

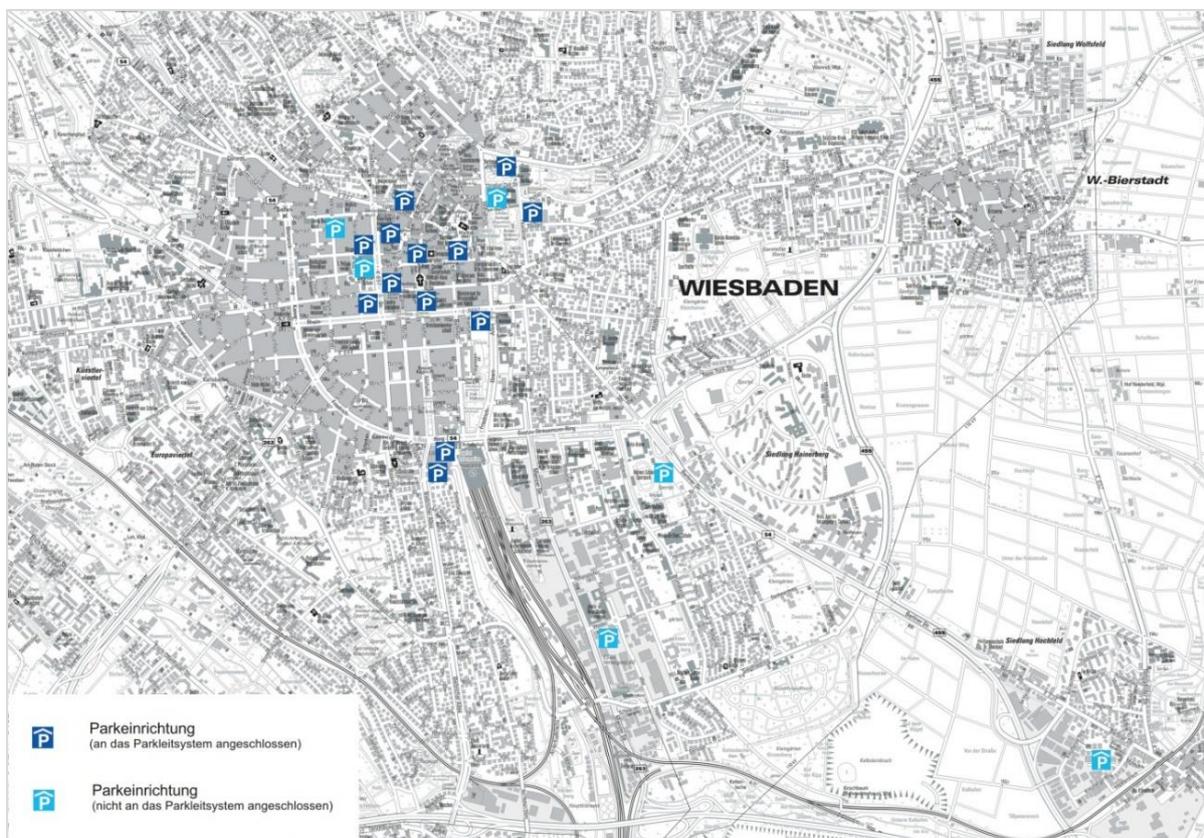
7.5 Handlungsfeld MIV ruhend

Ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Stellplätzen ist in einem Oberzentrum wie der LHW für Besucher/innen sowie für die Bevölkerung ein wichtiger Aspekt für die Attraktivität der Innenstadt, die als ein wesentliches Aktivitätszentrum (Arbeiten, Freizeit, Kultur, Bildung, Erholung) von allen Bevölkerungsgruppen zu allen Tageszeiten und während der gesamten Woche aufgesucht wird. Zum anderen ist das Parkraummanagement und dessen Bewirtschaftung in Parkhäusern und im öffentlichen Straßenraum eine wesentliche Stellschraube zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl.

Die Landeshauptstadt verfügt aktuell über 19 öffentlich zugängliche Parkeinrichtungen (Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze), von denen 13 an das Parkleitsystem (PLS) angeschlossen sind (vgl. Abbildung 7-3). Insgesamt bieten die öffentlichen Parkeinrichtungen 5.469 Stellplätze.

