

2.7 Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr in Städten ist einerseits von großer Bedeutung für die Sicherung der Versorgung und Entsorgung und den Warenaustausch. Andererseits ist er aber – zumal er in Städten fast ausschließlich als Kfz-Verkehr auftritt – mit Lärm, Luftschadstoffen und einer starken Abnutzung der Straßen verbunden, auch wenn der Schwerverkehr im Vergleich zum Pkw-Aufkommen nur einen geringen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen hat.

Wirtschaftsverkehr umfasst Ortsveränderungen

- zum Transport von Gütern (Güterverkehr),
- zum Erbringen von Dienstleistungen (Dienstleistungsverkehr, z.B. Handwerker und Pflegedienste) und

- für dienstliche Zwecke (Personenwirtschaftsverkehr, z.B. Dienstreisen und Wege zu Besprechungen).

Nicht zum Wirtschaftsverkehr zählen

- Wege von Kunden zum Einkauf und
- Wege von Arbeitnehmern zum Arbeitsplatz.

Diese privaten Wege werden in den anderen Teilen des VEP behandelt.

Die potenziellen Problemfelder des Wirtschaftsverkehrs ergeben sich aus den unterschiedlichen Interessen und Sichtweisen der verschiedenen Akteure, die entweder Wirtschaftsverkehr durchführen bzw. ihn nutzen (Spediteure, Unternehmen, Warenempfänger etc.) oder die vom Wirtschaftsverkehr betroffen sind (Anwohner, Kunden etc.). Zur Vermeidung und Verringerung der Probleme muss ein Gleichgewicht zwischen den Interessen des Wirtschaftsverkehrs und den externen Interessen gesucht werden. Bei der Planung von Infrastruktur und Organisation des Wirtschaftsverkehrs spielt daher die Berücksichtigung der unterschiedlich gelagerten Interessen der Nutzergruppen eine wesentliche Rolle.

2.7.1 Methodik

Die Analyse der Schwerverkehrsbelastungen basiert auf Erhebungen und Auswertungen im Rahmen der "Verkehrsbefragung und Untersuchung zum Schwerverkehr" aus dem Jahr 2014 (Heinz + Feier, 2014).²⁵

Für die Streckenabschnitte mit hoher Schwerverkehrsbelastung ($> 450 \text{ Kfz}_{\text{SV}} / 24 \text{ h}$, Plan 2.7.1) wurde außerdem eine Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeit anhand der Kriterien Randnutzung, Straßenraumbreite und zulässige Höchstgeschwindigkeit vorgenommen (Verträglichkeitsanalyse). Hieraus wurden für jeden relevanten Abschnitt die maximal verträglichen Kfz-Verkehrsbelastungen ermittelt.

In Straßen mit Wohnnutzung werden Verkehrsbelastungen über 10.000 Kfz/24 h generell als unverträglich betrachtet.²⁶ Bei einer Belastbarkeit von 7.500 bis 10.000 Kfz/h wird von einer hohen Belastbarkeit, bei 5.000 bis 7.500 Kfz/24h von einer mittleren Belastbarkeit und bei bis zu 5.000 Kfz/24h von einer geringen Belastbarkeit ausgegangen.

²⁵ Die Schwerverkehrsbelastungen auf der L 3028 wurden der „Verkehrszählung mit Kennzeichenerfassung L3028 bei Wiesbaden Delkenheim“ aus dem 2009 entnommen (T+T Verkehrsmanagement, 2009).

²⁶ Mit diesen Belastungswerten werden in etwa die Orientierungswerte entsprechend dem BauGB bzw. der DIN 18005 („Schallschutz im Städtebau“) erreicht.

