumes in der Altstadt erfasst. Hierbei wurde in acht Intervallen von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr die Belegung der Parkstände erfasst. Die nachfolgende Grafik zeigt die Auslastung der vier Großparkplätze an der Altstadt - Lahninsel, Avignon-Anlage, Hauser Gasse und Haarplatz - an den Tagen dieser Zählungen. Die dargestellte Auslastung ist hierbei bezogen auf die Kapazität des Jahres 2012 mit 387 Parkständen auf diesen Anlagen. Da in den zurückliegenden Jahren das Angebot auf diesen Anlagen teilweise etwas höher lag, ist die Angabe der Kapazität also auf den ungünstigeren Fall bezogen².

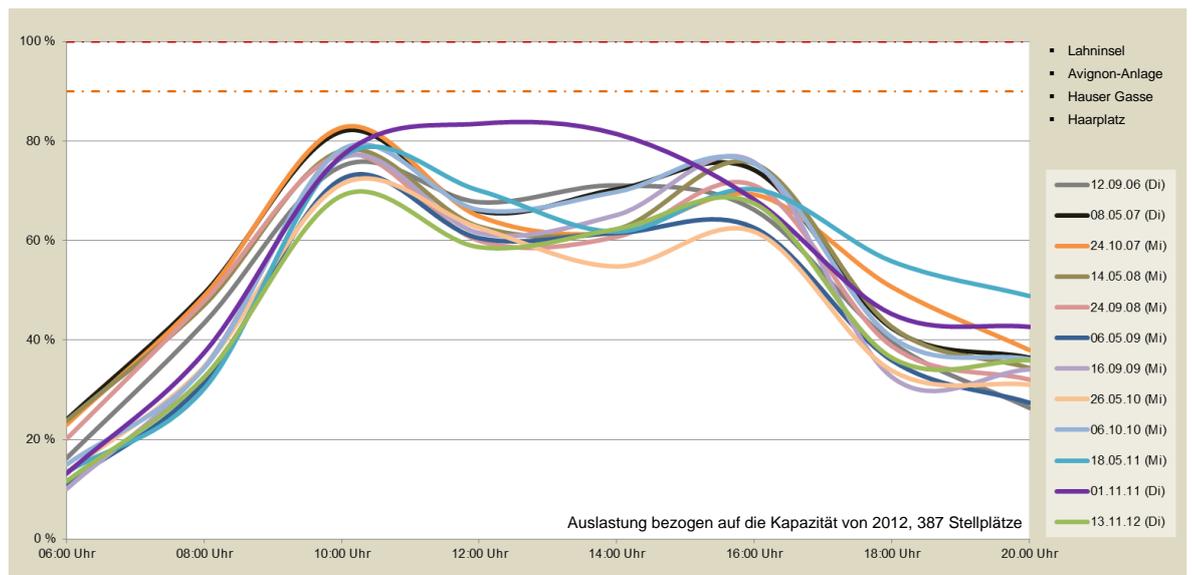


Abb. 3 Auslastung des Parkraums im Bereich Altstadt und Langgasse

² Die Abweichung beruht in Wesentlichen auf der Verkleinerung des Parkplatzes auf dem Haarplatz-

Die Erfassung zeigt für die vier Anlagen eine Auslastung, welche nur in den Spitzen am Vormittag gegen 10 Uhr und am Nachmittag gegen 16 Uhr die 80%-Marke erreicht bzw. in einigen Fällen knapp überschreitet. Die Auslastungskurven aller Erfassungstage weisen hierbei untereinander relativ geringe Abweichungen auf, die Erfassungsergebnisse werden also regelmäßig bestätigt. Eine Ausnahme hiervon bildet der 01.11.2014, Allerheiligen. Während dieser Tag in den benachbarten Bundesländern ein Feiertag ist, hat Hessen einen normalen verkaufsoffenen Werktag. Dies nutzten viele Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfälzer für einen Einkauf in Städten in der Nähe der Landesgrenze. Daher ist die deutlich höhere Auslastung zu erklären. Insgesamt wird aber deutlich, dass auf den vier Anlagen während der Erfassungstage immer eine freie Kapazität von mindestens 15 - 20 % der angebotenen Parkstände verfügbar ist.

Die nachfolgende Darstellung zeigt die Auswertung für die Zählung von 2012, hierbei differenziert nach den für Kunden primär verfügbaren Parkständen, den für Bewohnern verfügbaren Parkständen und getrennt hiervon die Auslastung der beiden Parkbauten im Stadthaus und an der Stadthalle. Die Auslastungskurve der für Kunden verfügbaren Parkstände zeigt den bereits aus der vorherigen Abbildung bekannten Verlauf mit den beiden Maxima am Vormittag und am Nachmittag. Die Gesamtauslastung überschreitet hierbei nicht die Marke von 80 %.

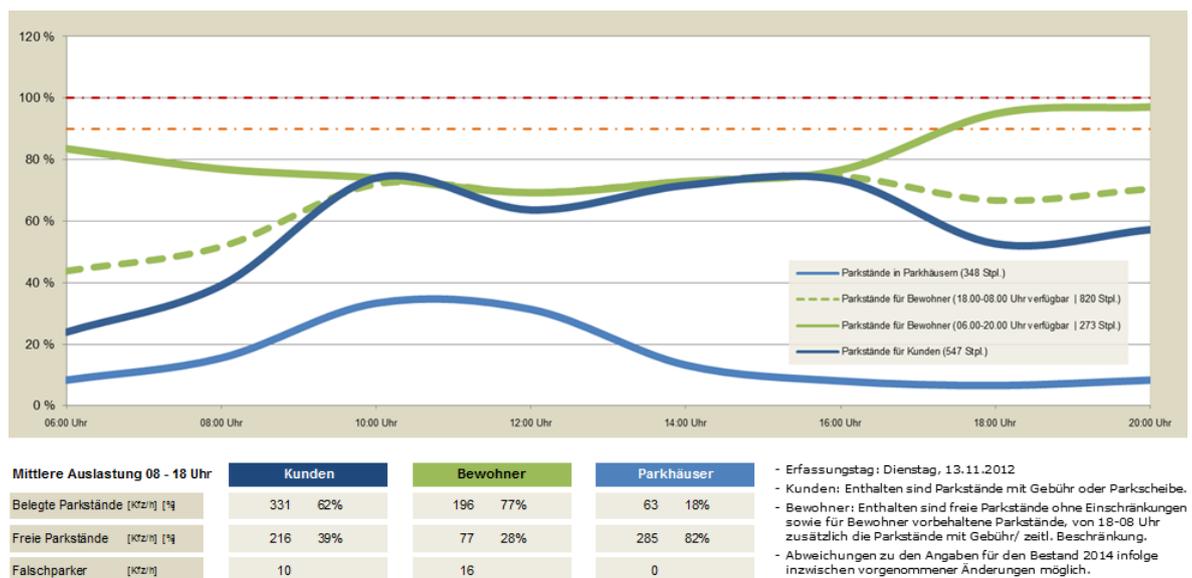


Abb. 4 Auslastung des Parkraumangebots, differenziert nach Nutzergruppen

Demgegenüber ist die Auslastung der für Bewohner verfügbaren Parkstände in den Abend- und Nachtstunden am höchsten. Diese erreicht auf den fest für Bewohner reservierten Parkständen nachts eine Auslastung von 100 %, der Bedarf ist aber wohl noch deutlich höher, was die Anzahl der Falschparker in diesem Zeitraum zeigt. Bezieht man die Kapazitäten der Großparkplätze am Rande der Altstadt mit ein, geht die Auslastung auf rund 70 % zurück. Dort kann man also sicher einen Parkplatz für die Nacht finden, allerdings scheuen vermutlich viele Bewohner den Weg von diesen Parkplätzen bis zur Wohnung.

Sehr schwach ausgelastet sind die beiden großen Anlagen im Stadthaus und an der Stadthalle, welche über eine Kapazität von rund 350 Parkständen verfügen. Hier überschreitet die Belegung nicht die Marke von 40 %, es sind somit also immer über 200 Parkstände verfügbar. Allerdings ist die bauliche Ausführung dieser Parkbauten ungünstig und für aktuelle Fahrzeuge schlecht zu befahren, so dass viele Parkraumsuchende aus nachvollziehbaren Gründen von der Benutzung absehen.

Die Erfassungen der Jahre 2006 - 2012 haben sich auf die Wochentage Dienstag und Mittwoch konzentriert. Damit wurde, wie in der Verkehrstechnik üblich, der Verkehrszustand an einem mittleren Werktag gemessen. Um für den Parkraum an der Altstadt auch einen Überblick über die Situation an den nachfragestärkeren Tagen Donnerstag, Freitag und Samstag zu erhalten, wurde die Auslastung der fünf Anlagen zwischen dem 18.09.2014 und dem 20.09.2014 mittels einer stündlichen Erfassung in 15 Intervallen erfasst. Die Termine wurden in Abstimmung mit der IG Altstadt gewählt. Der September gilt hierbei als Monat mit einem mittleren Aufkommen an allgemeinen Einkaufskunden und einer guten Frequenz von touristischen Besuchern.

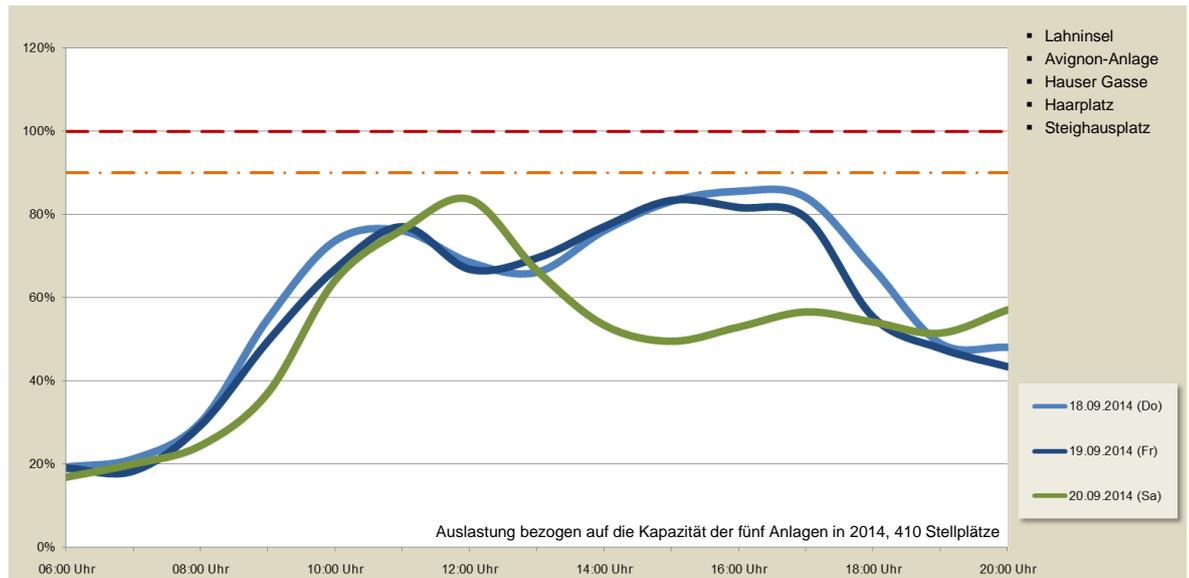


Abb. 5 Auslastung ausgewählter Parkraum-Anlagen an der Altstadt, Zählung 2014

Die Nachfrageganglinien sind an diesen Tagen etwas höher als an den zuvor erfassten Tagen Dienstag und Donnerstag. Die Auslastung am Nachmittag ist etwas stärker ausgeprägt und liegt im Zeitraum von ca. 15 Uhr bis 18 Uhr bei rund 85 % der Kapazität. Somit ist festzuhalten, dass auch an diesen nachfragestarken Tagen die verfügbare Restkapazität der fünf Anlagen mindestens rund 60 Parkstände beträgt.