Mit dem PLS existiert grundsätzlich ein gutes Instrument, um die Fahrzeugströme in Parkeinrichtungen mit freien Kapazitäten zu lenken. Da sämtliche Parkeinrichtungen privat betrieben werden, hat die Stadt jedoch keinen Zugriff auf die Preisgestaltung und das Marketing der Parkeinrichtungen als weitere Steuerungsmöglichkeiten.

Abbildung 7-3: Parkeinrichtungen in Wiesbaden



Quelle: Kartengrundlage: Stadt Wiesbaden, eigene Darstellung

Auch hinsichtlich der Parkeinrichtungsauslastung besteht Verbesserungspotenzial. In der Summe sind die Parkeinrichtungen von Montag bis Freitag in der Spitze nur zu ca. 60 – 65 % belegt. Die Belegungsspitze ist am Samstagnachmittag mit 70 % etwas höher, während am Sonntag die Nachfrage sehr gering ist.

Neben den öffentlichen Parkplätzen sind Bewohnerparkzonen für verdichtete Wohnquartiere ein häufig genutztes Instrument zur Regulierung der grundlegenden Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum.

Zurzeit gibt es in Wiesbaden 17 Bewohnerparkzonen. Die zuletzt eingerichtete Bewohnerparkzone ist das Gebiet 19 – Nerotal, nördlich der Innenstadt. Durch entsprechende Beschilderung ist das Bewohnerparken in den Gebieten von Montag bis Freitag zwischen 9 und 20 Uhr eingerichtet.

Erhebungen, in der deutliche Rückgänge in der Auslastung im bewirtschafteten Zeitraum festgestellt werden konnten, belegen die Wirksamkeit der Einrichtung von Bewohnerparkzonen in Wiesbaden. Differenzierte Analysen der Erhebungen für die einzelnen Zonen und Ortsbegehungen haben aber gezeigt, dass immer noch zeitweise und lokal sehr hohe Auslastungen auftreten.

Zentrale Maßnahme des Handlungsfeldes ist es, mit einem Parkraummanagement-Konzept eine abgestufte flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einzuführen. Damit wird das Ziel verfolgt, die Verkehrsbelastungen durch Reduzierung des Parksuchverkehrs im Innenstadtbereich zu reduzieren. Mit dem Bau der Stammstrecke der CityBahn und der Neuordnung des Busliniennetzes werden darüber hinaus Anreize gesetzt, auf den ÖV umzusteigen. Ergänzt wird das Parkraummanagement-Konzept mit der Erweiterung des P+R-Angebotes an Bahnhöfen und den Einfallstraßen nach Wiesbaden.

M 1 Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen

(ruhend)

**Eckpunkte eines Parkraummanagement-Konzeptes****a) Einführung einer abgestuften flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung unter Berücksichtigung folgender Elemente:**

- Einbeziehung der öffentlichen Parkhäuser
- Schaffung von Synergien mit einer ESWE-Mobilitätskarte, auch zur Verbesserung der ÖPNV-Finanzierung
- Optimierung der Überwachung
- Prüfung der Einbindung des Einzelhandels (z.B. durch Rabattierungen für Kunden und/oder sogenannter „Brötchentasten“ (Kurzparker))
- Prüfung der Errichtung von neuen Parkhäusern und/oder Quartiersgaragen
- Überprüfung der Praxis des Bewohnerparkens
- Prüfung elektronischer Park-Sensorik-Systeme

b) Bewohnerparkzonen

- Kostendeckende Gebühren für Bewohnerbevorrechtigungen (Herleitung anhand einer Vollkostenrechnung)

c) Parkeinrichtungen (Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze)

- Sukzessive Ausrüstung mit Ladesäulen für E-Fahrzeuge
- Bau weiterer P+R-Anlagen an den Ausfallstraßen Wiesbadens mit Abstellanlagen für Fahrräder, Motorräder, E-Lade-Einrichtungen (Anlage 8.5.1, 8.5.3)
- Preisgestaltung je nach Lage: Höchste Preise: hist. Fünfeck; mittlere Preise: Bahnhof, niedrigste Preise: Ausfallstraßen
- Optimierte Auslastungssteuerung auch unter Berücksichtigung von Dauerparkern

d) Parkscheinautomaten (PSA)