Hinweise auf für das jeweilige Umfeld unverträglichen Kfz-Belastungen erhält man durch Überlagerung der maximal verträglichen Verkehrsbelastungen und der tatsächlichen Verkehrsbelastungen. Eine Verdoppelung der Verkehrsbelastung hat eine Zunahme der Lärmbelastung von ca. 3 dB(A) zur Folge. Dies entspricht einer deutlich wahrnehmbaren Zunahme der Lärmbelastung – die Wahrnehmungsgrenze liegt bei ca. 1-1,5 dB(A).²⁷ Es wird daher unterschieden, ob die tatsächliche Verkehrsbelastung die verträgliche Verkehrsbelastung um das Doppelte oder sogar ein Vielfaches übersteigt.

Zur Rückkopplung mit der Problemsicht der Handeltreibenden der Stadt wurde eine Wirtschaftsverkehrsrunde einberufen, an der die IHK Wiesbaden und das Amt für Wirtschaft der Landeshauptstadt Wiesbaden teilgenommen haben. Die Ergebnisse dieses Abstimmungstermins sind in die Bestandsanalyse eingeflossen.

2.7.2 Bestandsanalyse

Plan 2.7.1: Bestandsanalyse

Maßgebliche Quell-/Zielbereiche (auch Einzelstandorte) für den Wirtschaftsverkehr

In Wiesbaden gibt es insgesamt 16 größere Gewerbestandorte (Plan 2.7.1). Diese befinden sich überwiegend im Süden des Stadtgebietes zwischen A66 bzw. A671 und Rhein, mit Ausnahme des "Dienstleistungsquartiers Mainzer Straße" im Ortsbezirk Südost (Innenstadt), des Standorts "Borsigstraße" in Nordenstadt und des "Max-Planck-Parks" in Delkenheim.

Der größte Standort ist das "Dienstleistungsquartier Mainzer Straße" mit einer Fläche von 150 ha, es folgen jeweils mit 96 ha Fläche "Äppelallee / Hagenauer Straße" und "Industriepark Kalle Albert".

Vorwiegende Nutzungen sind Gewerbe (9 Standorte), Handel (5), Dienstleistung (4), Industrie (3) und Deponie / Recycling (1). Industriestandorte sind der "Industriepark Kalle Albert" (Biebrich / Mainz-Amöneburg), "Dyckerhoff" (Mainz-Amöneburg) und "SCA" (Mainz-Kostheim). Diese liegen alle im Süden Wiesbadens, unmittelbar am Rhein. Die Standorte "Dienstleistungsquartier Mainzer Straße", "Äppelallee / Hagenauer Straße", "Borsigstraße" und "Boelckestraße" sind aufgrund ihres Nutzungsschwerpunkts Handel im Einzelhandelskonzept als Sonderstandorte dargestellt. Über die benannten größeren Standorte hinaus gibt es im Stadtgebiet weitere, kleinere Gewerbestandorte.

Die Gewerbestandorte liegen überwiegend in der Nähe der Autobahnen oder an leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen, so dass eine gute Erreichbarkeit gegeben ist.

²⁷ Eine Zunahme der Lärmbelastung von 10 dB(A) entspricht einer Verdoppelung der Lautstärke.

In der Innenstadt ist der Wirtschaftsverkehr vor allem auf die dichte Gewerbenutzung in der Fußgängerzone bezogen. Sofern keine rückwärtige Anlieferung über das angrenzende Straßennetz möglich ist, kann diese nur über die Fußgängerzone erfolgen. Die Lieferzeiten sind hier aber beschränkt auf Montag bis Freitag von 6 bis 11 Uhr und Samstag von 6 bis 9 Uhr. Die zu diesen Zeiten starke Belastung der Fußgängerzone mit Lieferverkehren führt zu einer Beeinträchtigung von Aufenthaltsqualität bzw. Wohnumfeldqualität für Kunden, Einzelhändler und Anwohner.