6 Vergleich des Parkraumangebotes und der Lagequalität zwischen der Altstadt und dem Forum Wetzlar

Das Angebot an ausreichendem und gut erreichbarem Parkraum ist für den Einzelhandel oftmals von existenzieller Bedeutung. Dies gilt insbesondere in Mittelstädten wie Wetzlar, die einen wichtigen Teil der Kunden aus dem regionalen Umfeld generieren. Aber auch im direkten Stadtraum Wetzlars wird zumeist das Kfz als Verkehrsmittel für den Einkauf präferiert.

Vielfach wird bezüglich des bestehenden Parkraumes im Umfeld der Altstadt kritisiert, dass der Einzelhandel mit diesem Angebot einen Standortnachteil gegenüber kompakten, neu erreichten Einkaufszentren wie z.B. dem Forum Wetzlar hinzunehmen habe. Nun ist sicherlich einleuchtend, dass beide Standorte jeweils ihr spezifischen Vor- und Nachteile vorzuweisen haben. Ein gewachsener Stadtraum wie die Altstadt Wetzlar mit ihrem historischen Erbe kann sicherlich nicht alle funktionalen Kriterien in dem Maße erfüllen, wie dies ein exakt für diese Nutzung konzipiertes Gebäude ermöglicht. Dafür bietet die Altstadt ein einzigartiges Ambiente, wie es sicherlich nie von einem Einkaufszentrum erreicht werden kann. Das *Forum Wetzlar* wird hier exemplarisch als Beispiel für ein Einkaufszentrum betrachtet, welches ausschließlich für diesen Nutzungstyp errichtet wurde und daher direkt auf die Nutzeransprüche sowohl der Kunden wie auch der Gewerbetreibenden ausgerichtet ist.

In diesem Zusammenhang ist es interessant festzustellen, dass die Unterschiede der Standortfaktoren zwischen der Altstadt und dem *Forum Wetzlar* in puncto Parken und Erreichbarkeit deutlich geringer sind, als es zunächst der Fall zu sein scheint. Dies betrifft sowohl

- die Anzahl der angebotenen Parkstände,
- die Entfernung zwischen Parkplatz und den Einzelhandelsgeschäften wie auch
- die Erreichbarkeit der Parkplätze.

Anzahl der angebotenen Parkstände

Der Vergleich zwischen den beiden Angeboten ist nicht exakt durchzuführen, da sich für die Altstadt eine Gemengelage aus verschiedenen Nutzungen und Angeboten ergibt, während das Forum Wetzlar mit der zugehörigen Infrastruktur ausschließlich den dort etablierten Geschäften dient. Dennoch sind die Größenordnungen geeignet, zumindest einen qualitativen Vergleich herzustellen.

Im Bereich der Altstadt stehen rund 950 Parkstände im öffentlichen Raum zur Nutzung für Kunden bereit. Diese setzen sich zusammen aus rund 390 Parkständen auf den vier Großparkplätzen an der Altstadt, weiteren rd. 125 gebührenpflichtigen oder zeitbegrenzten Parkständen an kleineren Anlagen, den 350 Parkständen in der Tiefgarage am Dom und im Parkhaus an der Stadthalle rd. 25 Sonderparkstände für Mobilitätsbehinderte³ und den rd. 60 Parkständen auf der Zwack'schen Lahninsel⁴. Zusätzlich sind weitere rund

³ Diese Parkstände werden in die Betrachtung miteinbezogen, da auch in den Gesamtangaben für das Forum Wetzlar die für Mobilitätsbehinderte reservierten Parkstände enthalten sind.

⁴ Der Parkplatz Zwack'sche Lahninsel steht derzeit erst ab 15.30 Uhr der Allgemeinheit zur Verfügung, bis dahin ist die Zufahrt nur berechtigten Nutzern möglich. Die Zufahrt wird mittels einer Schrankenanlage kontrolliert. Somit steht der Parkplatz aber immerhin in der wichtigen Zeit am Nachmittag sowie samstags für Kunden und Besucher der Altstadt zur Verfügung.

380 Parkstände auf privaten Grundstücken im Bereich der Altstadt zu berücksichtigen, welche für Kunden und Angestellte bereitgehalten werden.

Somit stehen zusammen etwa **1.300 Parkstände für Kunden und Angestellte** im Bereich der **Altstadt Wetzlar** zur Verfügung. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass sich diese Summe aus einer Vielzahl von Standorten mit zum Teil kleinteiligen Flächen mit einem oder zwei Parkständen zusammensetzt. Demgegenüber existieren nur 5 größere Anlagen mit über 75 Parkständen auf einer zusammenhängenden Fläche.

Das **Forum Wetzlar** verfügt über rd. **1.700 Parkstände** für 110 Geschäfte mit 23.500 qm Verkaufsfläche⁵. Die Parkstände sind in einem mehrgeschossigen Parkhaus, welches über die Spinnereistraße bzw. die Straße ‚Am Forum‘ an die B 49 angebunden ist.

Erreichbarkeit der Parkplätze

Bei der Erreichbarkeit der Parkieranlagen kann natürlich kein genauer Vergleich vorgenommen werden, da sich je nach Herkunftsrichtung die Entfernungen zu den jeweiligen Zielen unterscheiden⁶. Als Vergleich wird daher beispielhaft eine Strecke von der westlichen B 49 gewählt und hierüber die Weg- und Fahrtzeiten zum einem zum Parkplatz Lahninsel und zum anderen zum Parkhaus Forum ermittelt.

Der Weg ab der B 49 über die Gloelstraße, die Moritz-Hensoldt-Straße und den Karl-Kellner-Ring bis zum Parkplatz Lahninsel beträgt rund 2,2 km. Inklusiv der Wartezeiten an Ampeln ist der Parkplatz Lahninsel hierüber in rund **5 ½ min.** zu erreichen⁷.

Die Fahrtzeit zum direkt an der B 49 befindlichen Parkhaus am Forum Wetzlar ist demgegenüber nur etwas kürzer und beträgt, inkl. der Verlustzeit an der Einfahrtschranke und der Fahrt durch das Rampenbauwerk etwa **4 ½ min.** Bezugspunkt ist hierbei das dritte, obere Parkdeck mit einem Parkplatz in der Nähe der Zugangspunkte zum Einkaufszentrum. Die Wegstrecke beträgt hierhin rund 1,7 km.

Die Fahrtzeiten zwischen beiden Zielen sind also durchaus vergleichbar, aus Richtung Süden ergeben sich leichte Fahrzeitvorteile für die Parkplätze an der Altstadt. Die Erreichbarkeit der Parkplätze an der Altstadt und dem Parkhaus des Forum Wetzlar ist somit als gleichwertig anzusehen. Hieraus ergibt sich weder für den einen oder den anderen Standort ein Vor- oder Nachteil.

Entfernung zwischen Parkplatz und den Einzelhandelsgeschäften

Ein vergleichbares Bild zeigt sich auch bei den Entfernungen zwischen dem Parkplatz und den Zielen wie z.B. den Einzelhandelsgeschäften. Bei einem Einkaufszentrum mit angebundenem Parkhaus beachtet man alleine wegen der räumlichen Einheit den Fußweg meist geringer als wenn man durch eine nicht homogene Nutzungsstruktur läuft.

5 Quelle: ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG, <http://www.ece.de/projekte/shopping/forum-wetzlar/> (abgerufen am 3.11.2015)

6 So ergeben sich z.B. bei Anfahrt über die B 49 gegenüber der Braunfelser Straße, der Nauborner Straße oder der Frankfurter Straße unterschiedliche Entfernungen zum Parkhaus des Forum Wetzlar oder den Parkplätzen im Bereich der Altstadt.

7 Die Fahrtzeiten wurden direkt mittels eines Fahrversuches ermittelt. Hierbei lagen für beide Strecken jeweils ungestörte Verkehrszustände ohne mehrmalige Halte an einer Signalanlage oder ein Rückstau vor der Schrankenanlage in der Zufahrt zum Parkhaus vor.

Die kompakte Fläche der Altstadt hat den Vorteil, dass auch von den Rändern aus alle Ziele gut zu erreichen sind. Die gesamte Fläche der Altstadt liegt in einem Erreichbarkeitsradius von 300 m zu einem der angrenzenden Großparkplätze. Viele Ziele liegen bereits in einem Radius von 200 m. Faktisch ergeben sich zwischen den Großparkplätzen am Rande der Altstadt und relevanten Zielen dort Entfernungen von 200 - 300 m. Dies entspricht einer Gehzeit von 3 bis 5 Minuten⁸. In ungünstigen Fällen sind auch bis zu 500 m zurückzulegen⁹.

Im Vergleich hierzu zeigt sich, dass im Forum Wetzlar zwar im günstigsten Fall die Entfernung etwas geringer ist. Bei einem Parkstand im Erdgeschoss in der Nähe der Zugänge zu der Mall und Geschäften in diesem Bereich sind es nur rund 100 m. Auf der anderen Seite sind aber auch Entfernungen von fast 400 m zu berücksichtigen, wenn der Weg vom obersten Parkdeck (3. OG) bis in den westlichen Bereich der Mall zurückzulegen ist.

Es zeigt sich also, dass die reinen Gehwegentfernungen nicht geeignet sind, einen wesentlichen Vor- oder Nachteil für den einen oder gegen den anderen Standort darzustellen.

⁸ Zeitangaben basieren auf einer Gehgeschwindigkeit von 1,0 m/s (3,6 km/h). Dies entspricht einer gemütlichen Gehgeschwindigkeit, bei 3,6 m/s (5,0 km/h) spricht man von einer typischen, mittleren Geschwindigkeit bei Erwachsenen.

⁹ Die Angaben gehen davon aus, dass bevorzugt Parkplätze in der Nähe der angestrebten Ziele gewählt werden (z.B. Lahninsel > Eisenmarkt / Domplatz oder Avignon-Anlage > Schillerplatz). Die weiteren Entfernungen beziehen sich auf Relationen wie Lahninsel > Kornmarkt oder Avignon-Anlage > Domplatz.

7 Konzeptentwicklung

Anhand der Analyse wird deutlich, dass ein umfassendes Angebot für den ruhenden Verkehr im Umfeld der Altstadt existiert. Dieses kann auch an einem Großteil der Tage im Jahr die Grundnachfrage nach Parkraum abdecken. Wesentliche Schwächen bestehen in der kleinteiligen und komplizierten Organisationsstruktur des angebotenen Parkraums.