- Reduzierung der Höchstparkdauer zur Minimierung der Pkw-Nutzung im Stadtgebiet. Preise über Niveau der jeweiligen Referenzparkeinrichtungen (siehe c).
- Nutzung innovativer Paymentssysteme (NFC = Near Field Communication; Nahfeldkommunikation) zum bargeldlosen Bezahlen

e) Lieferzonen

- Einrichtung von dezentralen Liefer- und Ladezonen für den Einzelhandel (Sozial- und Betreuungsdienste, Kurier-/ Express-/ Paketdienste (KEP) und weiteren Institutionen/Unternehmen mit regelmäßigem Lieferaufkommen

f) Quartiersgaragen + Öffnung privaten Parkraums für Drittnutzer

- Bau von gemeinschaftlich genutzten Garagen/Parkeinrichtungen für Pkw, Motorräder und Fahrräder in verdichteten Wohngebieten
- Dritt- oder Mischnutzung von privatem Parkraum/Stellplätzen (Nutzergruppe: Bewohner, auch Besucher)
- Kostendeckende Bepreisung mit dem Ziel langfristiger Verträge

g) Organisation Parkraummanagement

- Gründung einer Parkraummanagementgesellschaft (PMG) Wiesbaden für eine zweckmäßige Umsetzung des Quartierungskonzeptes (Steuerndes Parkraum- und Anliegermanagement)

Hauptaufgaben der PMG:

- Sicherstellung einer effizienten und stadtverträglichen Abwicklung des ruhenden Verkehrs in allen Stadtteilen
- Abstufung der Kosten und des Angebotsumfang nach Störwirkung im Quartier
- Stringente und engmaschige Überwachung

<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung der Vollkostenrechnung (kostendeckender Betrieb) • Koordinierung und Bereitstellung der Parkierungsflächen • Betrieb und Wartung der Parkscheinautomaten • Zentrale Anlaufstelle und Entwicklung eines einheitlichen Zugangsmediums • Prüfung zur Erweiterung der Flächenverfügbarkeit aus privatem Parkraum • Übergang zu öffentlicher kostendeckender Bereitstellung von Parkraum in Quartieren, um Kostenüberlagerung zur Originärnutzung zu verhindern und für Änderungen der Motorisierung ein Steuerungspotenzial zu erhalten (Verweis zu Stellplatzsatzung) 								
Grundlagen und Verweise								
Beschluss 390/2017 der StVV vom 14. September 2017 Green City MasterPlan „WI-Connect“, Maßnahme V-4								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 2: Pilotprojekt "Gehwege ohne Behinderung" F 4: Stärkung der Fußmobilität in den Quartierszentren F 7: Umgestalten von Straßenräumen und Schaffen von Aufenthaltsplätzen R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtische Zielen ÖV 4: Digitalisierung des ÖV ÖV 5: Kostengünstige Tarifangebote im ÖV MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung MM 2/3: Betriebliches/Schulisches Mobilitätsmanagement MM 6: Elektromobilität MM 7: Stellplatzsatzung W 3: Einrichtung von Lieferzonen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	langfristig	LHW, private Parkraumbetreiber						
Anlage								
8.5.1 Parkeinrichtungen 8.5.2 Parkzonen 8.5.3 P+R Anlagen								

