

Eingang
01.06.15 18. Juni 2015



Herrn Oberbürgermeister
Sven Gerich

über
Magistrat

und

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Wolfgang Nickel

Herrn Hans-Martin Kessler
Vorsitzender des Ausschusses für Planung,
Bau und Verkehr

Der Magistrat

Dezernat für
Stadtentwicklung, Bau und Verkehr

Stadträtin Sigrid Möricke

21 . Mai 2015

Vorlagen-Nr. 14-F-33-0071
Bericht an den Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr
Pendlerparkplätze
Beschluss Nr. 0140

Damit mehr Berufspendelnde dazu bewegt werden können auf den ÖPNV umzusteigen, muss ihnen ein ihre Bedürfnisse berücksichtigendes Verkehrsmittel am richtigen Ort zur Verfügung stehen. Gerade in den Wiesbaden umschließenden Landkreisen bedarf dies jedoch eines deutlichen Ausbaus an öffentlichen Verkehrsangeboten, der derzeit nicht abzusehen ist. Pendelnde, die damit mit dem eigenen Fahrzeug die tägliche Strecke nach Wiesbaden und zurück antreten, sollten dazu bewegt werden, ihr Auto am Stadtrand abzustellen und dort in das öffentliche Verkehrssystem umzusteigen. Dafür sind zusätzliche und in ein Gesamtkonzept eingebundene Parkmöglichkeiten und Verkehrsanschlüsse einzurichten.

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu prüfen, an welchen Stellen die Ausweisung von zusätzlichen Parkflächen als Pendler- oder Sammelparkplätze einen sinnvollen Beitrag zur Entlastung der städtischen Verkehrswege leisten können,
2. hierbei die vorhandenen Bahn- und Busverbindungen im städtischen Randverkehr in Streckenführung und Auslastung zu berücksichtigen und gegebenenfalls Konzepte zu erarbeiten, wie eine Erschließung möglicherweise geeigneter Flächen geleistet werden kann und diese Konzepte in die Planung zum Nahverkehrsplan aufzunehmen und zu berücksichtigen,
3. sofern diese Flächen außerhalb der Gemarkung der Landeshauptstadt liegen mit den jeweiligen Gebietskörperschaften hierüber Gespräche aufzunehmen mit dem Ziel eines aufeinander abgestimmten Vorgehens sowie
4. hierüber im Ausschuss Planung, Bau und Verkehr unmittelbar nach Vorlage erster Ergebnisse zu berichten.

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Beantwortung der Beschlusspunkte werden folgende Vorbemerkungen vorausgeschickt:

Ein Baustein zur Steuerung des Gesamtverkehrs ist die Bewirtschaftung des Parkraums im öffentlichen Straßenraum. Hierzu zählen das Bewohnerparken in der Innenstadt und innenstadtnahen Mischgebieten. Dies soll neben einer Verlagerung des Parksuchverkehrs der Nichtbewohner in wohnstandortferne Bereiche auch zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl der Einpendler führen. Voraussetzung ist ein attraktives Angebot im öffentlichen Nahverkehr, einschließlich der zugehörigen Parkplätze im Stadtrandbereich.

Dazu sind in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) Abstellmöglichkeiten für Pkw zur Verfügung zu stellen. Vor allem Berufstätigen soll so die Möglichkeit gegeben werden, ihren Pkw am Stadtrand abzustellen und ohne Stau und Parkplatzprobleme mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt zu gelangen. Außerdem hilft Park&Ride bei der Bewältigung von Verkehrsproblemen bei Großveranstaltungen wie Fußballbundesligaspielen, Konzerten und Innenstadtfesten.

Die Park&Ride-Anlage unterscheidet sich baulich nicht von den üblichen Parkeinrichtungen Parkplatz, Parkdeck, Parkhaus oder Tiefgarage. Das wesentliche Unterscheidungsmerkmal ist die räumliche Nähe zu einer Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs, meist mit speziellen, gegebenenfalls ausgeschilderten, Zuwegungen.