Aufgrund der beschränkten Lieferzeiten besteht außerdem für die sogenannten KEP-Dienste (Kurier-Express-Paket-Dienste) ein enges Zeitfenster von nur einer Stunde, sofern die Auslieferung nur zu den Ladenöffnungszeiten ab 10 Uhr möglich ist. Dadurch kommt es zu einer besonders hohen Belastung der Fußgängerzone durch Lieferfahrzeuge in einem kurzen Zeitraum Montag bis Freitag von 10 bis 11 Uhr (Abbildung 2-53). Der mit zunehmender Internetnutzung sich verstärkende Trend zur Verlagerung von Einkäufen und Bestellungen auf Lieferdienste lässt im Bereich der KEP-Dienste einen weiteren Anstieg der Verkehrsnachfrage erwarten.



Abbildung 2-53: KEP-Dienste in der Mauergasse

Des Weiteren wurden Beschwerden geäußert, dass die zeitliche Beschränkung für die Anlieferung nicht beachtet wird.

Ansätze für ein City-Logistik-Konzept wurden in der Vergangenheit untersucht, aber nicht umgesetzt. Unter dem Namen "Kiezkaufhaus" beteiligen sich aber über einen Onlineshop (www.kiezkaufhaus.de) über 20 Wiesbadener Einzelhändler in der Innenstadt an einem lokalen Bringservice per Lastenfahrrad (vgl. Kapitel 2.8.1). Dieses Angebot leistet einen Beitrag zur Reduzierung von Pkw-Fahrten, wenn Kunden auf die Fahrt mit dem Pkw in die Innenstadt

verzichten oder ein anderes Verkehrsmittel nutzen, da der Pkw nicht mehr zum Transport der Einkäufe benötigt wird.

Straßennetz und Verkehrsbelastungen

Genauso wie für den privaten Verkehr sind die in Wiesbaden vorhandenen Schwachstellen im Straßennetz auch ein Problem für den Wirtschaftsverkehr. Zur Qualität des Verkehrsablaufs im städtischen Hauptverkehrsstraßennetz enthält Kapitel 2.5.2 weitere Erläuterungen.

Als Maßnahmen zur Lenkung des Wirtschaftsverkehrs wurden in Wiesbaden bisher nur vereinzelte Lkw-Durchfahrtsverbote (z. T. temporär) umgesetzt, woraus in einzelnen Netzabschnitten Ansätze für ein Lkw-Vorbehaltsnetz resultieren. Eine Bündelung des Lkw-Verkehrs über eine entsprechende Wegweisung (Beschilderung) existiert aber nicht. Allerdings wurde von der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) mit dem Lkw-Lotsen (ivm, 2016) ein Routenplanungs-Tool für die Region Frankfurt RheinMain entwickelt, das auch ein – verkehrsrechtlich nicht bindendes – Lkw-Empfehlungsnetz für die Stadt Wiesbaden enthält (Abbildung 2-54).