M 2 (ruhend)	Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen	
<p>Die Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen führt zu höherer Nutzung und somit zur Reduktion des MIV im Stadtverkehr. Die damit einhergehende Begrenzung des Parkraumes und Auslagerung aus der Stadt soll eine Verbesserung der Erreichbarkeit von außerhalb darstellen. Vorhandene P+R-Anlagen sind folgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moltkering (190 Parkplätze) Anschluss an Buslinien 17, 20, 21, 22, 23, 24, 37, N11 • Stadion Berliner Straße (100 Parkplätze) Anschluss an Buslinien 5, 15, 16, 28, 37, 45,46,48, N2, N7 • Mainzer Straße/Hallenbad (120 Parkplätze) Anschluss an Buslinien 3, 6, 27, 33, 34, 43 • Kleinaustraße (70 Parkplätze) Anschluss an Buslinien 5, 9, 14, N3, N9 • Kahle Mühle (237 Parkplätze) Anschluss an Buslinien 5, 15, 18, 39, N9, N12 • Salzbachau (880 Parkplätze, kostenpflichtig) Anschluss an Buslinien 27, 33, N10 und durch Nähe Hauptbahnhof Anschluss an 30, 34, 38, 43, 46, N5, S-Bahn <p>Fünf weitere P+R-Anlagen sind geplant, wobei die Flächenverfügbarkeit für diese gering ist. Der P+R-Maßnahmenplan des RMV enthält Handlungsempfehlungen für weitere P+R-Flächen, die zu einer Reduktion des MIV im gesamten Stadtverkehr beitragen sollen.</p>		
Grundlagen und Verweise		
<p>Green City MasterPlan „WI-Connect“, Maßnahme V-4 RMV-P+R-Maßnahmenplan https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/parken/park-ride.php https://www.fw-blw-fraktion.de/assets/zusammenfassung-begehung-p-r-wiesbaden-fwblw-fraktion.pdf https://www.netzplan-wiesbaden.de/index.php/de/netzplan</p>		

Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen	
1	2	positive Bezüge: F 6: Qualitätsvolle Wege besonders im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten (ggfs. als Pilotprojekt) R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen R 7: qualitativ und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen ÖV 1: Einführung CityBahn auf Stammstrecke (Planungsstand 01/2019) ÖV 2: Ergänzungen im Bus-Liniennetz, in Abstimmung mit der CityBahn ÖV 3: Verbesserungen im SPNV ÖV 4: Digitalisierung des ÖV ÖV 6: Ausbau der Ländchesbahn MM 4: Fahrradverleihsystem MM 6: Mobilitätsstationen	
3	4		
5	6		
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure	
hoch	mittelfristig	LHW	
Anlage			
Plan 8.5.3 P+R Anlagen			

