

## 2.6 Ruhender Motorisierter Individualverkehr

Ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Stellplätzen ist in einem Oberzentrum wie der Landeshauptstadt Wiesbaden für Besucherinnen und Besucher und 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 Parkraumangebot und dessen Bewirtschaftung in Parkhäusern und im öffentlichen Straßenraum eine wesentliche Stellschraube zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl für die auf die Innenstadt bezogenen Verkehre. Darüber hinaus sind Bewohnerparkzonen für innenstadtnahe Wohnquartiere ein häufig genutztes Instrument zur Regulierung der Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum und zur Bewältigung von Interessenskonflikten zwischen den Ansprüchen der verschiedenen Nutzergruppen.

### 2.6.1 Methodik

Das Untersuchungsgebiet orientiert sich in der Abgrenzung an den Bewohnerparkzonen (mit den zukünftigen Zonen 15 und 18) inklusive der Bewirtschaftung auf der Ostseite des Hauptbahnhofs und umfasst damit fast das gesamte bewirtschaftete Gebiet in der Innenstadt. Einzelne, außerhalb liegende mit Parkscheinautomaten (PSA) bewirtschaftete Bereiche, wie auch das Parkraumangebot außerhalb des Untersuchungsgebiets wurden in Abstimmung mit der Stadt nicht betrachtet (u.a. 14 PSA mit 239 Parkständen in Biebrich und 2 PSA mit 22 Parkständen in Dotzheim).

Das Untersuchungsgebiet wurde, wie in Abbildung 2-44, Tabelle 2-11 und Plan 2.6.1 dargestellt, in fünf Bereiche unterteilt. Diese Abgrenzung orientiert sich an den aktuellen und zukünftigen Bewohnerparkzonen und ist abgestimmt auf die Bereichseinteilung des Parkleitsystems für die Parkeinrichtungen.

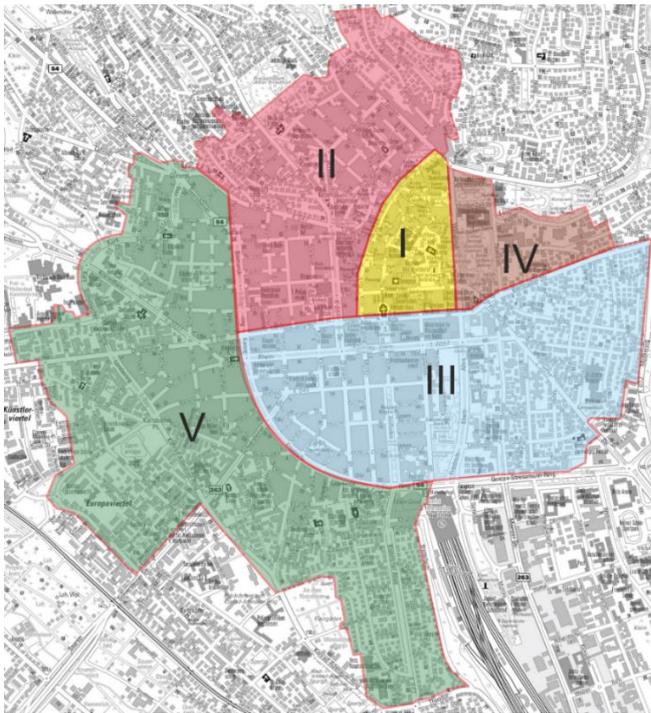


Abbildung 2-44: Untersuchungsgebiet Parken (Plan)

Tabelle 2-11: Untersuchungsgebiet Parken (Tabelle)

Bereich	Parkeinrichtungen	Bewohnerparkzonen	Sonstige
I Markt/Rathaus	Markt, Karstadt	3	
II Schwalbacher Straße / nordöstliche Wohngebiete	Mauritius, City I, City II, Galeria Kaufhof, Platz der deutschen Einheit, Parkhaus Neu (Neubau Coulinstraße ab 2017)	1, 2, 6	
III Rheinstraße / südöstliche Wohngebiete	Luisenforum, Luisenplatz, Rhein-Main-Hallen	4, 5, 13, 14	Friedrich-Ebert-Allee
IV Kurhaus/Theater	Kurhaus/Casino, Theater, Wilhelmstraße (Parkplatz)		
V Bahnhof / südwestliche Wohngebiete	Parkhaus Lilien-Carré, Tiefgarage Lilien-Carré	7, 8, 9, 10, 11, 12	Westseite Hbf

Der Analyse des Parkraumangebotes der Parkeinrichtungen liegen Belegungsdaten aus dem dynamischen Parkleitsystem (PLS) der Jahre 2014 und 2015 zugrunde. Die Plausibilität der

Daten wurde in enger Abstimmung mit den Parkhausbetreibern sichergestellt. Aus den umfangreichen Daten wurden repräsentative Tage mit einem relativ hohen Auslastungsniveau außerhalb der Schulferien und in Wochen ohne Feiertage oder größere Veranstaltungen im Stadtgebiet für die Analyse ausgewählt.

Die Auslastungssituation im öffentlichen Straßenraum wurde durch mehrere Ortsbegehungen erfasst.

## 2.6.2 Bestandsanalyse

**Plan 2.6.1: Untersuchungsgebiet, Parkeinrichtungen, Bewohnerparkzonen**

**Plan 2.6.2: Parkeinrichtungen, Kapazitäten und Auslastungen**

**Plan 2.6.3: Bewohnerparkzonen, Auslastung Vorher-/Nachher-Erhebung**

### Parkraumangebot und -bewirtschaftung in der Innenstadt

In der Innenstadt gibt es aktuell öffentlich zugängliche 16 Parkeinrichtungen (Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze; ohne Coulinstraße<sup>23</sup>) und mehrere P+R-Plätze (Abbildung 2-45). 14 der 16 Parkeinrichtungen liegen in unmittelbarer Nähe der Innenstadt, zwei am Hauptbahnhof. Alle 16 Parkeinrichtungen werden privat betrieben. Zwei davon sind im öffentlichen Besitz (Rhein-Main-Hallen, Theater). Aktuell sind 12 Parkeinrichtungen (mit Coulinstraße) in der Innenstadt und die beiden Parkhäuser am Hauptbahnhof an das PLS angeschlossen (in Abbildung 2-45 in dunkelblau dargestellt). Die P+R-Plätze liegen am Hauptbahnhof, am Moltkering und an der Berliner Straße (alle außerhalb des Untersuchungsgebiets).