Weiterhin bestehen Lücken in der Bandbreite der angebotenen Bewirtschaftungsformen für die derzeit betriebenen Parkieranlagen. Diese beschränken sich derzeit auf mit Parkscheinautomaten ausgestatteten Flächen und per Parkscheibe kontrollierten Flächen. In beiden Fällen muss die Parkdauer zuvor festgelegt werden und lässt sich (ohne das Fahrzeug erneut aufzusuchen und einen weiteren Parkschein zu ziehen) nicht verlängern. Bei vielen Nutzern liegt der Wunsch vor, die Parkdauer vorher nicht festzulegen und nachher zu bezahlen. Außerdem ist bei der touristischen Nutzung, welche ja auch innerhalb der Woche an Werktagen stattfindet, der Zeitraum von 4 Stunden etwas knapp bemessen. Insbesondere ältere Besucher schätzen den Fußweg von der Bachweide bis in die Altstadt als zu weit ein. Ein entsprechendes Angebot kann nur mit einer geschlossenen Anlage mit Schranken in der Zu- und Ausfahrt geschaffen werden. Die bisherigen Anlagen eignen sich hierfür nur bedingt, dort wäre auf jeden Fall mit dem Verlust von Stellplätzen infolge der baulichen Maßnahmen zu rechnen. Die Tiefgarage unter dem Stadthaus am Dom erfüllt zwar die Anforderungen, ist aber sehr schlecht zu befahren¹⁰ und wird daher von den Kunden und Besuchern der Altstadt nicht angenommen.

7.1 Organisation des Parkraums

Übersichtliche Angebotsstruktur durch Zusammenfassung der Regeln zur Steuerung / Bewirtschaftung der Anlagen des ruhenden Verkehrs

Um das Parkraumangebot im Umfeld der Altstadt für die Benutzer leichter begreifbar zu machen, sollten die bestehenden Regelungen deutlich gestrafft werden und die Benutzung der Parkieranlagen erleichtert werden. Wie in den meisten Städten sind die Regelungen historisch gewachsen und führen im Laufe der Zeit zu einem Flickenteppich mit vielen kleinteiligen Regelungen. So finden sich neben den gebührenpflichtigen Parkständen auch einige nur per Parkscheibe zeitlich limitierte Parkstände. Diese liegen vor allem im Bereich Kornmarkt / Obertorstraße, sind aber zum Beispiel auch am Eingang der Silhöffertorstraße zu finden.

Die Zusammenfassung des Angebotes sieht vor, dass zukünftig innerhalb der Altstadt alle öffentlichen Parkstände gebührenpflichtig angeboten werden. Ausgenommen hiervon bleiben den Bewohnern vorbehaltenen Parkstände mit der Regelung ‚Bewohnerparken‘. Parkstände, die entweder heute frei sind oder per Parkscheibe geregelt werden, werden somit in das System der Bewirtschaftung per Parkscheinautomat integriert oder als ‚Bewohnerparken‘ ausgewiesen.

Mit dieser Regelung entsteht ein eindeutiges und leicht verständliches System, dass innerhalb der Altstadt die allgemein verfügbaren Parkstände grundsätzlich gebührenpflichtig sind. Verbunden ist dies auch mit dem Ziel, den Parksuchverkehr „in der Hoffnung auf einen freien, kostenlosen Parkstand“ zu reduzieren.

¹⁰ sehr enge Radien, schmale Rampen, schmale Parkstände

Vereinfachung der Regelungen zur Parkdauer

Derzeit existiert eine Vielzahl von Regelungen mit maximalen Parkdauern von 30 min., 1 Stunde, 2 Stunden, 3 Stunden oder auch 4 Stunden. Dies ist für den Nutzer schlecht zu begreifen. Es wird vorgeschlagen, diese Regelungen auf zwei Typen des Gebührenpflichtigen Parkens zu reduzieren.

Die Parkplätze am Rande der Altstadt mit einer größeren Kapazität, dies sind die Anlagen Lahninsel, Haarplatz, Hauser Gasse und Avignon-Anlage erhalten eine Parkdauer von maximal 4 Stunden. Diese Parkplätze verfügen über eine Kapazität von rund 400 Parkständen.

Alle weiteren Anlagen innerhalb der Altstadt werden als Kurzzeitparkplätze mit einer maximalen Parkdauer von einer Stunde ausgewiesen. Dort ist Angebot sehr begrenzt und die Nachfrage hoch. Mit der Begrenzung der Belegungsdauer auf eine Stunde wird somit die Fluktuation erhöht und mehr Nutzern die Möglichkeit gegeben, einen zentralen Parkstand für eine kurze Erledigung zu finden. An 8 Standorten werden rund 150 Parkstände angeboten und sind bereits heute auf maximale Parkdauer von einer Stunde beschränkt.

Wesentlich ist die Änderung für den Parkplatz am Steighausplatz, welcher derzeit für bis zu 3 Stunden genutzt werden kann. Die Nachfrage ist dort sehr hoch, oftmals ist der Parkraum überlastet. Aus diesem Grund und wegen der Lage (innerhalb des Altstadtgürtels) wird dringend empfohlen, auch diesen Parkplatz als Kurzzeitparkplatz auszuweisen.

Anpassung der Gebührenstruktur

Derzeit besteht das Problem, dass aufgrund der geltenden Regelung an den Parkscheinautomaten nur mit einer begrenzten Anzahl an Münzen bezahlt werden kann. Dies beschränkt sich z.B. am Haarplatz (0,25 €/h, max. 3 h = 0,75 €) auf 5 ct., 10ct., 20ct. und 50 ct. Münzen. Da die Automaten aus technischen Gründen nicht wechseln können und eine Überbezahlung nicht möglich ist, werden 1 € und 2 €-Münzen nicht angenommen. Bei Anlagen mit einer maximalen Parkdauer von 4 Stunden wie der Lahninsel (0,25 €/h, max. 4 h = 1,00 €) ist die Bezahlung mit 2 €-Münzen nicht möglich. Für Nutzer ist es dann ärgerlich, eigentlich Münzgeld zur Verfügung zu haben, dieses aber nicht vom Automaten angenommen wird. In vielen Fällen sind Nutzer in diesem Fall bereit, auch eine Überbezahlung zu akzeptieren, um sich den Aufwand des Wechsels zu ersparen.

Zur Verbesserung dieser Situation wird vorgeschlagen, ein System einzurichten, bei dem die Obergrenze der Parkgebühren bei 2 € liegt und sodann alle Münzen von 5 ct. bis 2 € genutzt werden können. Für die Kurzparkplätze mit einer Parkdauer von bis zu einer Stunde ergibt sich somit eine Gebührenstruktur von 0,50 € je 15 min. Bei den Langparkern mit einer Parkdauer von bis zu vier Stunden sind es 0,50 € je 60 min. Insbesondere diese Parkplätze liegen auch mit der angehobenen Preisstruktur auf dem Niveau von Städten wie Gießen, Limburg oder Marburg. Mit der deutlichen Anhebung der Preise auf den Kurzparkplätzen wird das Ziel verbunden, dass diese stärker als bisher ungeschlagen werden und sich somit eine höhere Wahrscheinlichkeit auf einen freien Parkstand ergibt.

Neben der Anpassung der Gebühren kann dann als neue Komponente eine Kurzparkzeit ohne Gebühren für schnelle Erledigungen eingeführt werden. Diese sollte auf einen sehr kurzen Zeitraum von 15 min. begrenzt bleiben. Hierfür sind die Parkscheinautomaten mit einer Sondertaste zu ergänzen (Brötchentaste), über welche ein Parkschein für 15 min. ohne Gebühr erhältlich ist. Im Weiteren ist es dem Einzelhandel natürlich freigestellt, auf privatwirtschaftlicher Basis den Kunden eine Rückvergütung von Parkgebühren anzubieten.

7.2 Erweiterung des Angebotes für öffentlich nutzbaren Parkraum

Neben der Verbesserung der Organisation des Parkraums soll auch das Angebot an öffentlich nutzbaren Parkständen im Umfeld der Altstadt verbessert werden.

Parkplatzes am Rathaus

Am Rathaus existiert derzeit ein großer Parkplatz mit rund 250 Parkständen. Diese werden überwiegend von Dienstfahrzeugen der Stadt sowie von Privatfahrzeugen der Mitarbeiter belegt. Ein kleiner Teil mit gut 30 Parkständen steht für Besucher zur Verfügung und ist auf eine Parkdauer von 2 Stunden beschränkt (Parkscheibe, ohne Gebühr). Nahezu unbekannt ist, dass auch der geschlossene Bereich ab 14.30 Uhr der Öffentlichkeit zur Verfügung steht (ohne Gebühr, keine zeitliche Limitierung).

Diese Einschränkung verhindert derzeit die aktive Bewerbung dieses Parkplatzes als Standort am Rande der Altstadt. Faktisch ist die Entfernung von diesem Parkplatz in die Altstadt vergleichbar mit den Wegen der übrigen Standorte im Umfeld. Mit dem derzeit vorgenommen Umbau der Kreuzung Karl-Kellner-Ring / Ernst-Leitz-Straße und der Einrichtung der ebenerdigen Fußgängerquerungen in Schutze der Lichtsignalanlage entsteht ein attraktiver Zugang in die Altstadt. Der Schillerplatz ist gut 4 min. fußläufig entfernt, der Eisenmarkt in etwa 7 min. zu erreichen.

Daher wird empfohlen, den Parkplatz am Rathaus in einen öffentlichen Parkplatz umzuwandeln. Ausgestattet mit Schrankenanlagen in den Zu- und Ausfahrten und Kassenautomaten bietet er in Gegensatz zu den anderen Anlagen die Möglichkeit, die Parkdauer nicht vorwählen zu müssen. Die Parkdauer sollte auf maximal 24h beschränkt sein, damit bietet der Parkplatz dann auch längere Parkdauern als auf den übrigen Standorten.

Die Mitarbeiter der Stadtverwaltung, welche derzeit dort parken, können nach Vorgabe auch an diesem Standort verbleiben. Um den Parkdruck mit hoher Nachfrage in den Vormittagsstunden abzuschwächen und das Angebot an verfügbaren Parkständen auszuweiten, sollte zudem die Möglichkeit verfolgt werden, in räumlicher Nähe zum Rathaus weitere Parkmöglichkeiten für die Mitarbeiter zu schaffen.

Parkplätze auf der Lahninsel und am Karl-Kellner-Ring

Der Parkplatz auf der Lahninsel ist derzeit der beliebteste Parkplatz für den Zugang in die Altstadt. Die Lahninsel ist gut vom Karl-Kellner-Ring aus zu erreichen und der Zugang in die Altstadt über die Erbsengasse und die Lahnstraße bzw. den Steighausplatz entlang der historischen Häuser durch malerische Gassen sehr attraktiv.

Gleichzeitig wird dieser Standort auch von vielen Dauernutzern in Anspruch genommen. Nach aktuellen Auswertungen des Tiefbauamtes sind im Jahr 2015 141 Parkausweise für den öffentlichen Bereich der Lahninsel ausgegeben worden. Dies entspricht gut 70 % der dort zu Verfügung stehenden Kapazität. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass diese Parkberechtigungen sowohl an Gewerbetreibende wie auch an Bewohner ausgegeben werden und somit die Nachfrage nicht gleichzeitig erfolgt. Es kann aber angenommen werden, dass gut die Hälfte dieses Parkplatzes von Dauernutzern belegt wird.