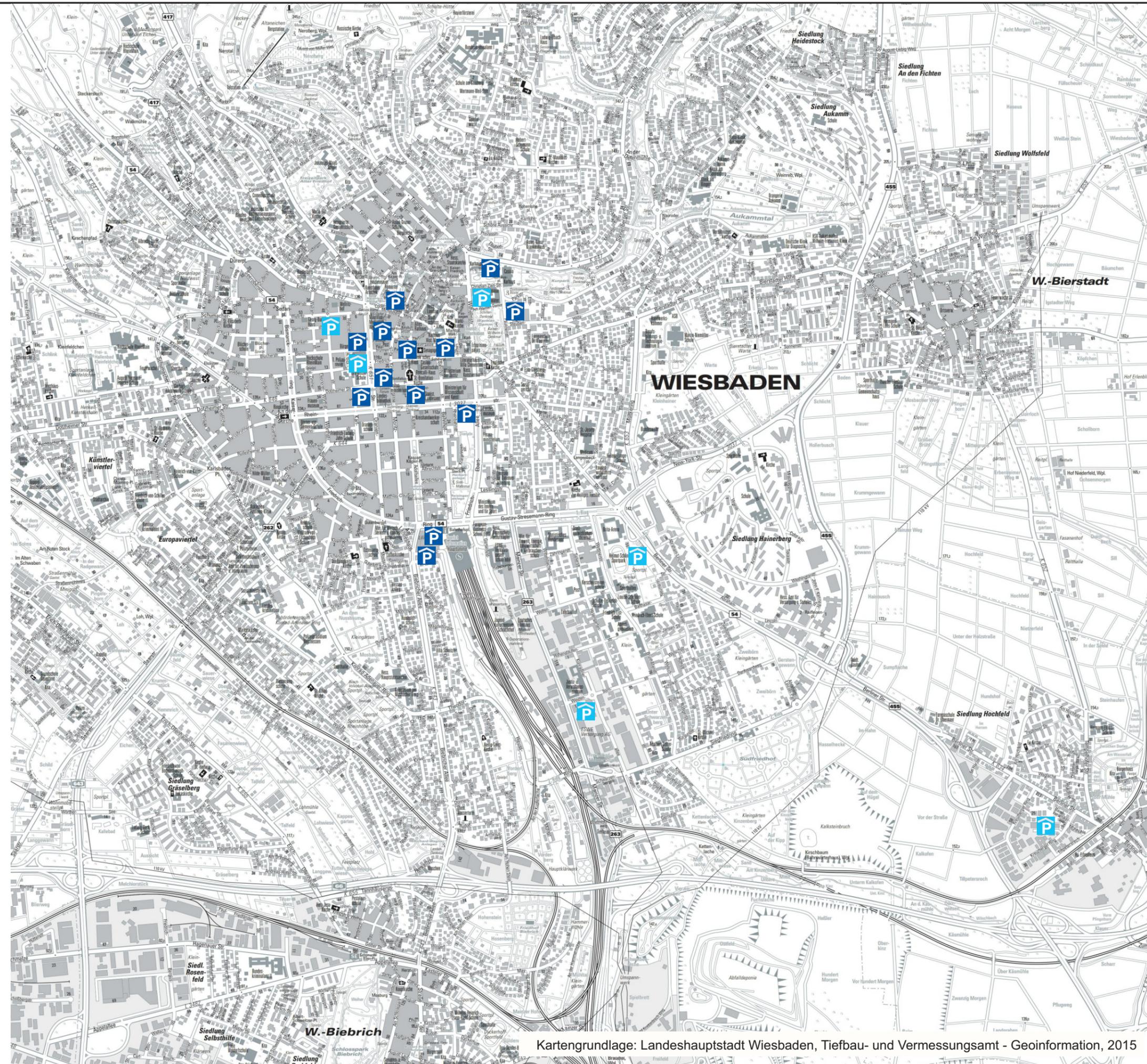
M 3 Neubau P+R-Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) (ruhend)								
Fördert Intermodalität, vermindert Pkw-Fahrten in die Innenstadt Bau von P+R-Stationen an Bahnhöfen: <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof Auringen • Bahnhof Erbenheim • Bahnhof Kastel • Bahnhof Ost • Bahnhof Schierstein • Bahnhof „Wallauer Spange“ (i.V. mit der Wallauer Spange) • Bau von P+R an Bahnhöfen/Haltepunkten des SPNV Bau von P+R-Stationen [Innerorts]: <ul style="list-style-type: none"> • Unter der Schiersteiner Brücke (A 643) Rheingaustraße • Äppelallee im Bereich der AS A 643 • B 417 Nordfriedhof • B 455 Bierstadt Nord • Einrichtung einer P+R-Anlage inkl. Linienbusanbindung Stadteingang (Klarenthaler Straße/Lahnstraße) L 3037 Bau von P+R-Stationen [Außerorts]: <ul style="list-style-type: none"> • Niedernhausen • Taunusstein • P+R Parkplätze A 66 								
Grundlagen und Verweise https://procitybahn.de/ , http://www.wiesbadenaktuell.de/								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: F 6: Qualitätvolle Wege besonders im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten (ggfs. als Pilotprojekt) R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen R 7: qualitativ und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen ÖV 1: Einführung CityBahn auf Stammstrecke (Planungsstand 01/19) ÖV 2: Ergänzungen im Bus-Liniennetz, in Abstimmung mit der CityBahn ÖV 3: Verbesserungen im SPNV & ÖV 4: Digitalisierung des ÖV ÖV 6: Ausbau der Ländchesbahn ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben MM 4: Fahrradverleihsystem MM 5: Elektromobilität MM 6: Mobilitätsstationen	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	LHW, Umlandkommunen						
Anlage Plan 8.5.3 P+R Anlagen								



Parkeinrichtung
(an das Parkleitsystem angeschlossen)



Parkeinrichtung
(nicht an das Parkleitsystem angeschlossen)