---

<sup>23</sup> Der Neubau des im Jahr 2015 abgerissenen Parkhauses Coulinstraße wird voraussichtlich im Jahr 2017 in Betrieb genommen (380 Stellplätze).



Abbildung 2-45: Parkeinrichtungen (P dunkelblau: an das PLS angeschlossen, \* = Coulinstraße)

Öffnungszeiten und Preise der Parkeinrichtungen sind sehr unterschiedlich geregelt (Tabelle 2-12).

Tabelle 2-12: Parkeinrichtungen: Kapazitäten (Kurzparkler), Öffnungszeiten und Preise (Stand: Oktober 2015)

Parkeinrichtung	Stellplätze (Kurzparkler)	Öffnungszeiten		Preise (ohne Rabatt) [EUR] (Tagestarif)			
		Mo. – Sa.	Sonn- & Feiertag	1 h	2 h	3 h	Tagespauschale
Markt	540	24 Std.	24 Std.	2,50	3,50	4,50	16,00
Karstadt	355	24 Std.	24 Std.	2,50	4,50	6,50	12,00
Mauritius	210	8 – 24 Uhr	12 – 24 Uhr	1,00	2,00	3,00	16,00
City I	185	7 – 22 Uhr	11 – 22 Uhr	1,50	3,00	4,50	15,00
City II	300	7 – 23 Uhr	11 – 23 Uhr	1,50	3,00	4,50	15,00
Galeria Kaufhof	238	7 – 20 Uhr	geschlossen	2,00	4,00	6,00	-
Luisenforum	800	7 – 23 Uhr	geschlossen	1,30	2,80	4,80	15,00
Luisenplatz	292	24 Std.	24 Std.	2,40	4,40	6,40	16,00
Rhein-Main-Hallen	840	24 Std.	24 Std.	1,50	2,50	4,00	25,00
Kurhaus/ Casino	421	6 – 18 Uhr	6 – 18 Uhr	2,00	4,00	6,00	24,00
Theater	320	24 Std.	24 Std.	2,00	4,00	6,00	25,00
TG Liliencarree	624	24 Std.	24 Std.	1,00	2,50	4,00	6,00
PH Liliencarree	120	24 Std.	24 Std.	1,00	2,50	4,00	6,00
Wilhelmstraße	92	24 Std.	24 Std.	2,00	4,00	6,00	-
Platz der deutschen Einheit	87	7 – 22 Uhr	7 – 22 Uhr	1,00	2,50	4,50	15,00
Parkhaus Neu	55	5 – 23 Uhr	5 – 23 Uhr	1,20	2,20	3,20	10,00
<b>gesamt</b>	<b>5.392</b>						

Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum werden mit 242 PSA bewirtschaftet (Innenstadt, Stadtteile Biebrich und Dotzheim). Die meisten PSA sind den Preiszonen 1 (2,- EUR/Stunde, 44 PSA) und 2 (1,20 EUR/Stunde, 169 PSA) von insgesamt fünf Preiszonen zugeordnet, die Höchstparkdauer liegt bei fünf Stunden und darüber; die Bewirtschaftungszeiträume sind sehr

unterschiedlich. Das Zahlen ist mit Bargeld oder mit dem Handy möglich ("Handy-Parken", mehrere Anbieter).

Weiterhin gibt es in der Wiesbadener Innenstadt acht ausgewiesene Motorradparkplätze mit insgesamt 190 Stellplätzen (Abbildung 2-46).

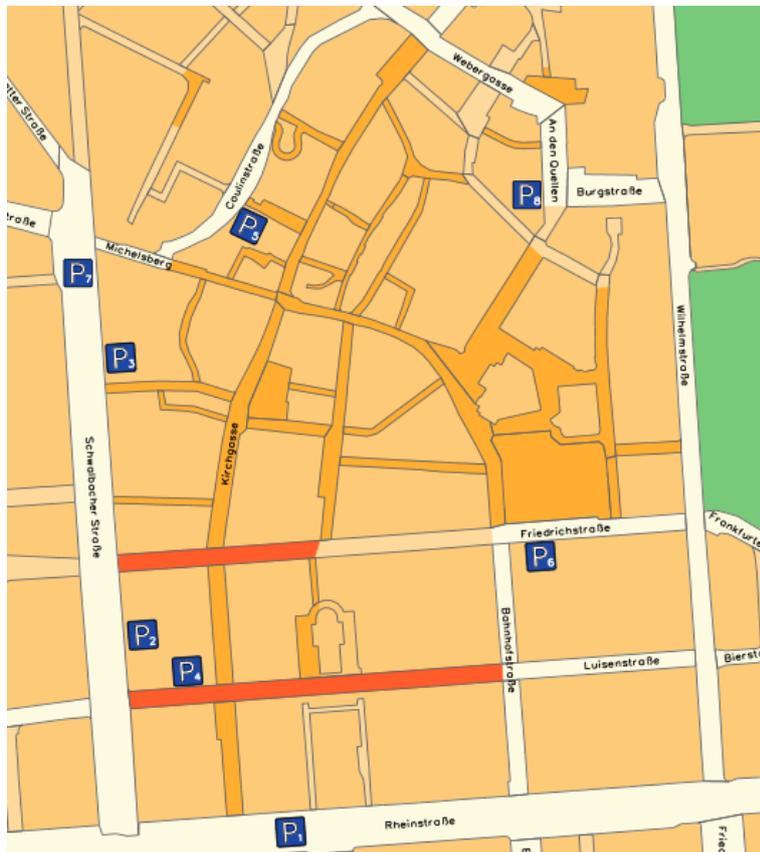


Abbildung 2-46: Motorradparkplätze (Quelle: [www.wiesbaden.de](http://www.wiesbaden.de))

Bereits in den Jahren 1988, 1992 und 1993 gab es "Anwohnerparkzonen"<sup>24</sup>, die aber im Jahr 1998 aus formalrechtlichen Gründen wieder aufgehoben werden mussten. Aktuell gibt es in Wiesbaden 14 Bewohnerparkzonen (Abbildung 2-47). Diese wurden in den Jahren 2003 (Nr. 1-9) und 2006 (Nr. 10-14) eingeführt. Eine Erweiterung um eine Zone östlich (Nr. 15) und eine Zone nördlich (Nr. 18) ist beschlossen, die Einrichtung von drei weiteren Zonen zwischen Bierstadter Straße und Kurpark, nördlich der Sonnenberger Straße (Komponistenviertel) sowie im Bereich Wilhelminenstraße / Nerotal wurde verworfen. Überlegungen zur Ausweisung von Bewohnerparkzonen gibt es außerdem für Mainz-Kastel.