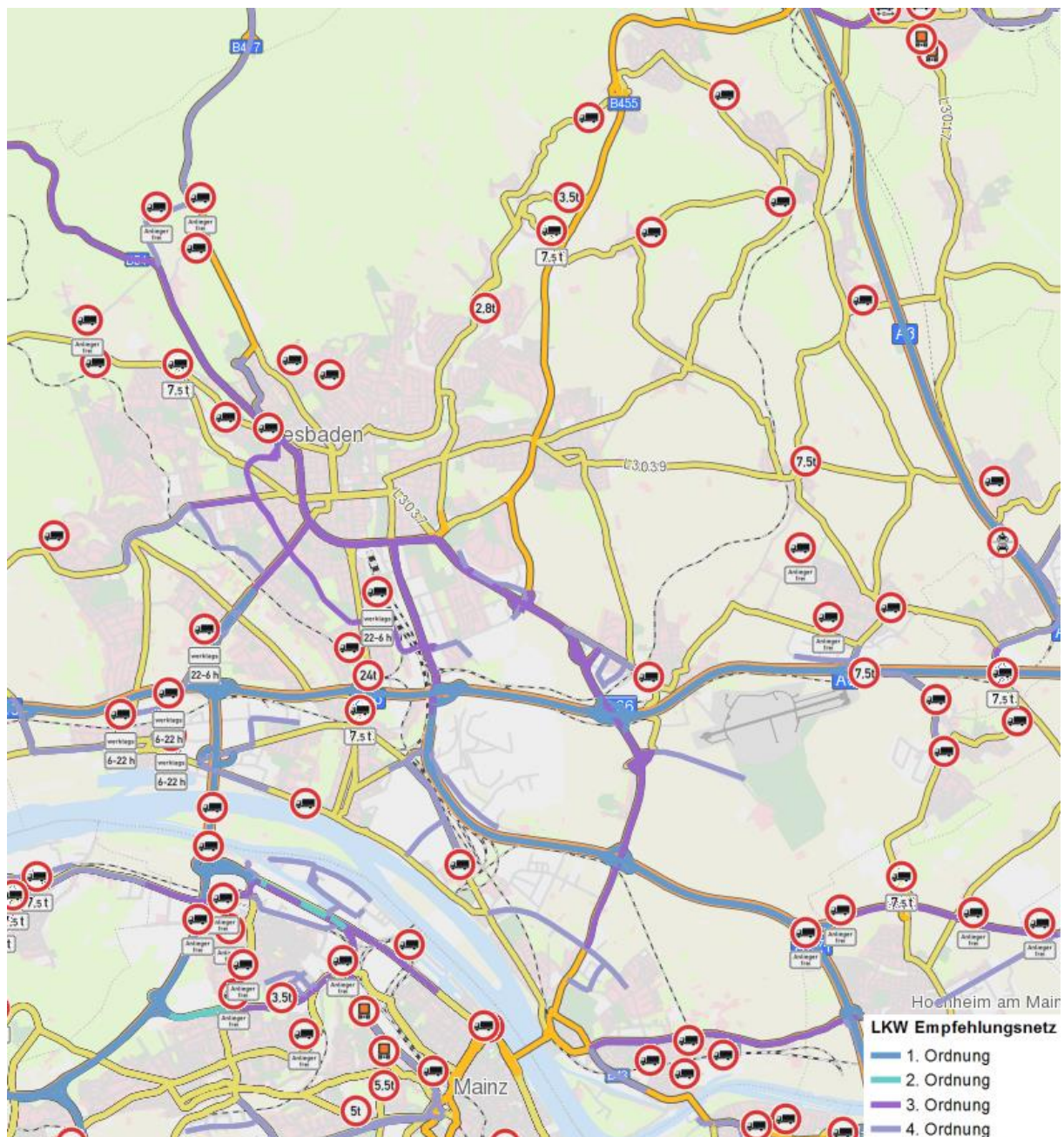


Abbildung 2-54: LKW-Empfehlungsnetz (ivm, 2016)

Bereits im Jahr 2010 wurde von der Stadtverordnetenversammlung ein generelles Durchfahrtsverbot für Lkw mit einem Gesamtgewicht von über 3,5t beschlossen, das zu einer Entlastung führen sollte, aber noch nicht umgesetzt wurde. Nach Angabe der Stadt Wiesbaden ist Voraussetzung für eine Umsetzung, dass das Land Hessen das Verbot in den Maßnahmenkatalog des Luftreinhalteplans aufnimmt, womit im Jahr 2016 zu rechnen sei.

Die aktuellste Untersuchung zum Schwerverkehr in Wiesbaden, mit Fokus auf den Durchgangsverkehr ist das eingangs benannte Gutachten von Heinz + Feier aus dem Jahr 2014. In

diesem Gutachten wurden im betrachteten Straßennetz Schwerverkehrsanteile am Gesamtverkehrsaufkommen von maximal 5,2% (Mainzer Straße) ermittelt, und es wurden teilweise hohe Durchgangsverkehrsanteile von bis zu 65% (Seerobenstraße) an einzelnen Befragungsquerschnitten festgestellt (Plan 2.7.1).

Die am stärksten durch den Schwerverkehr belasteten Strecken mit mindestens 450 Kfz_{SV}/24 h zeigt ebenfalls Plan 2.7.1. Besonders belastet sind der Gustav-Stresemann-Ring mit bis zu 2.100 Kfz_{SV}/24 h, gefolgt von der Mainzer Straße, der Berliner Straße und der Schiersteiner Straße mit jeweils über 1.800 Kfz_{SV}/24 h.