Zwar zeigen die Auslastungsanalysen, dass die Kapazität auch auf dem Parkplatz Lahninsel regelmäßig nicht erreicht wird und freie Parkstände verfügbar sind. Bei einer Restkapazität von 10 % sind dies gut 20 Parkstände. Es entsteht zunächst der Eindruck

eines vollen Parkplatzes, die freien Parkstände müssen durch Abfahren der Gassen gesucht werden. Daher ist es vertretbar in diesem Bereich mehr Parkstände für die öffentliche Nutzung anzubieten und zukünftig weniger Dauerparkausweise auszugeben, insbesondere für Nutzer während des Tageszeitraums (Gewerbetreibende).

Allerdings sollte dann für diese Nutzer eine alternative Parkmöglichkeit angeboten werden. Eine Verlagerungsmöglichkeit besteht z.B. auf den Parkplatz westlich des Karl-Kellner-Rings am Stadion. Dieser wird derzeit nur schwach genutzt und von allgemeinen Parkern nahezu nicht angenommen. Diese 38 Parkstände sollten zukünftig für Dauermieter ausgewiesen werden und damit das verfügbare Angebot auf dem Hauptplatz auf der Lahninsel wieder spürbar erweitert werden.

Avignon-Anlage / Franziskanerstraße

Mit der Verlagerung der Halteplätze für Reisebusse in den Bereich der ÖPNV-Haltestelle am Karl-Kellner-Ring besteht die Möglichkeit, am bisherigen Standort in der Franziskanerstraße straßenbegleitend weitere Parkstände für Pkw einzurichten. In der Anordnung parallel zum Gehweg können hier durch einfache Markierung und Beschilderung gut 10 Parkstände eingerichtet werden.

Alternativ ist in Betracht zu ziehen, die Parkstände schräg anzuordnen. Hierdurch können bis zu 25 Parkstände neu ausgewiesen werden. Dafür ist der Straßenraum in der Franziskanerstraße neu zu gliedern. Der ohnehin nur schwach genutzte Gehweg auf der östlichen Seite (direkt am Parkplatz Avignon-Anlage) müsste entfallen. Der verbleibende Fahrbahnraum ist dann für einen eingeschränkten Begegnungsverkehr Pkw -Pkw ausreichend. Hierdurch könnte durch einfache bauliche Mittel die Parkraumkapazität in diesem Bereich um gut 30 % von derzeit 84 Parkständen auf dann gut 110 Parkstände erweitert werden.

Parkplatz auf der Zwack'schen Lahninsel

Der Parkplatz auf der Zwack'schen Lahninsel sollte ebenfalls aus der bisherigen zeitlichen Begrenzung der öffentlichen Nutzung herausgenommen werden. Derzeit wird der Parkplatz erst ab 15.30 Uhr zur öffentlichen Nutzung freigegeben.

Somit entsteht am Hauser Tor im Zusammenhang mit den bestehenden gut 35 Parkständen ein Angebot von gut 100 öffentlich nutzbaren Parkständen. Dabei können die bisherigen Nutzer auf dem Parkplatz verbleiben, da die allgemeine Nachfrage verstärkt ohnehin in den Nachmittagsstunden liegt. Die Bewirtschaftung kann wie bei den übrigen Anlagen mit Parkscheinautomaten vorgenommen werden. Da die Brücke über den Mühlgraben nur einstreifig befahrbar ist, wird der Umbau zu einer Schrankenanlage mit Ticketausgabe und -einzug schwer zu realisieren sein, ist aber ggf. zu untersuchen.

7.3 Information zum ruhenden Verkehr

Optimierung des bestehenden Parkleitsystems

Die Überarbeitung des derzeitigen Parkleitsystems ist dringend notwendig. Zum einen wird die derzeitige Beschilderung von vielen Nutzern als verwirrend wahrgenommen, da das Ziel ‚Altstadt‘ nur über den Farbcode (hier: braun) ersichtlich wird und insbesondere für Ortsfremde die Namen der Anlagen (z.B. Lahninsel) keinen direkten Bezug zum Ziel Altstadt darstellen. Weiterhin kann es zu Verwirrungen kommen, wenn zunächst die Beschilderung das Ziel ‚Altstadt‘ aufführt (bspw. am Standort Ernst-Leitz-Straße, da hier der Oberbegriff genutzt wird, weil noch mehrere Anlagen zusammengefasst sind) und dann am nächsten Wegweiser der Begriff ‚Altstadt‘ nicht mehr erscheint und nun neue Namen genannt werden (bspw. am Standort Karl-Kellner-Ring vor der Lahnbrücke, weil dort dann die Namen der einzelnen Anlagen ‚Lahninsel‘ und ‚Haarplatz‘ genannt werden).

Zum anderen wird die dynamische Beschilderung mit Anzeige der verfügbaren Parkstände kritisiert (dynamisches Parkleitsystem), da für die Parkplätze Lahninsel, Haarplatz und Avignon-Anlage diese Anzeigen oftmals von der tatsächlichen Situation erheblich abweichen; es werden dann deutlich mehr freie Parkstände angezeigt als tatsächlich verfügbar. Technisch ist dies durch das offene System dieser Parkplätze bedingt, an denen keine Schranken die Ein- und Ausfahrt regeln und hierüber eine sichere Erfassung möglich ist. Demgegenüber müssen die Zu- und Abfahrten von Fahrzeugen an den offenen Parkplätzen durch Messschleifen in der Ein- und Ausfahrt erfasst werden. Hierbei kann es schnell zu Messfehlern kommen, die dann zu einem falschen Anzeigergebnis führen. Ausgeglichen werden können diese Messfehler nur durch eine regelmäßige Eichung¹¹ der Angaben im Parkleitsystem.

Der Nutzen eines dynamischen Parkleitsystems wird zunehmend in Frage gestellt. Nachdem in den 1980er Jahren zunächst Großstädte diese Systeme installierten, zogen in den folgenden Jahrzehnten auch viele Mittel- und selbst Kleinstädte nach und installierten entsprechende Anlagen. Ein dynamisches Parkleitsystem galt als modern und zeitgemäß. Wer als Einkaufsstadt nicht hinter den Nachbarn zurück fallen sollte, musste nachziehen und auch ein entsprechendes System installieren. Allerdings waren die verkehrslenkenden Effekte der Systeme von Anfang an sehr begrenzt. Viele Nutzer bevorzugten ‚ihr‘ bekanntes Parkhaus und fahren dieses auch an, wenn nur wenige oder keine Parkstände verfügbar sind. Fachleute sprechen heute davon, dass ein dynamisches Parkleitsystem oftmals mehr die Funktion eines Marketinginstruments des örtlichen Einzelhandels darstellt (Habitus einer Metropole, Darstellung der ‚vielen‘ freien Parkstände) als denn Werkzeug der effektiven Verkehrslenkung.

Auch für die Parkieranlagen im Umfeld der Altstadt muss der Nutzen des dynamischen Parkleitsystems stark in Frage gestellt werden. Es ist zweifelhaft, ob eine wesentliche Anzahl von Nutzern sich hierdurch wirklich leiten lässt und nicht den gewohnten oder ohnehin angezielten Standort anfährt.

Daher wird vorgeschlagen, die Parkieranlagen im Bereich der Altstadt nur noch statisch auszuweisen, da die Anzeigegenauigkeit der derzeitigen Systems bei offenen Anlagen nicht gewährleistet werden kann und nur geringen Einfluss auf die Lenkung von Verkehrsströmen hat. Dabei sollte darauf geachtet werden, keine Standorte anzubieten, an

¹¹ Manuelle Zählung des Ist-Bestands auf den Parkplätzen durch einen Mitarbeiter der Stadt und Eingabe dieses Wertes in das System.

denen statische und dynamische Beschilderungen (bspw. Ziel ‚City‘ weiterhin dynamisch und ‚Altstadt‘ statisch) kombiniert werden. Da an den Vorwegweisern des Systems nur zusammengefasste Angaben mehrerer Parkieranlagen dargestellt werden, kann hier vollständig die dynamische Beschilderung entfallen. Es ist ohnehin zweifelhaft, ob sich Nutzer derzeit anhand der Informationen danach entscheiden, entweder das Ziel ‚City‘ oder ‚Altstadt‘ anzusteuern.

Hinsichtlich der Bezeichnung der Anlagen wird empfohlen, die Bezeichnung ‚Altstadt‘ konsequent bis zum Ziel durchzuführen. Ergänzend sollte eine Nummerierung der Standorte eingeführt werden. Insbesondere für nicht-deutsch sprechende Besucher ist die Bezeichnung über eine Nummer (bspw. P1) leichter zu merken als ein Name in einer fremden Sprache. Aber auch bei allen weiteren Verkehrsteilnehmern ist eine kurze Nummer während der Fahrt schneller zu verarbeiten als ein unbekannter Ortsname. Inwiefern die Bezeichnungen der Standorte mit Namen als Zusatzinformation auf der Beschilderung zu ergänzen ist, sollte im weiteren Planungsverfahren geprüft werden.

Informationen im Internet

Erhebliches Verbesserungspotential wird im Bereich der Möglichkeiten gesehen, über die Angebote des ruhenden Verkehrs im Internet zu informieren. Optimiert werden kann das **Informationsmanagement** über das verfügbare Parkraumangebot. Zu empfehlen sind hier Informationen auf der Internetseite der Stadt Wetzlar sowie die Platzierung von Daten auf entsprechenden Portalen wie *Google Maps* oder *Parkopedia*. Beispielhaft werden nachfolgend die Möglichkeiten für diese beiden Plattformen vorgestellt.

Google Maps bzw. die Hauptseite von Google wird von vielen Nutzern als bevorzugtes Portal für Suchanfragen genutzt. Daher sollten hier über die Suchbegriffe „Wetzlar“ und „Parken“ zumindest die wesentlichen Parkieranlagen in und an der Altstadt angezeigt werden und diese mit den folgenden Informationen versehen werden:

Basisinformationen	Erweiterte Informationen
Verortung des Parkplatzes (Geo-Lokalisierung)	Kapazität der Anlage
Name des Parkplatzes	Regelungen des Parkraummanagements
Adresse (auch für die Navigation)	Foto

Tab. 3 Vorschlag für eine Attributliste zur Datenversorgung von Parkraumstandorten in Google Maps

Als spezielle Anwendung beginnt sich **Parkopedia** zu etablieren. Der Name Parkopedia ist eine Kombination aus den beiden englischen Begriffen der Worte „Parken“ und „Enzyklopädie“¹². Angelehnt an das Prinzip von Wikipedia können Nutzer in Parkopedia Parkplätze kartographieren und Daten hierzu hinterlegen. Derzeit beginnen einige Automobilhersteller, eine Schnittstelle zu Parkopedia in deren Navigationsgeräte zu integrieren. Außer Parkplätzen, Tiefgaragen und Parkhäusern können in Parkopedia auch Parkstände im öffentlichen Straßenraum sowie Stellplätze auf privatem Grund eingetragen werden. Neben dem Portal im Internet gibt es auch Applikationen für mobile Endgeräte wie Smartphones oder Tablets.

Da Parkopedia wie Wikipedia eine offene Plattform ist, kann nicht ausgeschlossen werden, dass versehentlich oder auch wissentlich falsche oder veraltete Informationen einge-

¹² Park(ing) + (Encycl)opedia

stellt werden. Daher sollte es auch im Interesse der öffentlichen Träger sein, dass Informationen zu öffentlichen Parkplätzen auf deren Gemeindegebiet richtig und qualitätsgesichert dargestellt werden.