<sup>24</sup> Übliche Bezeichnung bis zum Jahr 2002. Aus dem "Anwohnerparken" wurde dann aus juristischen Gründen das "Bewohnerparken".

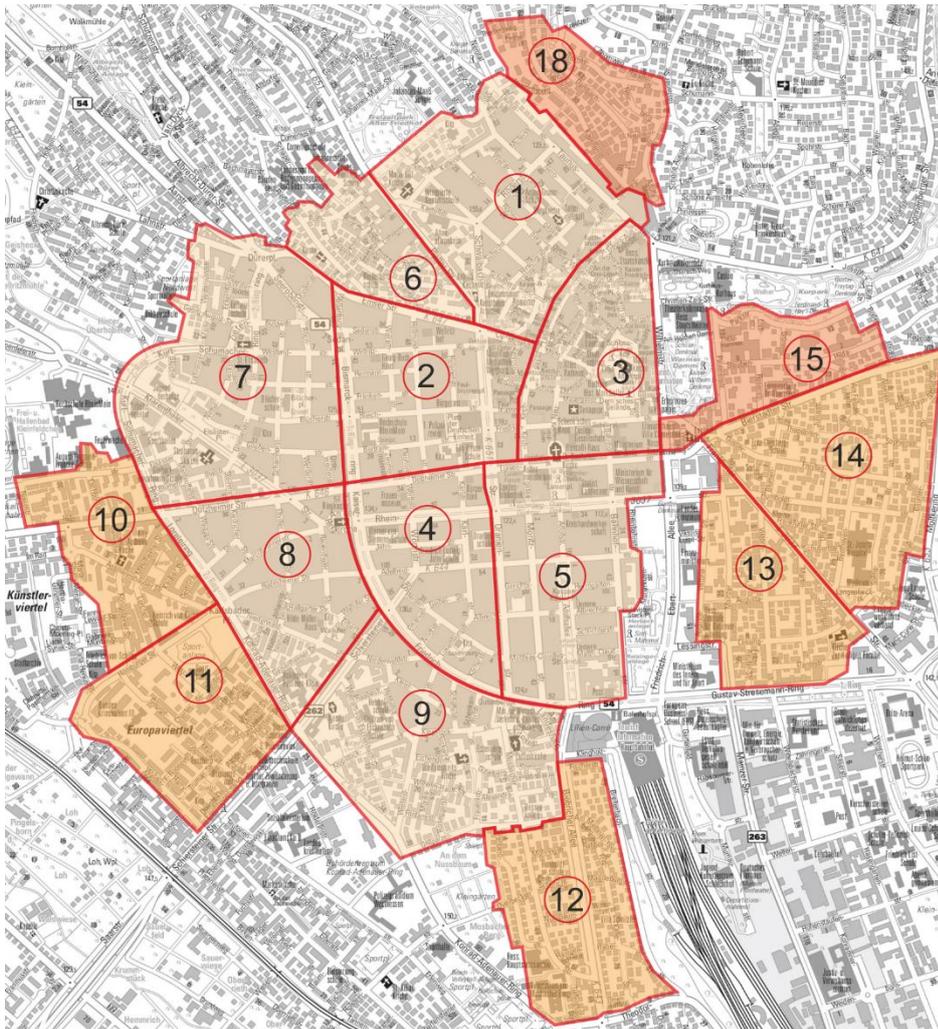


Abbildung 2-47: Bewohnerparkzonen (ab 2003: Nr. 1-9, ab 2006: Nr.10-14, geplant: Nr. 15 und 18)

Das Bewohnerparken gilt von Montag bis Freitag, jeweils 9 bis 20 Uhr. In dieser Zeit dürfen Nichtbewohner nur mit Parkscheibe bis zu zwei Stunden in diesen Zonen parken (Prinzip "Mischparken"), sofern nicht eine Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten (auch für Bewohner kostenpflichtig) mit einer Höchstparkdauer von fünf Stunden gilt. Diese beschränkt sich aber im Wesentlichen auf die Hauptstraßen.

Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet rund 20.600 bewirtschaftete Stellplätze (Tabelle 2-13).

Tabelle 2-13: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet nach Art und Umfang

Bereich	bewirtschaftete Parkstände					Summe
	Parkeinrichtungen		Bewohnerparkzonen		Sonstige PSA	
	PLS	kein PLS	Bewohner frei, Parkscheibe (2 h)	PSA		
I Markt/Rathaus	895		115	185		<b>1.195</b>
II Schwalbacher Straße / nordöstliche Wohngebiete	933	142	2.080	790		<b>3.922</b>
III Rheinstraße / südöstliche Wohngebiete	1.932		3.110	1.110	344	<b>6.496</b>
IV Kurhaus/Theater	741	92				<b>833</b>
V Bahnhof / südwestliche Wohngebiete	744		6.620	765	11	<b>8.140</b>
<b>SUMME</b>	<b>5.245</b>	<b>234</b>	<b>11.925</b>	<b>2.850</b>	<b>355</b>	<b>20.609</b>
	<b>5.479</b>		<b>14.775</b>			

In den aktuell 16 Parkeinrichtungen (ohne Coulinstraße) stehen 5.479 Stellplätze zur Verfügung (Tabelle 2-13).

Weiterhin stehen 14.775 bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in den aktuell 14 Bewohnerparkzonen zur Verfügung. Von diesen werden 11.925 mit Parkscheibenregelung und 2.850 mit PSA bewirtschaftet.

Außerdem gibt es weitere Parkstände im öffentlichen Straßenraum: 355 an PSA und weitere zum kostenfreien Parken, zudem Behindertenparkstände und Sonderparkstände.

