

In Wiesbaden wird Parken an Straßen teurer

Die Stadt hat keinen Einfluss auf Gebühren in privat betriebenen Parkhäusern. Da diese höher sind als an Parkautomaten, gerät sie in Zugzwang, um die Autos besser zu lenken.

Von Oliver Bock

Rund 800 000 Euro wird die Landeshauptstadt künftig durch die Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum einnehmen. Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Die Grünen) geht es aber nicht ums Geld, sondern um die Steuerungswirkung: Der Parkplatzsuchverkehr soll möglichst minimiert und Autofahrer sollen in die Parkhäuser gelenkt werden. Kowol hofft zudem, dass es Kurzzeitparker als Konsequenz aus der Erhöhung künftig leichter haben werden, einen Stellplatz zu finden.

Ob das realistisch ist, darüber gingen die Meinungen in der jüngsten Sitzung der Stadtverordneten weit auseinander. Dies umso mehr, als es schon die zweite Erhöhung der Parkgebühren binnen eines Jahres ist. Denn die Stadt hatte zum Jahresende 2018 die Parkgebühren erhöht, weil sie seinerzeit ein Missverhältnis zwischen den Parkgebühren an den Straßen und den Parktarifen in den – vorwiegend privat bewirtschafteten – Parkhäusern erkannte.

Geholfen hat das offenbar nicht. In der Vorlage an die Stadtverordneten ist von einem „Fehlreiz“ für die Autofahrer die Rede, lieber länger nach einem Straßenparkplatz zu suchen, als ein teureres Parkhaus anzusteuern. Nach Ansicht von Kowol gibt es deshalb Straßenzüge in Wiesbaden mit einem Anteil von mehr als 50 Prozent Parkplatzsuchverkehr. Zudem werde in anderen großen Städten noch kräftiger zugehakt, heißt es unter Verweis auf Frankfurt, wo in der Innenstadt bald vier Euro je Stunde verlangt würden.

In Wiesbaden werden jetzt die Zeittakte in der Preiszone eins von zwölf auf zehn Minuten verkürzt und in der Preiszone zwei von 20 auf zwölf Minuten. In der Zone eins werden damit künftig drei Euro für eine Stunde Parkzeit fällig, in



Teure Abstellplätze: Die Gebühren im 2018 eröffneten Parkhaus Coulinstrasse darf der Investor und Betreiber 30 Jahre lang bestimmen.

Foto Cornelia Sick

Zone zwei 2,50 Euro statt bislang 1,50 Euro. Gleichzeitig wird die zulässige Höchstparkdauer von fünf auf vier Stunden verringert. Auch das soll die Chancen der Kurzzeitparker auf einen freien Platz erhöhen. Die Mehreinnahmen sind beträchtlich, obwohl die Umstellung der Parkautomaten die Stadt zunächst einmal 50 000 Euro kosten wird.

Die Gewinner dieser Entscheidung sind nach Ansicht der FDP Einkaufsstätten auf der grünen Wiese wie das Main-Taunus-Zentrum und das „Loop 5“. Kowol belaste den Wiesbadener Einzelhandel und fördere den Online-Einkauf, sagte FDP-Fraktionschef Christian Diers. Sei-

ne Hoffnung, die CDU aus der Geschlossenheit der Rathauskooperation lösen zu können, erfüllte sich aber nicht.

Zwar gestand Hans-Joachim Hasemann-Trutzel (CDU) zu, dass hohe Gebühren der Vitalität der Innenstadt schaden, und er vermisste überdies von Kowol ein schlüssiges Parkraumbewirtschaftungskonzept. Doch die CDU enthielt sich bei der Abstimmung und ließ die neue Gebührensatzung damit politisch die Stadtverordnetenversammlung passieren. Das auch deshalb, weil höhere Parkgebühren Teil des im Konsens verabschiedeten Luftreinhalteplans zur Vermeidung eines Dieselfahrverbots sind.

Kowol sagte ein Parkraumbewirtschaftungskonzept für das Frühjahr zu. Das Parken sei der Schlüssel zum Erfolg der Verkehrswende. Wären alle 14 Parkhäuser in kommunaler Hand, könnte die Stadt wenig frequentierte Parkhäuser im Stadtzentrum phasenweise deutlich vergünstigen und andere im Gegenzug erheblich verteuern. Dass Wiesbaden in der Vergangenheit die Kontrolle über die meisten der 14 Innenstadt-Parkhäuser und -Tiefgaragen abgegeben habe, nannte Kowol einen „Irrsinn“. Nach seiner Zählung gibt es in der Wiesbadener Innenstadt rund 16 000 Stellplätze, davon 6000 in den Parkhäusern, die nur äußerst selten ausge-

lastet seien. Nur drei Parkhäuser bewirtschaftet die Stadt derzeit allerdings selbst. Kowol erwartet aber, dass nach dem Ablauf von Verträgen absehbar zwei Parkhäuser an die Stadt zurückfallen. Bei anderen muss Wiesbaden bis zum Jahr 2055 warten.