Derzeit stehen im Stadtgebiet Wiesbadens 7 Park&Ride-Plätze mit insgesamt 1.871 Stellplätzen zur Verknüpfung MIV - Bus zur Verfügung. Diese sind:

1. Moltkering: 190 Stellplätze
nur für Einpendler überwiegend als Park&Geh genutzt, da innenstadtnah
2. Stadion Berliner Straße: 100 Stellplätze
nur für Einpendler überwiegend als Park&Geh genutzt, da innenstadtnah
3. Parkplatz Gartenfeldstraße: 500 Stellplätze
für Einpendler überwiegend als Park&Geh genutzt, da innenstadtnah;
für Auspendler nach Frankfurt, Darmstadt, Mainz wegen Bahnhofsnähe
interessant.
4. Kleinaustraße: 70 Stellplätze
5. Kahle Mühle: 237 Stellplätze
6. Balthasar-Neumann-Straße: 521 Stellplätze
nur für Einpendler überwiegend als Park&Geh genutzt, da innenstadtnah
7. Berliner Straße (hinter der Tankstelle): 253 Stellplätze
nur für Einpendler überwiegend als Park&Geh genutzt, da innenstadtnah

Die Park&Ride-Plätze werden nicht bewirtschaftet, Gebühren für deren Nutzung werden aktuell nicht erhoben, zumal Erfahrungen aus anderen Kommunen zeigen, dass die Annahmefähigkeit von Park&Ride durch eine kostenfreie Nutzung deutlich gesteigert werden kann. Eine Fremdnutzung durch Nicht-Pendler konnte nur vereinzelt festgestellt werden.

Zu 1:

Bereits in den 90er Jahren wurden im Rahmen der Aufstellung des damaligen Verkehrsentwicklungsplans mehrere Standorte untersucht:

1. Unter den Eichen/Nordfriedhof
2. Erbsenacker an der B 455 in Naurod
3. Das Gelände einer ehemaligen Gärtnerei zwischen Erbenheim und der Straßenmeisterei an der B 455
4. Taunusstein-Hahn
5. B 40 Nähe Anschlussstelle Hochheim-Süd an der A 671

Alle untersuchten Standorte wurden in der weiteren Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes nicht weiterverfolgt, da sie teils aus umweltfachlichen Gründen beziehungsweise der Eigentumsverhältnisse (Privateigentum) und insbesondere des nicht zu erwartenden Verkehrswertes aufgegeben wurden. Eine Park&Ride-Anlage ist grundsätzlich nur in Verknüpfung mit einer schnellen öffentlichen Personennahverkehrsverbindung in die Innenstadt sinnvoll. Diese liegen im Falle von schnellen und attraktiven ÖPNV-Verbindungen (insbesondere bei Schienenverbindungen) vor. Darüber hinaus sollten nach dem Verkehrsentwicklungsplan die Park&Ride-Plätze im Norden quellnah, also an den Wohnorten der Einpendler (Taunusstein, Bahnhöfen der Rheingaulinie, beziehungsweise an den Haltepunkten der Ländchesbahn) angeordnet werden. Ein höherer P&R-Anteil kann bei Einpendlern nur dann erwartet werden, wenn die Lage der P&R-Plätze nicht zu nah am Fahrtziel liegt. Daher ist zu erwarten, dass mit zunehmender Nähe zur Innenstadt der P&R-Anteil sehr gering sein wird.

Die Lage zukünftiger Park&Ride-Standorte ergibt sich daher aus den Anforderungen:

1. Abfangen der Einpendler aus Richtung Norden (A 3) an der Anschlussstelle Niedernhausen.
2. Für den Süden bieten sich die Anschlussstellen an der A 66 für Park&Ride-Standorte an.
3. Verbesserung der Abstellsituation an den Bahnhöfen der Rheingaulinie

Im Rahmen der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans mit dem Zielhorizont 2030 werden auch die Pendlerbeziehungen von Wiesbaden als Ein- und Auspendler-Stadt analysiert und daraus Planungskonzepte, die auch potenzielle Standorte für Park&Ride-Standorte erhalten, entwickelt. Ziele für ein Park&Ride-Konzept sind dabei:

1. Vermeidung, Verlagerung, Steuerung, Leitung von Einpendler-Strömen
2. Regionale Zusammenarbeit
3. Berücksichtigung ortsspezifischer Gegebenheiten

Zu 2:

Eine Auswahl potenzieller Park&Ride-Standorte orientiert sich vorrangig am Vorhandensein einer entsprechenden öffentlichen Personennahverkehrsanbindung. Ob Schiene oder Bus ist jeweils im Einzelfall zu prüfen. Die Attraktivität eines Park&Ride-Platzes wird vorrangig von der Erschließungsqualität des öffentlichen Personennahverkehrs bestimmt. Eine Verknüpfung des Verkehrsentwicklungsplanes mit dem Nahverkehrsplan (NVP) ist gewährleistet.

Zu 3:

Wie bereits unter 1. beschrieben, werden im Rahmen der Planung zu Park&Ride-Anlagen die umliegenden Landkreise einbezogen.

Zu 4:

Der Ausschuss wird in die laufenden Arbeiten zum Verkehrsentwicklungsplan eingebunden und zu Ergebnissen der Park&Ride-Konzepte frühzeitig informiert.

Mit freundlichen Grüßen

S. 