In Parkopedia sollten möglichst alle öffentlichen Stellplatzanlagen im Bereich der Altstadt dargestellt und mit den aktuellen Informationen versorgt werden. Dabei sollten die folgenden Informationen enthalten sein.

Basisinformationen	Erweiterte Informationen
Verortung des Parkplatzes (Geo-Lokalisierung)	Kapazität der Anlage
Name des Parkplatzes	Regelungen des Parkraummanagements
Adresse (auch für die Navigation)	Typ der Anlage
Zuständigkeit (Verwaltung durch Institution)	Anzahl Behindertenparkplätze
	Ausstattung (z.B. Beleuchtung)
	Beschränkungen
	Link
	Foto

Tab. 4 Vorschlag für eine Attributliste zur Datenversorgung von Parkraumstandorten in Parkopedia

8 Zusammenfassung der Konzeptbausteine nach Nutzergruppen

Die entwickelten Konzeptbausteine für den ruhenden Verkehr lassen sich für die drei wesentlichen Nutzungstypen in der Altstadt Wetzlar, Einzelhandel / Dienstleistung, Wohnen sowie Tourismus, wie folgt zusammenfassen:

Einzelhandel und Dienstleistung, Kunden und Angestellte

Mittels Straffung und Vereinfachung wird das Angebot leichter begreifbar und nutzbar:

- Vereinfachung der Regelungen für öffentliche Parkstände im Bereich der Altstadt: Parkstände im öffentlichen Straßenraum oder auf öffentlichen Parkplätzen nur noch gebührenpflichtig und mit zeitlicher Begrenzung (Bewirtschaftung per Parkscheinautomat), keine freien Parkstände oder zeitliche Begrenzung per Parkscheibe (Ausnahme: Parkstände für Bewohner mit der Ausweisung als Bewohnerparken)
- Vereinfachung der Regelungen zu den maximalen Parkdauern:
 - Kurzparken an den zentralen Standorten (Standorte mit wenigen Parkständen) in der Altstadt mit einer maximalen Parkdauer von 1 Stunde
 - Langparken auf den großen Parkplätze am Rand der Altstadt mit einer maximalen Parkdauer von 4 Stunden
- Moderate Anpassung der Gebühren, dafür aber mehr Möglichkeiten bei der Bezahlung: an allen Standorten von 10ct bis 2 € alle Münzen möglich.
 - Kurzparken: 0,50 € je 15 min. = max. 2 € / h
 - Langparken: 0,50 € je 60 min. = max. 2 € / 4h
- Kostenfreies Parken für 15 Minuten auf den Kurzzeitparkplätzen (Brötchentaste)
- Eine Konzentration der Gebühren auf eine Kernzeit mit der höchsten Nachfrage reduziert den Kontrollaufwand und schafft Anreize für Erledigungen an den Rändern der Öffnungszeiten.

Ergänzend sollen aber auch durch neue Angebote zusätzliche Möglichkeiten für das öffentliche Parken im Bereich der Altstadt geschaffen werden.

- Parkraum, welcher derzeit nur zu bestimmten Zeiten für die allgemeine Nutzung freigegeben wird, sollte für diese dauerhaft geöffnet werden. Nur so wird er von den Nutzern in größerem Maße auch wahrgenommen und lässt sich auch entsprechend in das Parkleitsystem integrieren.
 - Umwandlung des Parkplatzes am Rathaus in einen öffentlichen Parkplatz mit Schrankenanlage und Kassenautomat (keine Zeitvorwahl, Nutzung bis zu 24h) mit rund 200 Parkständen
 - Integration des Parkplatzes auf der Zwack'schen Lahninsel in den Bereich ‚Hauser Tor‘ mit Parkscheinautomat und max. 4h Parkdauer, zusammen rund 100 Parkstände
- Optimierung des Parkraumes auf der Lahninsel mit Neuordnung der nutzerzugeordneten Stellplätze und der öffentlichen Parkstände
- Neue Ausweisung von bis zu 25 Pkw-Parkständen im Bereich der Franziskanerstraße auf der Fläche der bisherigen Reisebus-Parkstände
- Ausschöpfung der Möglichkeiten für öffentlich nutzbaren Parkraum bei Neubauten oder Sanierungen:

- Öffentlich nutzbare Parkstände in einer neu zu errichtenden Tiefgarage am neuen Stadthaus, besonders in Doppelnutzung mit Bewohnern (Stellplätze nicht fest zuordnen sondern tagsüber nach Bedarf für die allgemeine Nutzung frei geben)
- Mit einer umfassenden Sanierung ist die uneingeschränkte Nutzbarkeit des Parkhauses an der Stadthalle als hochwertige Möglichkeit und Ergänzung des bestehenden Parkraumangebotes im Bereich der Altstadt realistisch darzustellen.

Als wichtiger dritter Baustein der Maßnahmen ist die Verbesserung der Informationen rund um das Thema ‚Parken in der Altstadt‘ anzusehen.

- Überarbeitung des derzeitigen Parkleitsystems ohne dynamische Anzeigen für die Parkplätze an der Altstadt, dafür leichtere Begreifbarkeit auch für Ortsfremde
- Umfassende Informationen zu den Parkieranlagen sollten im Internet auf den geeigneten Portalen wie *Google.maps* oder *Parkopedia* zur Verfügung gestellt werden.
- Ergänzend können weitergehende Informationen auch auf der Internet-Seite der Stadt Wetzlar dargestellt werden. Dies kann z.B. eine Übersichtskarte mit den einzelnen Standorten und weiterführenden Details sein.
- Informationsflyer für den Einzelhandel sind eine gute Möglichkeit auf das bestehende Angebot hinzuweisen (Hervorhebung der bestehenden Kapazität und der kurzen Wege in der Altstadt) sowie über die einzelnen Standorte zu informieren.

Wohnen in der Altstadt, Bewohner und Besucher

- Vereinfachung der Parkraumregelung für das Bewohnerparken von derzeit drei Zonen auf zukünftig eine gemeinsame Zone.
- Die Beschränkung der Gebührenpflicht auf eine Kernzeit (z.B. 9 – 18 Uhr) erleichtert die Nutzung der großen Parkplätze am Rand der Altstadt für Berufstätige auch bei spätem Arbeitsbeginn oder frühem Arbeitsende
- Schaffung der erforderlichen Stellplätze bei Neubau von Wohnraum oder Umbau bestehender Gebäude in Wohnraum.
- Evaluierung des Potentials von zusätzlichem Parkraum für Bewohner in der neu zu errichtenden Tiefgarage im (neuen) Stadthaus, dem zu renovierenden Parkhaus an der Stadthalle oder an einem neuen Standort.
- Konsequente und stärkere Überwachung von Falschparkern, insbesondere wenn durch nicht zulässig abgestellte Fahrzeuge die Anfahrtswege von Rettungskräften behindert werden.

Tourismus

- Neuordnung des ruhenden Verkehrs für die Tourismusbusse: Halteplätze zum Ein- und Aussteigen am Karl-Kellner-Ring, Standplätze für die Reisebusse in der Wetzbachstraße und auf dem Parkplatz ‚Bachweide‘
- Mit der Verlagerung der Halteplätze der Reisebusse von der Franziskanerstraße an den Karl-Kellner-Ring wird zum einen der Bereich Nauborner Straße / Franziskanerstraße entlastet und zum anderen mit dem neuen Ein- und Ausstiegspunkt am Karl-Kellner-Ring ein attraktiver Zugang zur Altstadt über den Schillerplatz bzw. den Steighausplatz ermöglicht. Zudem ist der ohnehin existierende Haltestellenbereich mit Wartestand auch besser für wartende Buspassagiere geeignet.

- Mit den Parkplätzen am Rand der Altstadt (gebührenpflichtig, zeitlich begrenzt), der erweiterten Möglichkeit des öffentlichen Parkens am Rathaus (Konzept: gebührenpflichtig, ohne Zeitvorwahl, max. 24h) und dem Parkplatz an der Bachweide (ohne Gebühren und zeitliche Begrenzung) steht auch für mit dem Pkw anreisenden Besucher eine ausreichende Anzahl an attraktiven Parkmöglichkeiten zur Verfügung.
- Wichtig ist die Verbesserung der Informationen, getrennt für Selbstanreisende per Pkw, Busfahrern von Tourismusbussen und Busspassagiere. Als Informationsmedium können sowohl gedruckte Medien wie Flyer wie auch das Internet genutzt werden, um gezielt über die Parkmöglichkeiten im Umfeld der Altstadt zu informieren bzw. für die Busspassagiere über die Halte- und Standplätze der Reisebusse.



BESCHLUSSVORLAGE

Fachamt/Antragsteller/in

Datum

Drucksachen-Nr.: - AZ:

Rechtsamt	20.01.2016	2840/16 - I/657
-----------	------------	-----------------

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Top	Abst. Ergebnis
Magistrat	25.01.2016		
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss	01.02.2016		
Bauausschuss	01.02.2016		
Finanz- und Wirtschaftsausschuss			
Stadtverordnetenversammlung			

Betreff:

**Städtebaulicher Vertrag IKEA – Stadt
Bezug Drucksachen Nr.: 2567/15 vom 30.09.2015**

Anlage/n:

Kostenverteilung Erschließung
Städtebaulicher Vertrag

Beschluss:

Der beiliegende städtebauliche Vertrag wird beschlossen.

Wetzlar, den 20.01.2016

gez. Wagner

Begründung:

Gemäß dem Beschluss vom 30.09.2015 (Drucksache Nr. 2576/15) wurde der Magistrat aufgefordert, mit IKEA einen städtebaulichen Vertrag über die verkehrliche Erschließung abzuschließen und diesen den städtischen Gremien vorzulegen.

Die IKEA Verwaltungs-GmbH beabsichtigt, auf der vormals von Heidelberg Cement genutzten Fläche an der Hermannsteiner Straße ein Möbel-Einrichtungshaus zu errichten. Der zwischen den beiden Vertragsparteien entwickelte städtebauliche Vertrag über die verkehrliche Erschließung – auch außerhalb des eigentlichen Gewerbegrundstückes – wird durch die Aufteilung der Bau-, Planungs- und Baunebenkosten verbindlich vorgesehen. Zusätzlich sind Verfahrensvorschriften über Planungs- und Ausschreibungsverfahren, über Vergabebestimmungen und über die Verkehrssicherungspflicht während der Baumaßnahmen vereinbart worden.

Durch die bereits in der Sitzung im November angekündigte und inzwischen bestätigte Förderung der Baumaßnahme Dritter (Bund und Land) wird es aufgrund der Fördervoraussetzungen notwendig, dass die Stadt Wetzlar die Baumaßnahmen „Gloelknoten“ und „Carolinenweg“ in eigener Verantwortung durchführt. Hieraus folgt, dass die bisherige Kostenverteilung des städtebaulichen Vertrages neu geregelt werden muss.

Der Ausbau des Gloelknotens und des Carolinenweges erfolgt durch die Stadt Wetzlar, IKEA beteiligt sich in dem errechneten Umfang an den Umbaukosten.