Die höchsten Durchgangsverkehrsstärken im Schwerverkehr treten entlang des 1. Rings (Dürerplatz, Seerobenstraße, Sedanplatz, Bismarckring, Kaiser-Friedrich-Ring, Gustav-Stresemann-Ring) mit ca. 325 bis 400 Kfz_{SV}/24 h auf. Betrachtet man die Einfallstraßen, so treten auf der Schiersteiner Straße mit knapp 310 Kfz/24 h die höchsten Verkehrsstärken im Durchgangsverkehr auf, gefolgt von der Platter Straße mit ca. 290 Kfz_{SV}/24 h, der Mainzer Straße mit ca. 230 Kfz/24 h und der Aarstraße mit ca. 215 Kfz_{SV}/24 h. Auf der Berliner Straße und der B455 bei Naurod / Bierstadt liegen die Durchgangsverkehrsbelastungen bei unter 200 Kfz_{SV}/24 h. Für die L 3028 bei Delkenheim wurde eine Durchgangsverkehrsstärke von ca. 210 Kfz_{SV}/24 h²⁸ ermittelt.

Wie innerstädtisch nicht anders zu erwarten, hat die Verträglichkeitsanalyse für die durch den Schwerverkehr am stärksten belasteten Streckenabschnitte ergeben, dass es auf allen betrachteten Streckenabschnitten zu Überschreitungen der verträglichen Kfz-Verkehrsbelastung kommt. Teilweise sind diese erheblich. Als Maximum sind 5 bis 6-fache Überschreitungen an der Berliner Straße zwischen Gustav-Stresemann-Ring und Siegfriedring sowie am Gustav-Stresemann-Ring (1. Ring) zwischen Biebricher Allee und Mainzer Straße zu verzeichnen. Die bezüglich der Belastung besonders auffälligen Streckenabschnitte mit einer mindestens 3-fachen Überschreitung des Verträglichkeitsgrenzwertes zeigt Tabelle 2-14.

²⁸ Daten aus dem Jahr 2009, s. o.

Tabelle 2-14: Besonders belastete Streckenabschnitte mit hohem SV-Aufkommen (Verträglichkeitsanalyse)