Auch ist es möglich, auf dem Bussonderfahrstreifen ("Busspur") auf der Wilhelmstraße Montag bis Freitag von 20 bis 6 Uhr und am Wochenende (kostenfrei) zu parken.

Auf die P+R-Anlagen, die außerhalb des Untersuchungsgebiets liegen, wird im Zusammenhang mit dem ÖPNV näher eingegangen (vgl. Kapitel 2.4.1).

Folgende zukünftige Veränderungen sind absehbar:

- In der Zone 7 gilt zukünftig die Bewohnerparkregelung auch für den Elsässer Platz, auf dem aktuell rund 500 Pkw kostenfrei und ohne zeitliche Einschränkung parken können.
- Zukünftig wird es zwei weitere Bewohnerparkzonen (15 und 18) geben.
- Das neue Parkhaus Coulinstraße wird 380 Stellplätze bieten.
- Mit der Eröffnung des Rhein-Main Congress Center Anfang 2018 wird eine Tiefgarage mit ca. 800 Stellplätzen das Parkhaus Rhein-Main-Hallen mit derzeit 840 Stellplätzen ersetzen, welches anschließend abgerissen wird.
- Nach der Neugestaltung der Friedrich-Ebert-Allee zwischen Rhein-Main-Congress Center und Landesmuseum Wiesbaden werden ca. 60 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum entfallen.

In der Vergangenheit gab es Planungen zu Quartiersgaragen für Bewohner unter dem Gutenbergplatz und dem Elsässer Platz, sowie am Alten Gericht und unter dem Platz der Deutschen Einheit, die aber nicht realisiert wurden. Derzeit wird ein städtebauliches Entwicklungskonzept für den Elsässer Platz erarbeitet, das die Umsetzung einer Quartiersgarage beinhalten könnte.

### Parkraumnachfrage der Parkeinrichtungen in der Innenstadt

Die Stellplatznachfrage in den 14 an das PLS angeschlossenen Parkeinrichtungen (mit Coulinstraße) ist in Abbildung 2-48 mit Tagesganglinien für repräsentative Wochentage dargestellt.

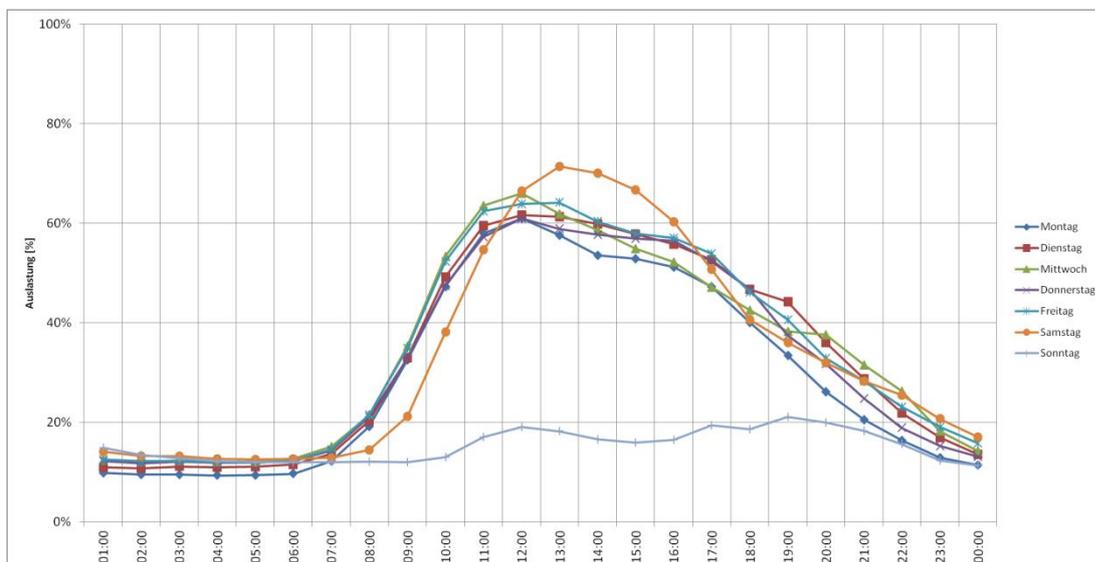


Abbildung 2-48: Tagesganglinien über alle Parkeinrichtungen des PLS

Die Nachfrage verteilt sich an den Wochentagen Montag bis Freitag fast identisch:

- Ab 7:00 Uhr füllen sich die Parkhäuser und Tiefgaragen relativ gleichmäßig (ca. 10-15% der Stellplätze waren über Nacht, z.B. von Anwohnern, belegt).
- Die höchste Auslastung wird um 12:00 Uhr erreicht.
- Ab 12:00 Uhr leeren sich die Anlagen zunächst langsam, ab 17:00 Uhr schneller.

Am Samstag füllen sich die Parkhäuser mit einem zeitlichen Versatz von ca. einer Stunde.

In der Summe sind die Parkhäuser und Tiefgaragen von Montag bis Freitag in der Spitze nur zu ca. 60-65% belegt. Die Belegungsspitze ist am Samstagnachmittag mit ca. 70% etwas höher. Am Sonntag ist die Nachfrage sehr gering.

Die differenzierte Auswertung der Parkhausdaten nach Bereichs- und Zeitgruppen (4-Stunden-Intervalle) für repräsentativ ausgewählte Tage zeigt die Unterschiede in der Nachfrage (Abbildung 2-49).