Die IKEA Verwaltungs-GmbH baut die Zufahrt in der Hermannsteiner Straße um, nimmt die verkehrliche Anpassung der Abfahrt B 49 sowie die notwendige Anpassung in der Hermannsteiner Straße, sowie den Radweg vor dem IKEA-Einrichtungshaus, auf ihre Kosten vor (**siehe Tabelle**).

Die kompletten Baunebenkosten werden von IKEA übernommen. Als Folge dessen beträgt der städtische Kostenanteil jetzt 716.000 € anstatt bisher 1.293.000 €. Damit ist sichergestellt, dass alle von IKEA ausgelösten Maßnahmen zur Sicherstellung der Erschließung ausschließlich von IKEA übernommen werden

Die städtischen Mittel sind für die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen sowie Standarderhöhungen an den beiden Knoten vorgesehen.

Neben den baulichen Vereinbarungen und den Vereinbarungen über Planung und Ausschreibung sowie der Kostenverteilung, beinhaltet der städtebauliche Vertrag Regelungen der Gewährleistung und der Übergabe der Verkehrsflächen nach Fertigstellung an den Träger der Straßenbaulast.

Mit der vertraglichen Regelung ist eine Erhebung von Ausbaubeiträgen nach den gesetzlichen Bestimmungen (Hess. KAG und BauGB) ausgeschlossen.

Daneben sind Regelungen zum Thema Marketing beinhaltet.

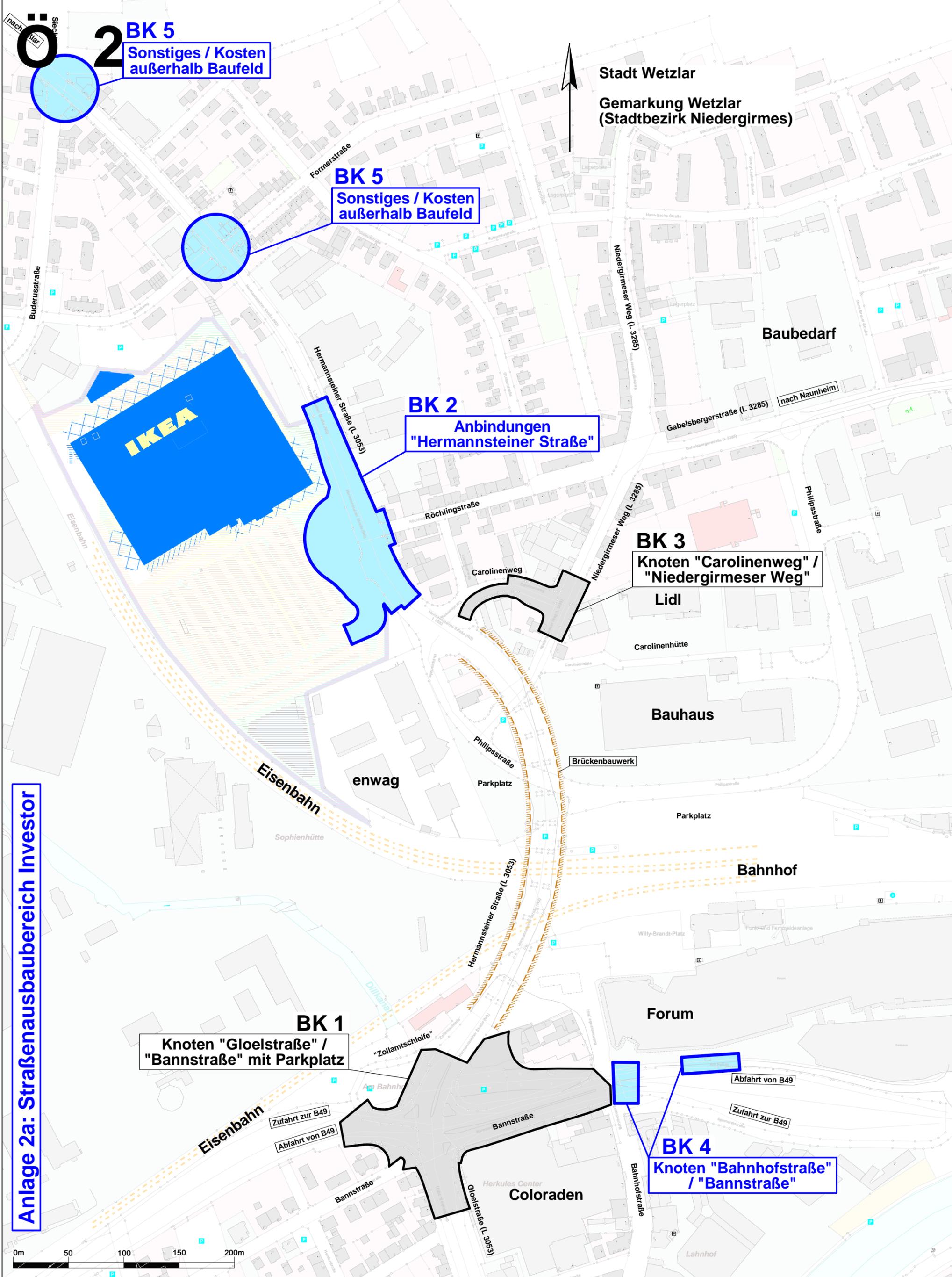
Bei Streitigkeiten aus dem vorgelegten Vertrag wird vor Anrufung eines Gerichtes ein Mediationsverfahren vereinbart.

Ö 2

Anlage Kostenverteilung Erschließung:

Kostenteilung in Tsd EURO (rechnerisch ermittelt aufgrund Flächen und Einrichtungen)							
Nr.	Maßnahme	Gesamt *	IKEA	Stadt	Land	Bund	Bemerkungen
1	Aus- und Umbau Gloelknoten einschl. Anpassung der Lichtsignalanlage (inkl. verkehrliche Anpassung Bannstraße, Änderung Parkplatzanlage Bahnhofstraße 31)	2929	1057+	628	568	676	* Grundstückserwerb gem. Dru.Nr. 2569/15 für notwendige Parkplatzfläche ist förderfähig, daher werden diese Kosten zu den bisherigen Gesamtkosten von 2850 Tsd € dazu genommen.
2	Aus- und Umbau des VK Carolinenweg / Niedergirmeser Weg	213	36	88	89		
3	Anbindung IKEA an die Hermannsteiner Straße inkl. LSA	994	994				bleibt wie Dru.Nr. 2566/15
4	Verkehrliche Anpassung Abfahrt B 49 / VK Bahnhofstraße-Bannstraße	82	82				
5	Verkehrliche Anpassung im erweiterten Verkehrsnetz (Anpassung LSA Siechhof, FSA Formerstraße und Beschilderungen)	64	64				
6	Herstellen von Rad- und Fußwegen entlang des Ikea Einrichtungshauses	100	100				
	Gesamt	4382	2333	716	657	676	
	Prozentuale Verteilung:		53%	16%	15%	16%	
	Kostenverteilung Gloelknoten und Carolinenweg						
	Gesamtkosten Gloelknoten abzüglich Förderung Dritter	1685	1057	628			
	Gesamtkosten Carolinenweg abzüglich Förderung Dritter	124	36	88			
	Prozentuale Verteilung:		60%	40%			

+ inkl. Baunebenkosten in Höhe von 475 Tsd € (Abrechnung nach Schlussrechnung)



Anlage 2a: Straßenausbaubereich Investor

BK 5
Sonstiges / Kosten
außerhalb Baufeld

BK 5
Sonstiges / Kosten
außerhalb Baufeld

BK 2
Anbindungen
"Hermannsteiner Straße"

BK 3
Knoten "Carolinenweg" /
"Niedergirmeser Weg"

BK 1
Knoten "Gloelstraße" /
"Bannstraße" mit Parkplatz

BK 4
Knoten "Bahnhofstraße"
/ "Bannstraße"

Stadt Wetzlar
Gemarkung Wetzlar
(Stadtbezirk Niedergirmes)

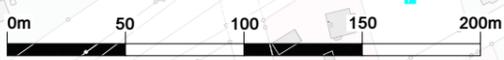
Baubedarf

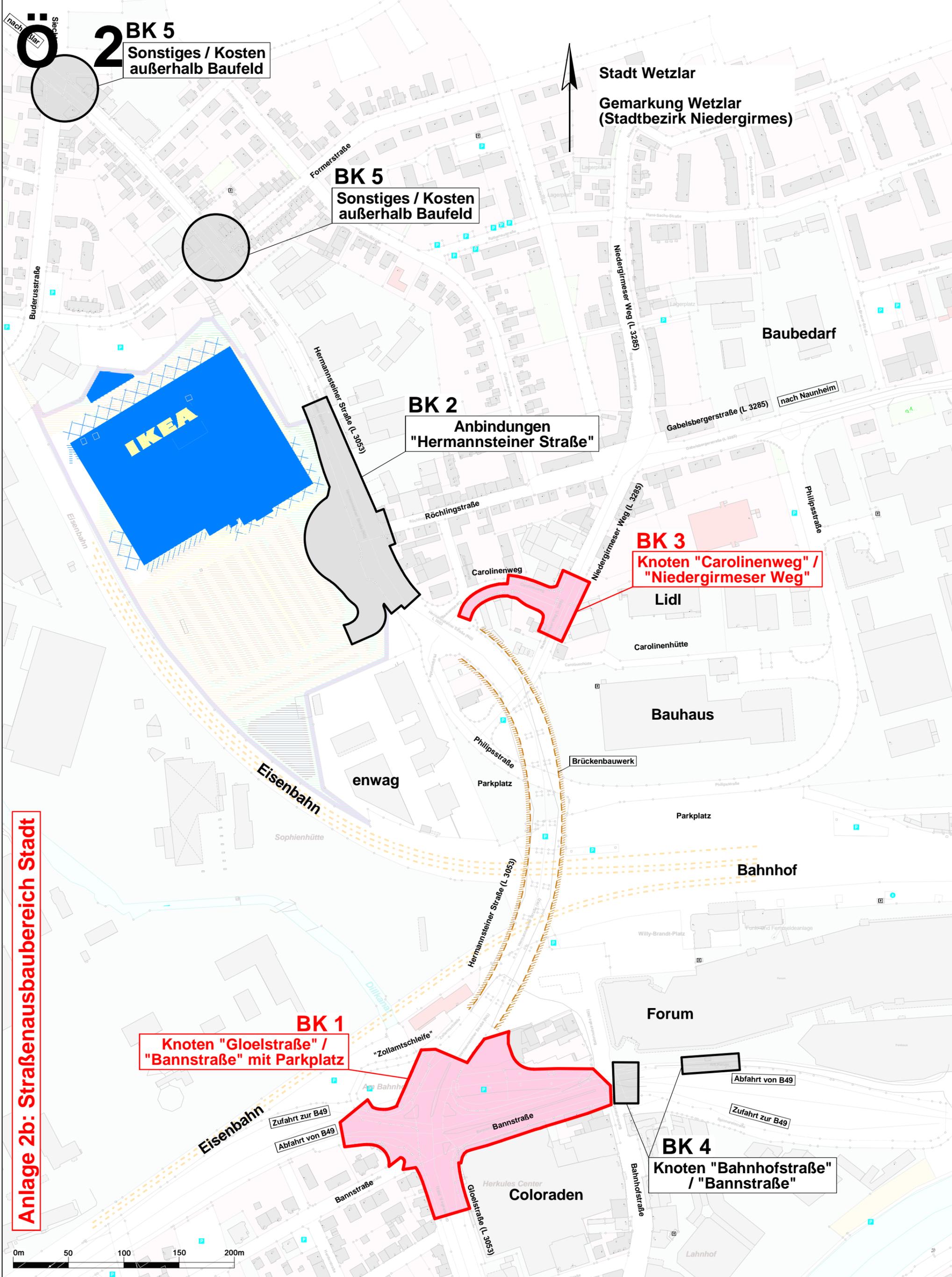
Lidl

Bauhaus

Forum

Coloraden





BK 5
Sonstiges / Kosten
außerhalb Baufeld

BK 5
Sonstiges / Kosten
außerhalb Baufeld

BK 2
Anbindungen
"Hermannsteiner Straße"