Landeshauptstadt
Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

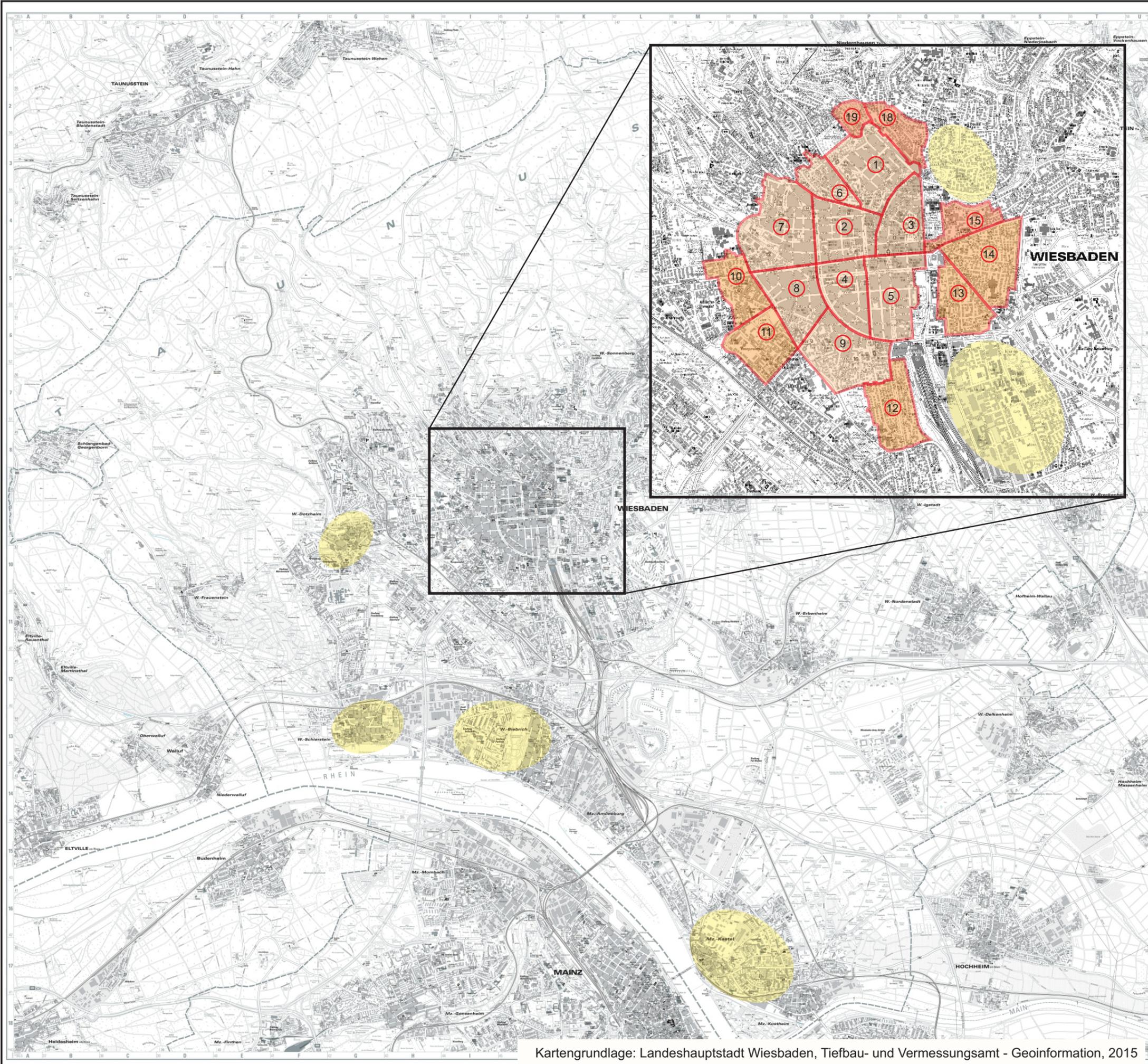
Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld MIV (ruhend)
Parkeinrichtungen

Stand: April 2019 ohne Maßstab



-  1. Stufe Bewohnerparken ab 2003 / 2004
-  2. Stufe Bewohnerparken ab 2006 / 2007
-  3. Stufe Bewohnerparken ab 2016
-  Potenzielle Parkzonen