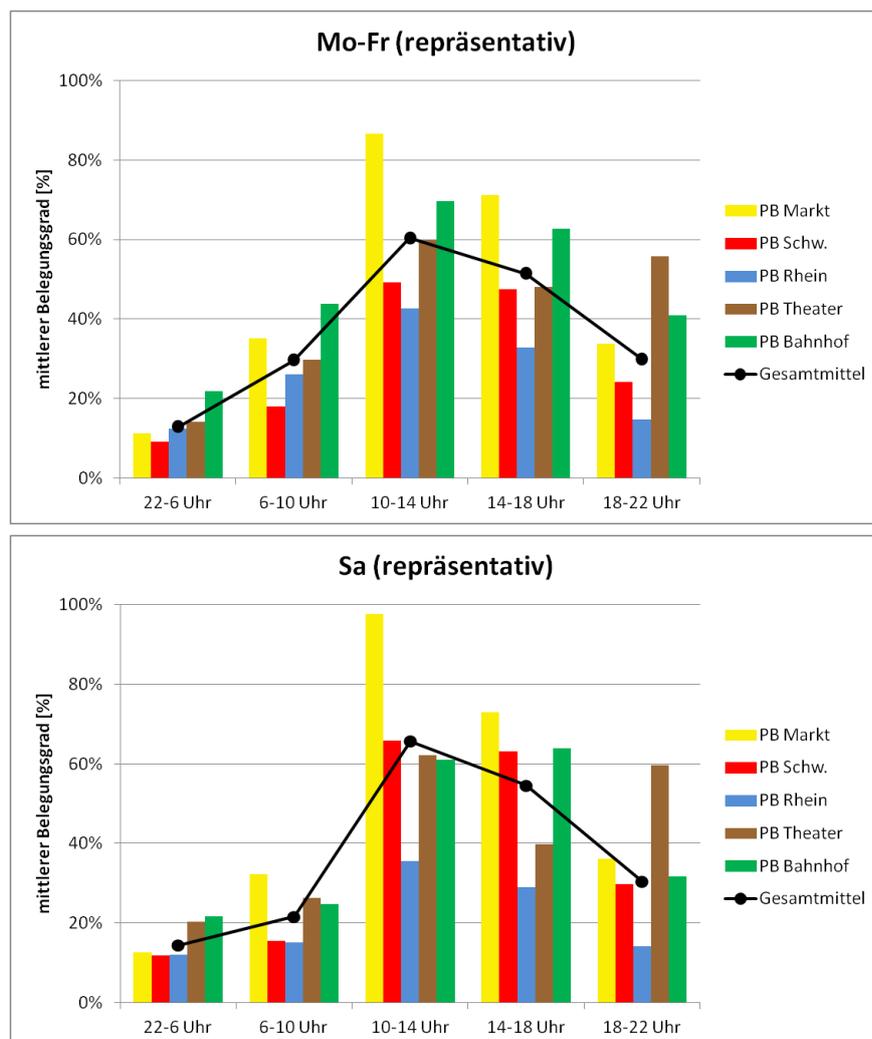


Abbildung 2-49: Nachfrage nach Bereichs- und Zeitgruppen

Die wesentlichen Erkenntnisse sind:

- Die höchste Nachfrage tritt sowohl an den Normalwerktagen Montag bis Freitag sowie an Samstagen im Zeitintervall 10 bis 14 Uhr auf.
- Die Parkeinrichtungen im Bereich I (Markt und Karstadt) haben in dieser Zeit die höchste Auslastung (Montag bis Freitag 87%, Samstag 98%).
- Die geringsten Auslastungen weisen gleichzeitig die Parkeinrichtungen im Bereich III (Rheinstraße) auf (Montag bis Freitag 43%, Samstag 36%).

Plan 2.6.2 zeigt die Analyseergebnisse für die einzelnen Parkeinrichtungen (Auslastungen: Spitzenstunde und durchschnittliche Auslastungen in 4-Stunden-Intervallen Mo-Fr und Sa; Umschlag pro Tag und Stellplatz).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass Parkbereich I mit der Tiefgarage Markt (Abbildung 2-50) und dem Karstadt-Parkhaus stark nachgefragt ist, v.a. samstags. In den anderen Bereichen gibt es aber durchgehend freie Kapazitäten. Insgesamt wird in den Parkeinrichtungen in der Innenstadt genügend Kapazität bereitgestellt, die Nachfrage verteilt sich aber sehr ungleichmäßig.



Abbildung 2-50: Zufahrt Tiefgarage Markt

Im Straßenraum der Innenstadt ist dennoch regelmäßig ein hoher Parkdruck zu beobachten. Der damit einhergehende Parksuchverkehr und die häufigen Ein- und Ausparkvorgänge behindern den Verkehrsfluss (Abbildung 2-51).



Abbildung 2-51: Burgstraße

In diesem Kontext ist auch die Möglichkeit, kostenfrei auf dem Bussonderfahrstreifen ("Busspur") auf der Wilhelmstraße Montag bis Freitag ab 20 Uhr bzw. am Wochenende ganztags parken zu können, kritisch zu bewerten.

Mit dem PLS existiert zwar grundsätzlich ein Instrument, um die Fahrzeugströme in Parkeinrichtungen mit freien Kapazitäten zu lenken. Da die 16 Parkeinrichtungen alle privat betrieben werden, hat die Stadt aber keinen Zugriff auf die Preisgestaltung und das Marketing der Parkeinrichtungen als weitere Steuerungsmöglichkeiten.

#### Parkraumnachfrage in Bewohnerparkzonen

Begleitend zur Einführung der Bewohnerparkzonen wurden Vorher-/Nachher-Erhebungen der Nachfrage durchgeführt. Die Erhebungen belegen die Wirksamkeit der Maßnahme (Plan 2.6.3).

Positiv festzuhalten ist zunächst, dass die Erhebungen für die im Jahr 2003 eingeführten Zonen 1 bis 9 in der Summe (inkl. PSA) Rückgänge der Auslastung um 14 Uhr von 105% auf 85% und um 18 Uhr von 91% auf 70% (Vorher-Nachher-Erhebungen 2001/2002 bzw. 2004) gezeigt haben. Für die im Jahr 2006 hinzugekommenen Zonen 10 bis 14 wurden Rückgänge von 94% auf 58% (14 Uhr) und von 76% auf 57% (18 Uhr) ermittelt (2005 bzw. 2008). Damit ist durch die Einführung des Bewohnerparkens die Chance auf einen Stellplatz tagsüber erheblich gestiegen. Differenzierte Analysen der Erhebungen für die einzelnen Zonen und Ortsbegehungen haben aber gezeigt, dass immer noch zeitweise und lokal sehr hohe Auslastungen auftreten.

Zur Auslastung am späten Abend und in der Nacht gibt es keine Erhebungen. Bei Ortsbegehungen konnte aber ein erheblicher Parkdruck festgestellt werden, v.a. in den südwestlich und westlich der Innenstadt gelegenen Wohngebieten mit hoher Wohndichte (Abbildung 2-52).