Ob es dann wirklich besser wird, daran wurden aus den Reihen der Opposition aber Zweifel laut und darüber hinaus die Furcht, dass nun die Parkhausbetreiber abermals die Preisschraube anziehen und Kowol dann für die Straßenparkplätze abermals nachziehen möchte. Eine Preisspirale zu Lasten der Autofahrer könne die Folge sein.

Probetrieb als Zumutung

Kritik an Tests für neue Flugrouten

sug. GROSS-GERAU / MAINZ. Ob links oder rechts des Rheins: Die Pläne der Deutschen Flugsicherung (DFS), neue An- und Abflugrouten zu testen, werden hüben wie drüben kritisch gesehen. „Um die Kapazität des Frankfurter Flughafens zu erhöhen, macht sich die Deutsche Flugsicherung nun offensichtlich zum ‚Ausputzer‘ der Fraport, um die Fehlplanung des Flughafenbetreibers wettzumachen“, kritisierte Walter Astheimer, Erster Kreisbeigeordneter des Landkreises Groß-Gerau, die Ankündigung, dass im Frühjahr eine „optimierte Nutzung des Start- und Landebahnsystems bei Betriebsrichtung West“ erprobt werden soll.

„Offenbar gehe ‚Kapazität vor Safety first‘“, so Astheimer, der die außerdem erwogene Absenkung des Luftraums C um 2000 Fuß westlich von Bingen als eine „weitere ernüchternde Botschaft“ bezeichnete. Schließlich sei die Anhebung des Luftraums ein mühevoller Akt und ein Beitrag zur Lärmreduzierung gewesen. Umso erschreckender sei es, dass diese Verbesserung für die lärmgeplagten Menschen in der Region wieder kassiert werde.

Auch die Landesregierung von Rheinland-Pfalz fürchtet, dass es, falls sich die DFS mit ihren Überlegungen durchsetze, zu einer Zunahme des Fluglärms über Rheinhausen kommen werde. Innenminister Roger Lewentz (SPD) sprach in Mainz davon, dass durch eine verstärkte Nutzung der Südmüflung Tausende Menschen noch stärker belastet würden. Die für den Zeitraum vom 3. Februar bis zum 25. März angekündigten Tests „offenbaren erneut die Schwächen des Flughafenkonzepts“. Als ärgerlich bezeichnete es Lewentz, dass die rheinland-pfälzische Landesregierung nicht vorab über den beabsichtigten Probetrieb informiert worden sei. Und spätestens mit der Inbetriebnahme des neuen Terminals 3 werde sich die Zahl der Flugbewegungen und damit die Fluglärm-Belastung gerade auch für die Bürger in Rheinhausen noch einmal deutlich erhöhen.

Europaweit gesucht für krumme Sachen

In einer Oberurseler Schlosserei geht es um Biegen ohne Brechen / Preis für die Nachfolgeregelung

OBERURSEL. Die Konstruktion in dem silberfarbenen Behälter sieht aus wie das Modell einer Achterbahn. Auf massiven Stelzen wird ein vielfach gewundenes dünnes Rohr durch rote Klemmen gehalten. „Es geht allein um das Titanrohr“, sagt Andreas Gernhard. „Alles andere ist nur für den Transport.“ Mit 0,2 Millimetern Wandstärke und einem Durchmesser von wenig mehr als drei Millimetern ist es dünn und empfindlich. Seine exakte Form ist ebenso wichtig wie die mehrfach geprüfte Dichtigkeit. Später wird einmal Xenon hindurchgeleitet. „Für den Plasmaantrieb eines Satelliten“, erklärt Gernhard und bittet, nicht zu fotografieren.