BK 3
Knoten "Carolinenweg" /
"Niedergirmeser Weg"

BK 1
Knoten "Gloelstraße" /
"Bannstraße" mit Parkplatz

BK 4
Knoten "Bahnhofstraße"
/ "Bannstraße"

Anlage 2b: Straßenausbaubereich Stadt

Stadt Wetzlar

Gemarkung Wetzlar
(Stadtbezirk Niedergirmes)

Baubedarf

Lidl

Bauhaus

Bahnhof

Forum

Coloraden



Gremienvorlage

Städtebaulicher Vertrag

zwischen

der **Stadt Wetzlar**,
vertreten durch den Magistrat,
Ernst-Leitz-Straße 30,
35578 Wetzlar

– nachfolgend „Stadt“ genannt –

und

der **IKEA Verwaltungs-GmbH**,
vertreten durch den Geschäftsführer Johannes Ferber,
Am Wandersmann 2-4,
65719 Hofheim-Wallau

– nachfolgend „Investor“ genannt –

Präambel

Der Investor beabsichtigt, auf der vormals von HeidelbergCement genutzten Fläche an der Hermannsteiner Straße (**Anlage 1a**) ein Einrichtungshaus zu errichten. Geplant ist eine Gesamtverkaufsfläche von maximal 25.500 qm. Am 05.12.2014 hat der Investor bei der Stadt eine Bauvoranfrage eingereicht, die sich allein auf die Art der baulichen Nutzung sowie die Herstellung von Stellplätzen bezieht. Der Bauantrag wurde am 21.07.2015 eingereicht. Mit dem vorliegenden Vertrag werden Themen zum Städtebau sowie zur Erschließung geregelt.

I.

§ 1

Ausbaumaßnahmen

(1)

Die Stadt überträgt dem Investor den Ausbau der in **Anlage 2a** dargestellten Straßen.

(2)

Der Investor verpflichtet sich, den Ausbau mit Planung inklusive der notwendigen Gutachten (z.B. Bodengutachten), Beweissicherung, Vermessung und Herstellung in eigenem Namen und auf eigene Rechnung nach Maßgabe der folgenden Vertragsbestimmungen, der einschlägigen Rechtsvorschriften sowie der anerkannten Regeln der Technik und Baukunst in enger Abstimmung mit der Stadt durchzuführen.

§ 2

Art und Umfang der Ausbaumaßnahmen

(1)

Der Investor verpflichtet sich, den Ausbau nach Maßgabe der Entwurfs- und Ausführungsplanung (**Anlage 3**) in Abstimmung mit der Stadt herzustellen. Der Ausbau ist in dauerhafter Bauweise nach den anerkannten Regeln der Technik und Baukunst herzustellen.

(2)

Der Investor ist berechtigt, Dritte mit der Erstellung der Entwurfs- und Ausführungsplanung zu beauftragen. Die Stadt ist bei der Auswahl extern beteiligter Ingenieurbüros als auch

Unternehmen zu beteiligen. Der Investor verpflichtet sich, nur geeignete und mit der notwendigen Fachkunde ausgestattete Tief- und Straßenbauunternehmen mit der Ausführung auf der Grundlage der durch die Stadt freigegebenen Entwurfs- und Ausführungsplanung zu beauftragen. Über die Freigabe der Entwurfs- und Ausführungsplanung hat die Stadt innerhalb von 4 Wochen zu entscheiden. Erfolgt innerhalb dieser Frist keine Entscheidung, gilt die Freigabe als erteilt.

(3)

Dem Investor obliegt die Straßenentwässerung und soweit erforderlich die Änderung der öffentlichen Kanalisation einschließlich der Grundstücksanschlüsse. Dies hat anhand der Entwässerungskonzeption in Abstimmung mit der Stadt zu geschehen, die dieser Vereinbarung als **Anlage 4** beigefügt ist. Voraussetzung für die Durchführung der Entwässerungsanschlüsse ist die Freigabe der Kanalplanungen durch die Stadt sowie ggf. die Genehmigungsbehörden.

(4)

Soweit die Versorgung mit Wasser, Gas, Strom, Fernsprechleitungen, Breitbandkabel etc. geändert werden muss, stimmt dies der Investor mit dem zuständigen Träger ab. Die Stadt unterstützt den Investor bei notwendigen Abstimmungen mit den Trägern.

(5)

Der Investor verpflichtet sich auf seine Kosten die erforderlichen Verkehrszeichen anfertigen und aufstellen sowie die Markierungen aufbringen zu lassen. Die diesbezüglichen Markierungs- und Beschilderungsplanungen sind zur Freigabe mit dem Ordnungsamt der Stadt Wetzlar abzustimmen und die straßenverkehrsbehördliche Anordnung einzuholen. Dies trifft auch für provisorische Verkehrsführungen während der Bauzeit zu.

(6)

Für die Straßen, die nicht in der Baulast der Stadt liegen, wird der Investor für die Beschilderung Genehmigung bei Hessen Mobil einholen und eine gesonderte Vereinbarung abschließen. Die Stadt unterstützt den Investor bei der Einholung der Genehmigung.

(7)

Der Investor hat eventuell notwendige Genehmigungen bzw. Zustimmung vor Baubeginn einzuholen und der Stadt vorzulegen.

(8)

Die Stadt verpflichtet sich, den Ausbau nach Maßgabe der Entwurfs- und Ausführungsplanung (**Anlage 3**) in entsprechender Anwendung der vorstehenden Absätze 1 bis 7 herzustellen. Hierzu gehören die Ausbaumaßnahmen am Gloelknoten (**Anlage 2b**) sowie die oberirdischen Baumaßnahmen am Brückenbauwerk, die spätestens bis zur Eröffnung des Einrichtungshauses fertigzustellen sind. Der Investor teilt der Stadt 9 Monate im Voraus das Eröffnungsdatum schriftlich mit.

§ 3

Bauleitung und Schadenshaftung

(1)

Die Bauleitung für alle Ausbaumaßnahmen liegt beim Investor. Die Stadt ist berechtigt, die Bauleitung sowie die Ausbaumaßnahmen zu kontrollieren. Die Stadt erhält daher die Möglichkeit, an den Bau-Jour Fixe teilzunehmen. Der Investor verpflichtet sich, die Stadt hierzu einzuladen sowie darüber hinaus alle notwendigen Informationen an die Stadt weiterzuleiten.

(2)

Die Beauftragten der Stadt und der Versorgungsträger haben das Recht, die Baustellen jederzeit zu betreten und die Einhaltung der Vertragsbedingungen zu kontrollieren. Der Investor ist verpflichtet, diesen Personen auf Verlangen die hierfür erforderlichen Unterlagen zugänglich zu machen.

(3)

Der Investor trägt die Verantwortung und die Haftung für Schäden, die sich im Zusammenhang mit der Durchführung der Ausbaumaßnahmen ergeben; dies gilt auch dann, wenn der Investor intern die Haftung auf einen Dritten übertragen hat.

Abweichend hiervon trägt der Investor die Verantwortung und die Haftung für Schäden bei den Ausbaumaßnahmen gemäß § 2 Abs. 8 nur insofern, als diese sich im Zusammenhang mit der Bauleitung ergeben.

§ 4

Entwurfs- und Ausführungsplanung

(1)

Der Investor verpflichtet sich, die endgültige Entwurfs- und Ausführungsplanung des Straßen- und Kanalbaus im Einvernehmen mit der Stadt und unter Zugrundelegung ihrer Ausbaustandards zu erarbeiten. Die allgemeinen Ausbaustandards ergeben sich aus den Unterlagen der Kostenkalkulation (**Anlage 5**), wo die jeweiligen Standards angegeben sind.

(2)

Der Entwurfs- und Ausführungsplanung sind die anerkannten Regeln der Technik sowie die einschlägigen DIN Normen und Regelwerke zugrunde zu legen. Außerdem sind die Vorgaben der generellen Entwässerungsplanung der Stadt zugrunde zu legen.

(3)

Der Investor legt die Entwurfs- und Ausführungspläne im Maßstab 1 : 250 sowie die Berechnungsunterlagen für die Straßen-, Kanals- und Grünplanungen – soweit erforderlich in digitaler Form – der Stadt zur Genehmigung vor (Formate : .dwg, .dxf, (Straße) .xml, geograf (Kanal))

(4)

Zu den Entwurfs- und Ausführungsplänen gehören insbesondere die in dem als **Anlage 1** beigefügten Planverzeichnis dargestellten Planunterlagen.

(5)

Der Investor wird die Erstellung der Entwurfs- und Ausführungsplanung einem dafür fachlich qualifizierten Ingenieurbüro nach Maßgabe des in Abs. 4 benannten Planverzeichnisses übertragen.

(6)

Sofern eine Abweichung von der endgültigen Entwurfs- und Ausführungsplanung notwendig wird und daher die Planung bzw. Ausbaustandards der jeweiligen Ausbaubereiche gemäß Anlage 2a und 2b abweichend ausgeführt werden sollen, bedarf es vorab der Abstimmung zwischen den Vertragspartnern und einer anschließenden Zustimmung. Die Abstimmung und Zustimmung hat innerhalb von 4 Wochen zu erfolgen. Wird die von einem Vertragspartner

schriftlich geltend gemachte Abstimmung von dem anderen Vertragspartner nicht innerhalb einer Frist von 4 Wochen durchgeführt, gilt die Zustimmung als erteilt.

§ 5

Vergabebestimmungen

Der Investor wird die gesetzlichen Vergabebestimmungen beachten und umsetzen. Die Stadt ist über das Ergebnis der Vergabeverfahren zu informieren und bei der Stadt ist die Zustimmung zum Auftragsverfahren einzuholen.

§ 6

Verkehrssicherungspflicht

Der Investor übernimmt mit Baubeginn die Verkehrssicherungspflicht in dem Bereich der Baumaßnahmen gemäß **Anlage 6** bis zur Übernahme der Anlagen durch die Stadt. Der Winterdienst verbleibt bei der Stadt.

§ 7

Abnahme/Übernahme

(1)

Der Investor zeigt der Stadt schriftlich die mängelfreie Herstellung der Anlagen gemäß Anlage 2a an. Die Stadt verpflichtet sich, innerhalb von 14 Tagen die Abnahme in einem gemeinsamen Termin mit dem Investor und dem beauftragten Bauunternehmer durchzuführen. Der Investor verpflichtet sich, eventuelle Mängel unverzüglich zu beseitigen.