Abbildung 2-52: Bewohnerparkzone 8, abends

In einer aktuellen Befragung (April 2015, Quelle: Landeshauptstadt Wiesbaden, Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik) von Anwohnern zur Verkehrs- und Parkraumsituation im Äußeren Westend gaben rund 40% der Befragten an, üblicherweise 15 bis 30 Minuten nach einem Stellplatz suchen müssen, 10% sogar länger als 30 Minuten. Dies führt auch zu einer hohen Belastung der Wohngebiete durch einen starken Parksuchverkehr.

Der Bewohner-Parkausweis ist mit 11,75 EUR/Jahr sehr preisgünstig. Dadurch fehlt ein finanzieller Anreiz, privaten Parkraum (auf den Grundstücken) zu nutzen oder sogar auf das Auto zu verzichten. Ein Vergleich mit Regelungen zum Bewohnerparken in anderen Städten zeigt, dass die Gebühren für die Bewohner in anderen Städten durchweg höher liegen (z.B. in Mainz 30 EUR/Jahr, in Frankfurt am Main 25 EUR/Jahr), in einzelnen Städten in zentralen Lagen sogar deutlich höher (z.B. in Frankfurt am Main "subventioniertes Anwohnerparken" in der Altstadt und den erweiterten Innenstadtbereich für ca. 320 bzw. ca. 850 EUR/Jahr, in Stuttgart City "gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigungen" für 150 bzw. 400 EUR/Jahr).

Das mit Parkscheibe kostenlose Parken in den Bewohnerparkzonen, zudem mit einer relativ langen Höchstparkdauer von 2 h, ist eine wenig restriktive Parkregelung. Das Potenzial zur Reduzierung der Parkraumnachfrage von Nichtbewohnern bzw. zur Vermeidung des Ausweichparkens in den Bewohnerparkzonen (zur Vermeidung des kostenpflichtigen Parkens in der Innenstadt) wird so nur in geringem Maße ausgeschöpft. In anderen Städten ist die Bewirtschaftung durch Parkscheinautomaten mit Höchstparkdauern von 1 bis 2 Stunden weiter

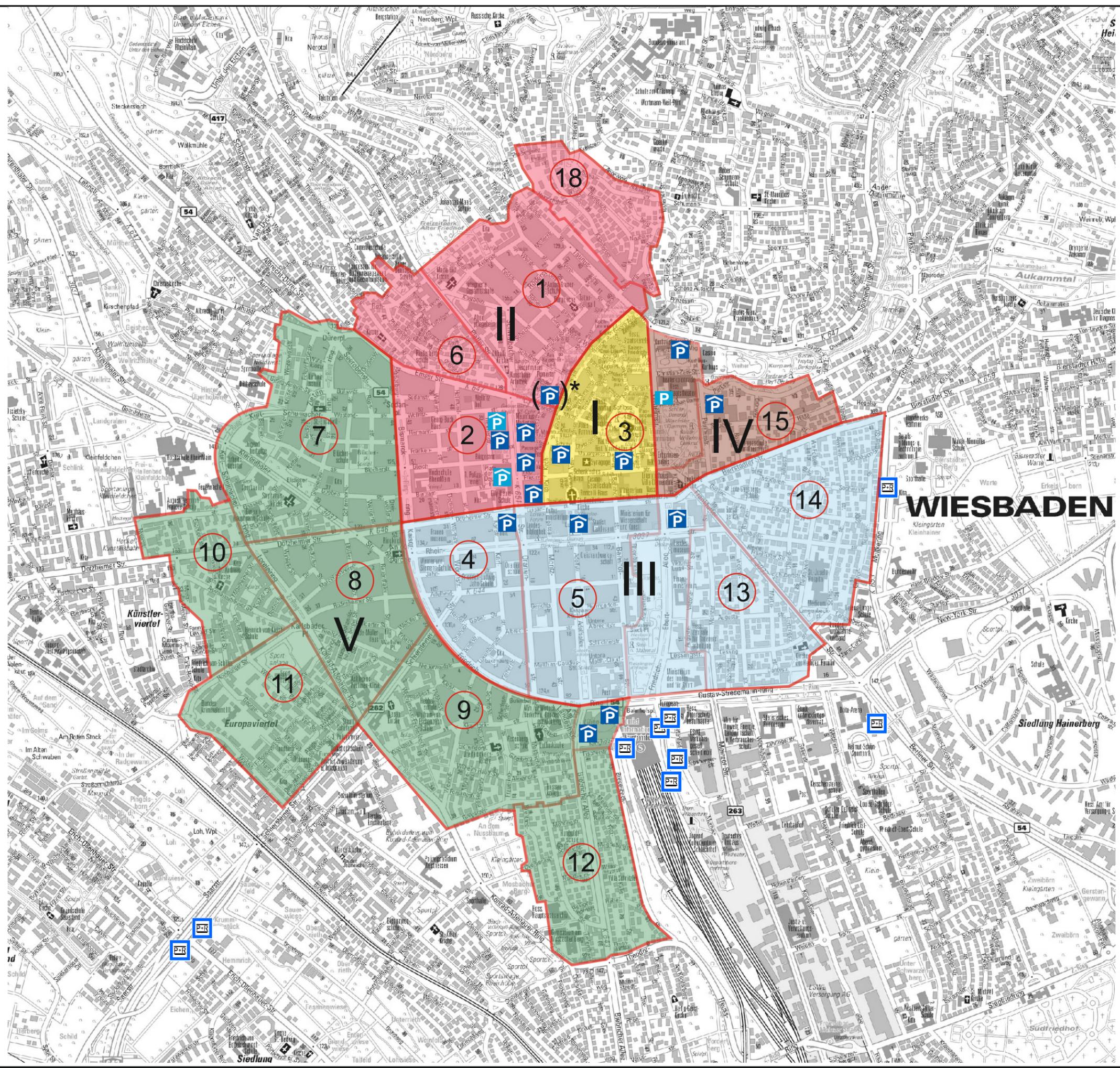
verbreitet, beispielsweise in Mainz sogar mit teilweise höheren Gebühren an den Parkscheinautomaten als in den Parkeinrichtungen der Innenstadt.