Die Halle im Gewerbegebiet des oberurseler Stadtteils Oberstedten sieht nicht nach Hightech aus. Der Metallbetrieb Hein + Gernhard ist 1927 als Schlosserei im alten Ortskern gegründet worden, und auch heute hängt neben den Fräsmaschinen der Geruch von Metall und Schmierfett in der Luft. Nur dass sich die Ahle automatisch gesteuert hinter einer Plexiglasscheibe durch einen Aluminiumblock arbeitet. Vor 20 Jahren wurde nach und nach eine Halle an der Industriestraße übernommen, und als ein Stück weiter eine zweite frei wurde, griffen die Gernhards zu und machten voriges Jahr innerhalb von sechs Wochen den dritten Standort auf.

„Wir sind von der Schlosserei immer mehr zu einem Industriezulieferer geworden“, sagt Thomas Gernhard. Es ist 39 Jahre alt und mit seinem zwei Jahre älteren Bruder seit zwölf Jahren in der Geschäftsführung. Der gehört auch Vater Walter Gernhard noch an. „Jede Generation entwickelt den Betrieb weiter und macht alles anders“, sagt der Senior. „Aber das ist auch gut so.“ Mit dieser Haltung belegte das Unternehmen im November den zweiten Platz für „zukunftsfähige Nachfolge“ beim Hessischen Gründerpreis.

Schon früh hat sich Hein + Gernhard mit 3D-Druck beschäftigt. Kunststoffmodelle werden selbst gedruckt, für Metall greift man auf andere zurück. Andreas Gernhard zeigt als Beispiel eine gebogene Konstruktion, die einmal den Batterie-kühlungsleitungen für Elektroautos eines bekannten Herstellers die richtige Form geben soll. „Wir haben den Prototypen für das Biegewerkzeug entwickelt, in Edelstahl drucken lassen und veredeln ihn dann weiter.“ Der Oberurseler Betrieb lie-



Es hat gefunkt: Der Betrieb Hein + Gernhard hat sich von der Schlosserei zum Hightech-Unternehmen entwickelt.

Foto Cornelia Sick

fert die Maschinenteile, mit denen später bei einem Zulieferer die Kunststoffleitungen in Serie hergestellt werden.

Krumme Sachen macht Hein + Gernhard im eigenen „Rohrbiegezentrum“. Das klingt simpel, ist aber offenkundig etwas für Spezialisten. „Der Satellitenhersteller hat ein Jahr in ganz Europa nach einer geeigneten Firma gesucht“, sagt Andreas Gernhard nicht ohne Stolz. Sein Bruder zeigt eine weitere Nische, auf die sich das Unternehmen spezialisiert hat: eine Transportplattform für Frühgeborene. Auf der Konstruktion werden später der Inkubator und die nötigen medizinischen Geräte montiert. „Wir melden gerade mit unserem Kunden ein Patent für ein Haltesystem an, mit dem die Plattform im Rettungswagen montiert wird“, sagt Thomas Gernhard. Zuerst sei das Teil in

Kunststoff gedruckt und dann in Aluminium gefertigt worden. „In sechs Wochen haben wir es entwickelt und geliefert.“

Gestern kam der Präsident der Handwerkskammer Rhein-Main, Bernd Ehinger, zusammen mit Landrat Ulrich Krebs und dem Ersten Kreisbeigeordneten Uwe Kraft (beide CDU) zu einem Betriebsbesuch in Oberursel vorbei, nachdem sie zuerst in Neu-Anspach bei dem Sanitär- und Heizungsunternehmen Reichel & Steinmetz gewesen waren. Vor zehn Jahren war Ehinger schon einmal da. „Damals gab es im Handwerk Probleme mit Krediten, und wir haben die Betriebe aufgefordert, junge Leute einzustellen.“ Das habe sich völlig gedreht – nicht Jugendliche suchten eine Lehrstelle, sondern den Unternehmen fehle das Personal. Gerade für die Ausbildung seien Meisterbetriebe

wichtig, denn sie finde fast ausnahmslos hier statt, sagte Ehinger mit Blick auf die Wiedereinführung der Meisterpflicht für zwölf Berufe.

Für den Landrat ging es darum, sich über die Lage im Handwerk und die Zusammenarbeit mit den Berufsschulen zu informieren. Und obwohl der Oberurseler Metallbetrieb heute weltweit Geschäfte macht, ist er nicht nur durch die Funktion des Seniors als Kreishandwerksmeister eng mit der Region verbunden.