(2)

Die Stadt verpflichtet sich, die gebrauchsfähigen und vertragsgemäß hergestellten Anlagen unverzüglich in ihre Unterhaltungslast zu übernehmen. Die Überwachung und Beseitigung von Mängeln innerhalb der Gewährleistungsfrist nach § 9 Abs. 2 verbleibt bis zum Ablauf der Gewährleistung bei den an der Planung und Durchführung des Ausbaus beteiligten Dritten (siehe § 9 Abs. 3).

(3)

Die Verpflichtung zur Übernahme der Anlagen in die Unterhaltungslast der Stadt setzt voraus, dass

1. die Kanalbefahrung ohne Feststellung von Mängel erfolgt ist,
2. die Anlagen abgenommen und bei der Abnahme beanstandete wesentliche Mängel beseitigt worden sind,
3. der Nachweis der baubegleitenden Überprüfung, insbesondere die Schichtdickenmessung von Stahlbauteilen erfolgt ist.

(4)

Der Investor verpflichtet sich, innerhalb von 9 Monaten nach der Übernahme

1. der Stadt die geprüften Schlussrechnungen mit den dazugehörigen Unterlagen wie Aufmaßen und Massenberechnungen vorzulegen,
2. der Stadt die Bestandspläne in Papier und in digitaler Form in den Formaten .dwg, .dxf, .xml oder georgaf für die Anlagen zu übermitteln sowie
3. die Ordnungsmäßigkeit
 - a) der vollständigen Unterlagen über die verwendeten Baustoffe und Werkstücke durch die Befunde über die Untersuchung zu entnehmender Proben,
 - b) der Abwasserleitungen durch Bestätigung des beauftragten Ingenieurbüros und ,
 - c) der Schlussvermessung des Straßen- und Kanalbaus nachzuweisen.

(5)

Im Zeitpunkt der Übernahme geht die Gefahr des zufälligen Untergangs oder zufälligen Verschlechterung der Anlagen und die allgemeine Verkehrssicherungspflicht vom Investor auf die Stadt über.

(6)

Die Stadt widmet soweit erforderlich die übernommenen Anlagen nach den einschlägigen Vorschriften.

§ 8

Erschließungs- und Ausbaubeiträge

Mit der vertragsgemäßen Fertigstellung und Übernahme der Anlagen ist eine Erhebung von Erschließungs- und Ausbaubeiträgen nach den gesetzlichen Bestimmungen (insbesondere nach dem BauGB und dem Hessischem KAG) ausgeschlossen.

§ 9

Gewährleistung

(1)

Der Investor übernimmt die Gewähr, dass die der Stadt übergebenen Anlagen (gemäß Anlage 2a) im Zeitpunkt der Abnahme die zugesicherte Eigenschaft haben, den anerkannten Regeln der Technik und Baukunst zu entsprechen und nicht mit Mängeln behaftet sind, die ihren Wert oder ihre Tauglichkeit mindern. Die Stadt übernimmt die Gewähr für die hergestellten Anlagen gemäß Anlage 2b.

(2)

Die Gewährleistungsfrist für alle Bauleistungen für Straßen und Kanal beträgt fünf Jahre, die Gewährleistungsfrist für die Steuertechnik der Lichtsignalanlagen zwei Jahre. Sie beginnt mit der Abnahme der Anlagen.

(3)

Mit der Übergabe tritt der Investor seine Gewährleistungsansprüche gegen an der Planung und Durchführung der Erschließung beteiligte Dritte an die Stadt ab. Der Investor verpflichtet sich, die Abtretbarkeit in den Verträgen mit den beteiligten Dritten zu vereinbaren. Gewährleistungsansprüche gegen den Investor bestehen ab Übergabe nicht mehr. Die Stadt kann sich ab Übergabe ausschließlich an die an der Planung und Durchführung der

Erschließung beteiligten Dritten halten. Der Investor weist der Stadt nach, dass der Dritte mit der Abtretung einverstanden ist.

§ 10

Kostentragung

(1)

Der Investor trägt die Kosten für die Planung und Herstellung des Straßen- und Kanalbaus gemäß Anlage 2a. Die Stadt trägt die Kosten für die Herstellung des Straßen-, Kanal- und Brückenbaus gemäß Anlage 2b. Die Kosten ergeben sich aus **Anlage 8**.

(2)

Im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrsqualitäten im Bereich Gloelknoten und Carolinenweg, die im öffentlichen Interesse, aber auch im Interesse des Investors steht, beteiligt sich der Investor an den Kosten. Die Aufteilung der Kosten basiert auf einer rechnerischen Ermittlung der Flächen unter Berücksichtigung vorhandener Einrichtungen. Die Höhe dieser Kostenbeteiligung ergibt sich aus dem Lageplan der Straßenplanung mit Kostenteilung (**Anlage 7**) sowie der Kostenberechnung der Verkehrsanlagen (**Anlage 8**). Die Kostenbeteiligung des Investors erfolgt unter dem Vorbehalt, dass diese nicht förderschädlich ist.

(3)

Die Kostenbeteiligung des Investors ist vier Wochen nach Gesamtabnahme des Bauabschnittes Gloelknoten fällig.

(4)

Kostensteigerungen bzw. Kostenreduzierungen (ausgenommen sind Kosten gemäß § 11) für den Ausbaubereich gemäß Anlage 2a gehen zu Lasten bzw. zu Gunsten des Investors. Kostensteigerungen bzw. Kostenreduzierungen für den Ausbaubereich gemäß Anlage 2b gehen zu Lasten bzw. zu Gunsten der Stadt. Etwaige Änderungen in der öffentlichen Finanzstruktur durch Bund und/oder Land mit der Folge einer Mehr- oder Minderbezuschussung werden zwischen den Beteiligten im Verhältnis 60 (Investor) : 40 (Stadt) übernommen.

(5)

Der Investor verpflichtet sich, die erforderlichen Leistungen für die Kampfmittelsondierung und Auswertung im Rahmen der Ausbaumaßnahmen gemäß § 1 Abs. 1 vorzubereiten, durchzuführen und die Kosten dafür zu tragen. Kosten für die Beseitigung bzw. Bergung von Kampfmittelfunden trägt die Stadt.

§ 11

Baugrund/Altlasten

Ergänzend zu der Regelung zur Kostentragung in § 10 trägt die Stadt das Kostenrisiko bei dem Auftreten von Kostenerhöhungen bedingt durch Erschwernisse des Baugrunds und/oder Altlasten. Dies sind insbesondere die Kosten für

- die Entsorgung von Bodenmaterial mit einer abfallrechtlichen Einstufung \geq Z 2 gemäß den Anforderungen des Merkblatts „Entsorgung von Bauabfällen“ der Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen, Kassel.
- den Ersatz von nicht wiederverwendbarem Bodenmaterial, bedingt durch abfallrechtliche Einstufung.
- den Ersatz bzw. die Verbesserung von nicht für die vertragsgemäße Herstellung und geplante Nutzung der Anlagen geeignetem Bodenmaterial.

II.

§ 12

Vereinfachte Umlegung

Mittels einer vereinfachten Umlegung gemäß § 80 BauGB werden die in **Anlage 9** beschriebenen Grundstücksänderungen vorgenommen.

III.

§ 13

Stadtmarketing

(1)

Der Investor verpflichtet sich, für mindestens 10 Jahre Mitglied des Stadt-Marketing Wetzlar e.V. zu werden.

(2)

Der Investor stellt der Stadt im Einrichtungsraum einen Flatscreenschirm an einer vom Investor zu bestimmenden Stelle im Eingangs- oder Ausgangsbereich im Einrichtungsraum, um dort auf die touristischen Sehenswürdigkeiten von Wetzlar hinzuweisen. Zeitpunkt und Dauer der einzelnen Videopräsentationen werden zwischen den Parteien abgestimmt. Die Stadt ist im Rahmen der Videopräsentation nicht berechtigt, Einzelhandelsbetriebe zu präsentieren oder zu bewerben. Die Stadt darf den Flatscreen mithin alleine zu dem Zweck nutzen, für die touristischen Sehenswürdigkeiten der Stadt zu werben. Die Stadt verpflichtet sich, den Werbefilm mindestens alle 3 Monate zu aktualisieren.

Der Investor gestattet der Stadt weiterhin, an einer vom Investor zu bestimmenden Stelle im Eingangs- oder Ausgangsbereich im Einrichtungsraum touristische Werbeflyer in Papierform bereitzustellen. Die Flyer dürfen sich nicht auf in der Stadt ansässige Einzelhandelsbetriebe beziehen. Die Größe des Flyers muss der Größe der von IKEA ausgelegten Wegweiser für das Einrichtungsraum entsprechen.

Details der Präsentation werden zwischen den Parteien abgestimmt.

(3)

Der Investor gestattet der Stadt, auf der Fläche der Stellplätze an einer vom Investor zu bestimmenden Stelle einen touristischen Innenstadtplan aufzustellen.

(4)

Die Stadt gestattet dem Investor, an fünf Stellen in der Innenstadt auf das Einrichtungsraum hinzuweisen.

(5)

Die Kosten der touristischen Werbung im Einrichtungshaus trägt die Stadt. Die Kosten der Werbung für das Einrichtungshaus trägt IKEA. Nutzungskosten bzw. Sondernutzungsgebühren werden gegenseitig nicht geltend gemacht.

IV.

§ 14

Schlussbestimmungen

(1)

Sollten Teile oder mehrere Bestimmungen des Vertrages unwirksam sein oder unwirksam werden, so bleibt die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen davon unberührt. Die Parteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch wirksame Bestimmungen, die dem Vertragszweck entsprechen, zu ersetzen.

(2)

Änderungen oder Ergänzungen des Vertrages bedürfen der Schriftform, Nebenabreden bestehen nicht.

(3)

Die Verpflichtungen aus diesem Vertrag sind auf etwaige Rechtsnachfolger zu übertragen. Diese wiederum sind zu verpflichten, bei weiterer Rechtsnachfolge entsprechend zu verfahren.

(4)

Die Parteien verpflichten sich, bei eventuellen Streitigkeiten aus diesem Vertrag vor Anrufung eines Gerichts ein Mediationsverfahren durchzuführen. Sollten sich die Parteien nicht auf eine Mediatorin/ein Mediator einigen können, wird diese Person von dem Präsidenten/der Präsidentin des VG Gießen bestimmt.

§ 15
Wirksamkeit

Der vorliegende Vertrag wird wirksam, wenn der Investor gegenüber der Stadt schriftlich erklärt, dass mit dem Vorhaben des Einrichtungshauses begonnen wird.

§ 16
Anlagen

Bestandteil dieses Vertrages sind die nachstehenden Anlagen:

- Anlage 1:** Planverzeichnis
- Anlage 1a:** Grundstücksplan mit Flurstücksbezeichnungen
- Anlage 2a:** Straßenausbaubereich Investor
- Anlage 2b:** Straßenausbaubereich Stadt
- Anlage 3:** Entwurfs- und Ausführungsplanung
- Anlage 4:** Entwässerungskonzeption
- Anlage 5:** Kostenkalkulation mit Standards
- Anlage 6:** Plan Verkehrssicherungspflicht
- Anlage 7:** Lageplan Straßenplanung mit Kostenteilung
- Anlage 8:** Kostenberechnung
- Anlage 9:** Plan vereinfachte Umlegung

Wetzlar, den

Hofheim-Wallau, den

Wagner, Oberbürgermeister

Semler, Stadtrat