### 2.6.3 Fazit

In den öffentlichen Parkeinrichtungen der Innenstadt wird in der Summe genügend Kapazität bereitgestellt, allerdings verteilt sich die Nachfrage sehr ungleichmäßig. Vor allem die zentral gelegene Tiefgarage Markt und das Karstadt-Parkhaus sind stark nachgefragt. Gleichzeitig besteht regelmäßig ein hoher Parkdruck im öffentlichen Straßenraum in der Innenstadt. Dieser führt zu einem starken Parksuchverkehr, der im Kontext mit den häufigen Ein- und Ausparkvorgängen zu Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf führt.

Die Einführung des Bewohnerparkens hat zwar im bewirtschafteten Zeitraum zu einer Reduzierung des Parkdrucks in den Wohngebieten geführt. Noch immer besteht aber ein hoher Parkdruck in den Wohngebieten westlich und südwestlich des historischen Fünfecks, vor allem am späten Abend und in der Nacht, sodass sehr viel Zeit für die Suche nach einem Stellplatz aufgewendet werden muss und die Wohngebiete durch einen starken Parksuchverkehr belastet werden. Hier besteht Handlungsbedarf, die Parkraumnachfrage weiter zu reduzieren, insbesondere am späten Abend und in der Nacht.

Insgesamt besteht Handlungsbedarf bezüglich einer Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum und einer entsprechenden Optimierung der Auslastungssituation in den Parkeinrichtungen mit vorhandenen Kapazitäten. In diesem Kontext werden neben grundsätzlichen Themen wie Struktur und Organisation des Angebots (auch unter verkehrsmittelübergreifenden Aspekten) auch die Kostenstruktur und die zulässigen Parkdauern im öffentlichen Straßenraum sowie in Bewohnerparkzonen zu diskutieren sein.



-  Parkeinrichtung (an das Parkleitsystem angeschlossen)
-  Parkeinrichtung (nicht an das Parkleitsystem angeschlossen)
-  P+R-Anlagen

\* Parkhaus Coulinstraße ist seit Anfang 2015 geschlossen, wurde abgerissen und wird 2017 mit einer Gesamtkapazität von 380 Stellplätzen neu eröffnet.

-  1 Bewohnerparkzone
-  Parkbereich I: Markt / Rathaus
-  Parkbereich II: Schwalbacher Str. / nordwestliche Wohngebiete
-  Parkbereich III: Rheinstraße / östliche Wohngebiete
-  Parkbereich IV: Kurhaus/Theater
-  Parkbereich V: Bahnhof / südwestliche Wohngebiete



Landeshauptstadt Wiesbaden 

**VEP Wiesbaden 2030**  
Bestandsanalyse - Ruhender Verkehr  
Untersuchungsgebiet,  
Parkeinrichtungen, Bewohnerparkzonen

Datum 19.11.2015

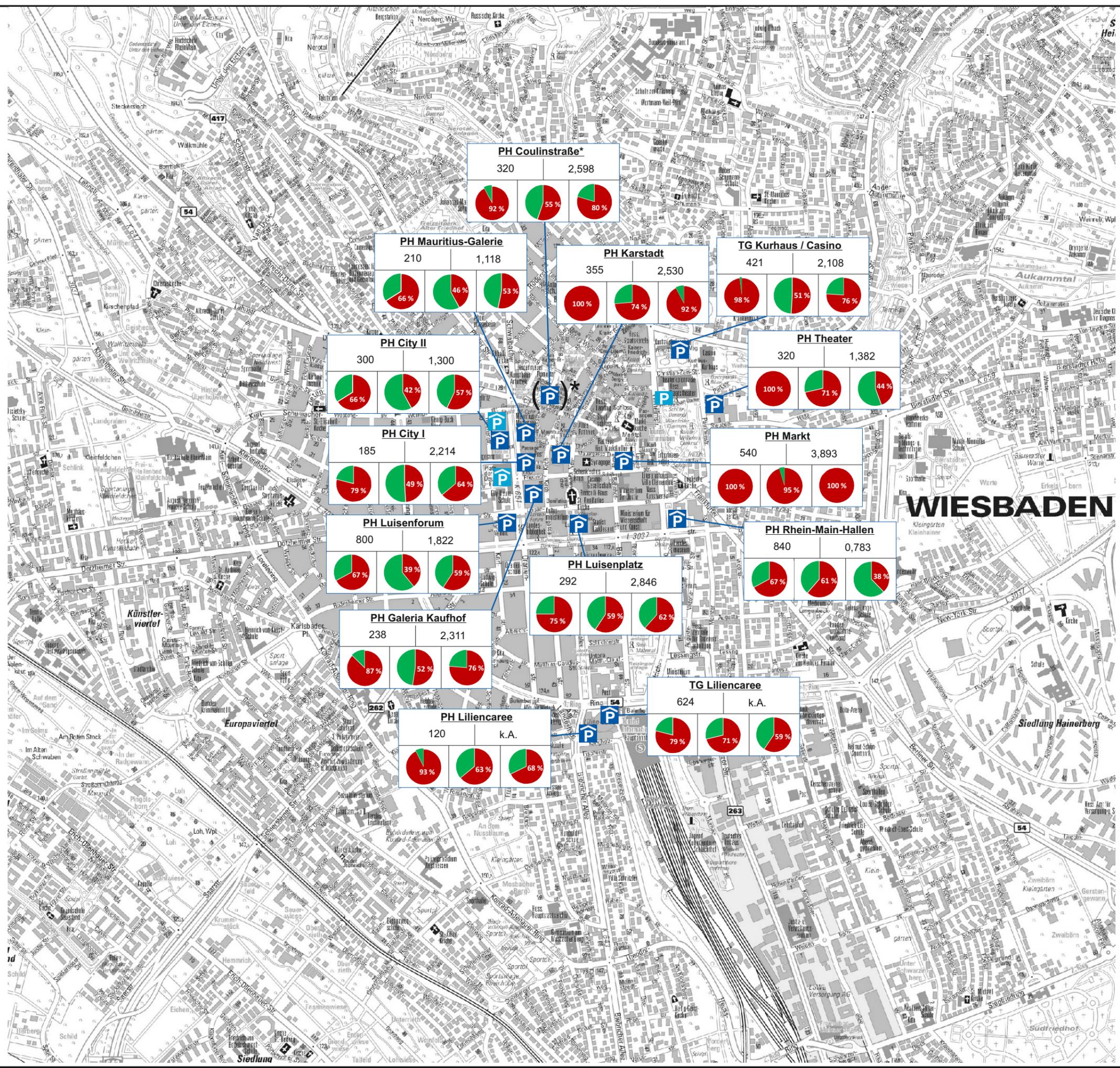
 Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

**VERKEHRLÖSUNGEN** 

-  Parkeinrichtung (an das Parkleitsystem angeschlossen)
-  Parkeinrichtung (nicht an das Parkleitsystem angeschlossen)

\* Parkhaus Coulinstraße ist seit Anfang 2015 geschlossen, wurde abgerissen und wird 2017 mit einer Gesamtkapazität von 380 Stellplätzen neu eröffnet.