 Bewohnerparkzone



Landeshauptstadt
Wiesbaden

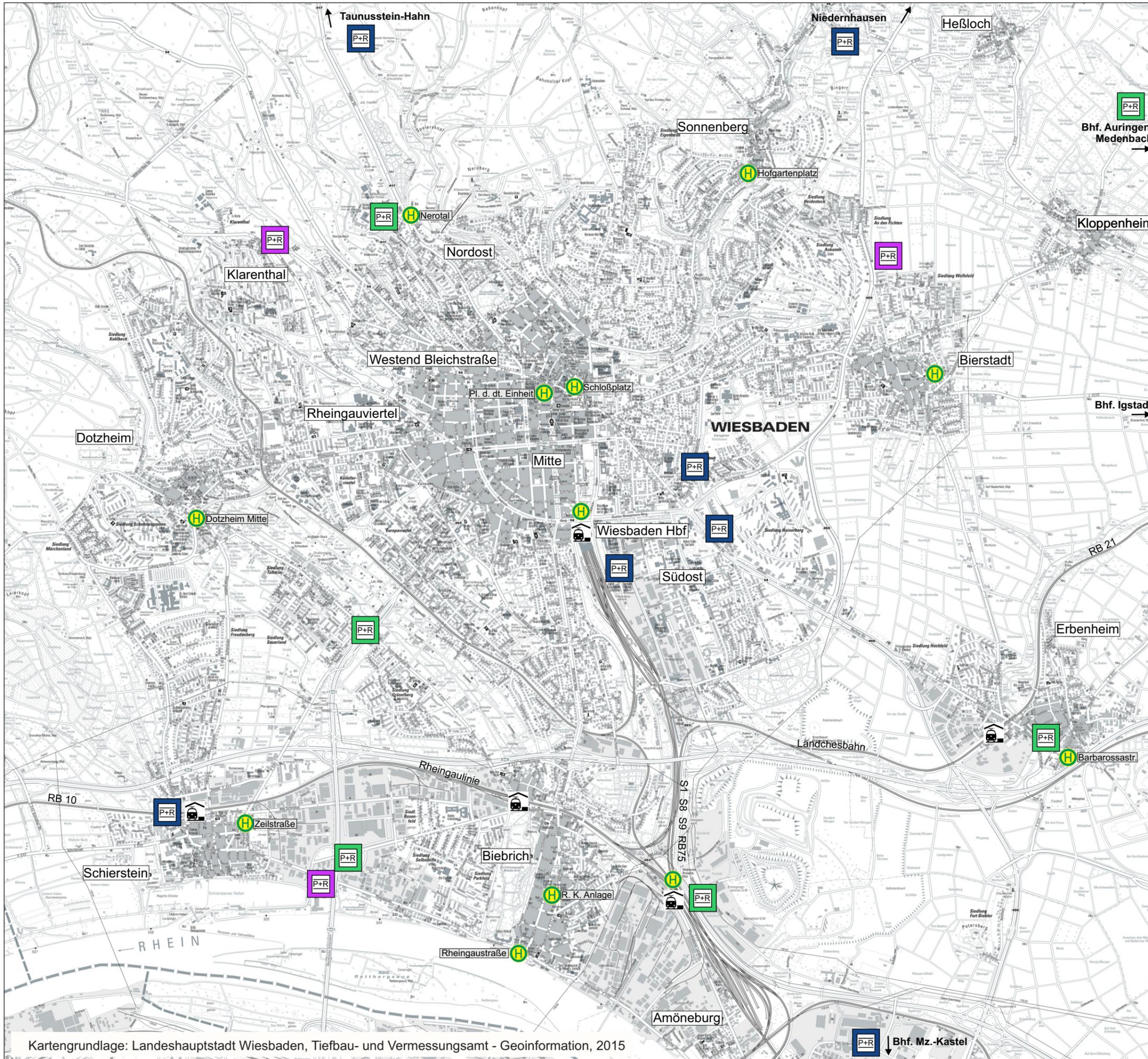


VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld MIV (ruhend)
Parkzonen

Stand: April 2019 ohne Maßstab





P+R Anlagen



Bestand



Handlungskonzept



Potenzial



Bahnhof



wichtige ÖPNV-Haltestelle



Landeshauptstadt
Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld MIV (ruhend)
P+R Anlagen

Stand: April 2019 ohne Maßstab



IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de