Walter Gernhard zeigte gestern einen großen Metallzylinder. „Der nimmt die Zeitkapseln für die Bad Homburger Erlöserkirche auf“, sagt er. Mit der Bestückung kleiner Behälter, die darin ihren Platz finden, konnten Spender ihren Beitrag zur Sanierung des Kirchendachs leisten. BERNHARD BIENER



Störrische Autofahrer

Von Oliver Bock

Autofahrer sind störrisch, unbeherrschbar und undankbar. Dieser Auffassung scheint zumindest Wiesbadens Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Die Grünen) zu sein. Statt ihr Blech in den bei weitem nicht ausgelasteten Parkhäusern der Landeshauptstadt unterzustellen, kurven sie ums Karree, um einen Stellplatz an der Straße zu finden. Das ist schlecht für die Umwelt und für die Luftqualität in Wiesbaden. Weil gute Worte und mahnende Appelle nicht fruchten, soll es jetzt die nächste Erhöhung der Parkgebühren richten. Zwei Dinge sind sicher: Die Erhöhung wird der Stadt einen schönen zusätzlichen Batzen Geld beschaffen. Und sie wird wenig bis nichts am Parkverhalten autoverliebter Großstädter ändern.

Das heißt nicht, dass ihnen der Griff ins Portemonnaie gleichgültig wäre. Die regelmäßigen und hitzigen Debatten in den sozialen Netzwerken, wenn ein Autofahrer sein Parkticket veröffentlicht und über die Kosten lamentiert, sind ein Beleg für hohe Preissensibilität. Wenn es um den Attraktivitätsverlust der Wiesbadener Innenstadt geht, werden die Parkgebühren aber nur am Rande diskutiert. Erstaunlicherweise taucht CDU-Wirtschaftsdezernent Oliver Franz in dieser Diskussion ab, statt energisch auf die gute Erreichbarkeit einer Innenstadt zu pochen, die auf die hohe Kaufkraft des Umlandes angewiesen ist.

Parkhaus ist zudem nicht gleich Parkhaus. Die städtische Mauritius-Garage beispielsweise wurde zwar modernisiert und hübsch gestrichen. Die für ein Volk von SUV-Fahrern viel zu engen Rampen und zu schmalen Stellplätze wurden aber nicht angetastet. Kein Wunder, dass hier immer freie Plätze zu finden sind.

Wiesbadens Verkehrsdezernent wird sich der unbequemen Wahrheit stellen müssen, dass die Autofahrer weiterhin dort parken wollen und werden, wo es für sie am bequemsten ist. Die Vorstellung, dass der Einkaufsummler aus dem Umland am Stadtrand seine Fahrt unterbricht, um auf den Bus oder ein Lastenfahrzeug umzusteigen, ist absurd und weltfremd.

Den Abstand der Parkgebühren zwischen Garagen- und Straßenstellplätzen nicht allzu groß werden zu lassen ist zwar grundsätzlich vernünftig. Das darf aber nicht in eine Preisspirale münden, wenn die privaten Tiefgaragenbetreiber nun ihrerseits mit einer Preiserhöhung antworten. Denn dann bestünde die ernste Gefahr, dass Wiesbaden überzieht. Angesichts von gut erreichbaren Einkaufszentren auf der grünen Wiese mit dem Angebot unentgeltlichen Parkraums und angesichts der wachsende Stärke des Online-Handels muss Wiesbaden bei den Parkgebühren die Kirche im Dorf lassen. Darauf wird auch der längst beschlossene Citymanager drängen, wenn Wiesbaden die Stelle tatsächlich einmal besetzen sollte. Nötig wäre es dringend.

Wiederwahl des Beigeordneten

lat. MAIN-TAUNUS-KREIS. Der Kreistag hat gestern in geheimer Abstimmung den für Soziales und Nahverkehr zuständigen Kreisbeigeordneten Johannes Baron (FDP) für eine zweite Amtszeit wiedergewählt. Auf den 53 Jahre alten früheren südhessischen Regierungspräsidenten und ehemaligen Ersten Stadtrat in Kelkheim entfielen 52 der 77 Stimmen.

Sozialdemokraten, Freie Wähler, Linke und AfD hatten schon vorab angekündigt, gegen Baron zu stimmen. Die Opposition machte das an dem aus ihrer Sicht zu großen hauptamtlichen Kreisausschuss fest. Zudem habe Baron keine wirklichen Anstrengungen für Menschen unternommen, denen es nicht so gut gehe, kritisierte Julia Ostrowicki (SPD).

Dem hauptamtlichen Kreisausschuss im Main-Taunus gehören außer Baron und Landrat Michael Cyriax (CDU) noch die Umweltdezernentin Madlen Overdick (Die Grünen) und der Erste Kreisbeigeordnete und Schuldezernent Wolfgang Kollmeyer (CDU) an.