Bezeichnung		
Stellplätze gesamt	Ausnutzung Stellplätze: Umschläge pro Tag und Stellplatz	
maximale Auslastung in der Spitzenstunde (Mo-So, 0-24 Uhr)	Mo-Fr, 10-14 Uhr: durchschnittliche Auslastung im 4-Stunden-Intervall	Sa, 10-14 Uhr: durchschnittliche Auslastung im 4-Stunden-Intervall



Landeshauptstadt Wiesbaden 

VEP Wiesbaden 2030  
Bestandsanalyse - Ruhender Verkehr  
Parkeinrichtungen  
Kapazitäten und Auslastungen (nur PLS)

Datum 19.11.2015

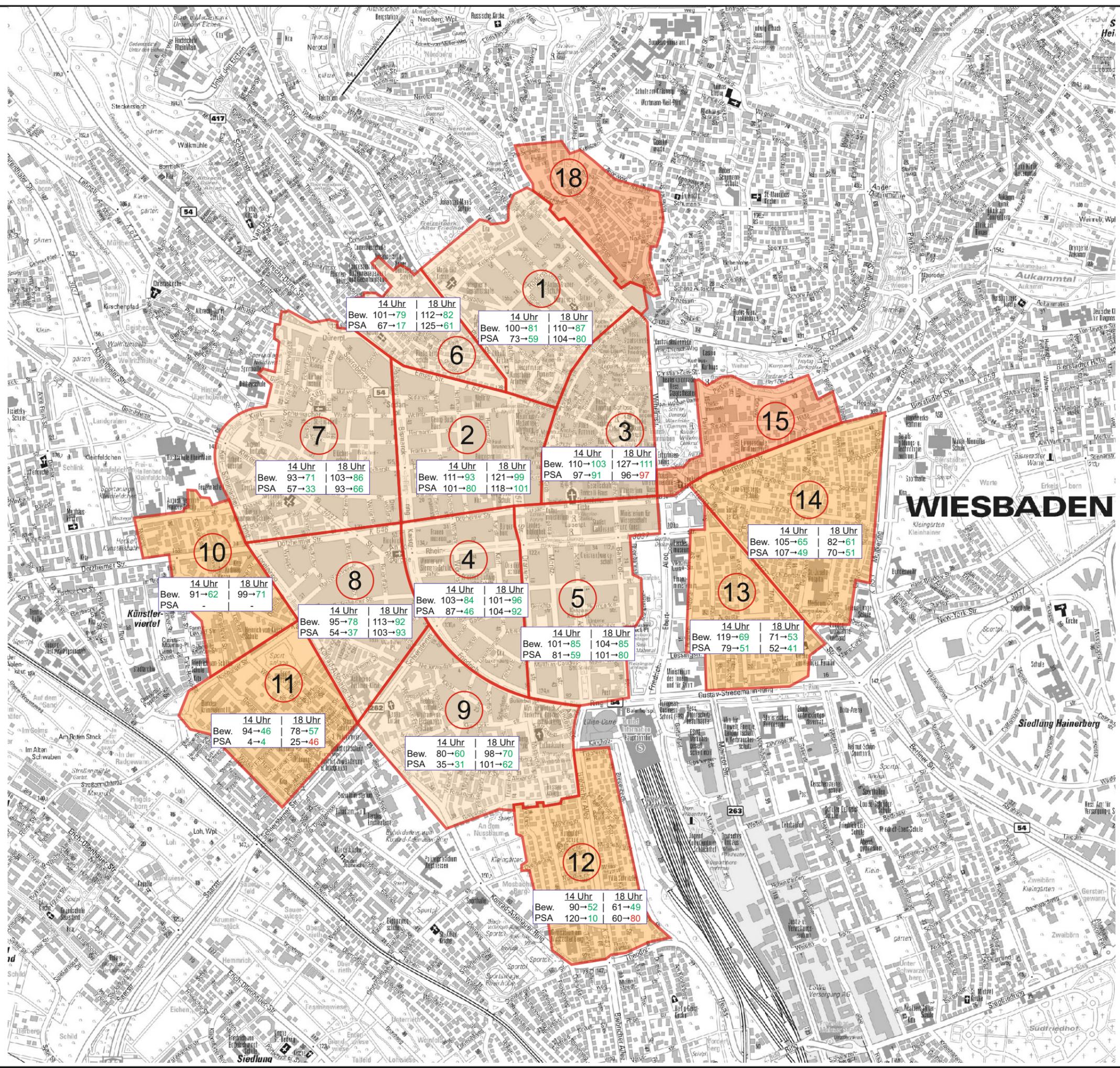
 Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

VERKEHRLÖSUNGEN 

Bew.    Bewohnerstellplätze  
 PSA    bewirtschaftete Stellplätze mit Parkscheinautomat

X→Y    Auslastung vor Einführung Bewohnerparken [%] →  
 Auslastung nach Einführung Bewohnerparken [%]

- 1. Stufe Bewohnerparken ab 2003 / 2004
- 2. Stufe Bewohnerparken ab 2006 / 2007
- 3. Stufe Bewohnerparken (geplant)
- 1 Bewohnerparkzone



## WIESBADEN



Landeshauptstadt  
 Wiesbaden

### VEP Wiesbaden 2030

Bestandsanalyse - Ruhender Verkehr  
 Bewohnerparkzonen,  
 Auslastung Vorher-/Nachher-Erhebung

Datum    19.11.2015

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

**VERKEHRLÖSUNGEN**

## IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: [tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de](mailto:tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de)