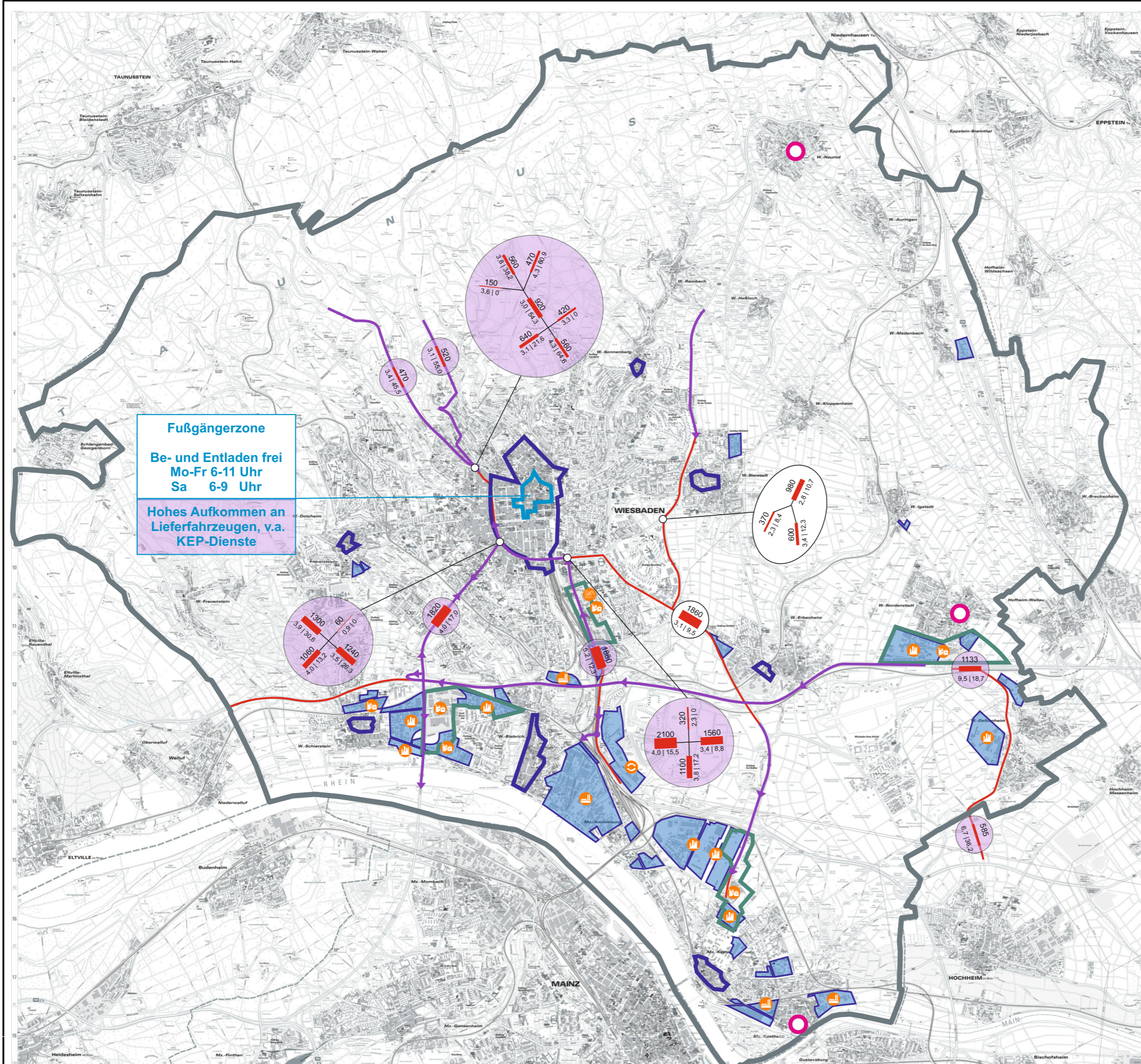
Straße	Streckenabschnitt	DTV _{gesamt} [Kfz/24h]	DTV _{sv} [Kfz _{sv} /24h]	DTV _{sv} , Durchgangsverkehr [Kfz _{sv} /24h]	Belastbarkeit [Kfz/24h]	Überschreitung Belastbarkeit
Berliner Straße	Gustav-Stresemann-Ring - Siegfriedring	46.831	1.506	106	7.500	> 6-fach
Gustav-Stresemann-Ring	Biebricher Allee - Mainzer Straße	52.620	2.105	326	10.000	> 5-fach
Nauroder Straße / B 455	Bayernstraße - New-York-Straße	35.230	980	105	7.500	> 4-fach
Gustav-Stresemann-Ring	Mainzer Straße - Berliner Straße	45.630	1.551	137	10.000	> 4-fach
Schiersteiner Straße	Erich-Ollenhauer-Straße - Konrad-Adenauer-Ring	45.380	1.815	309	10.000	> 4-fach
Kaiser-Friedrich-Ring / Gustav-Stresemann-Ring	Schiersteiner Straße - Biebricher Allee	35.700	1.250	326	10.000	> 3-fach
Bismarckring / Kaiser-Friedrich-Ring	Rheinstraße - Schiersteiner Straße	33.490	1.306	398	10.000	> 3-fach

2.7.3 Fazit

Ein zentrales Problem für die Durchführung des Wirtschaftsverkehrs in Wiesbaden sind die Schwachstellen im Straßennetz bzw. die mit diesen verbundenen Störungen des Verkehrsflusses oder sogar Staus (vgl. Kapitel 0). Allerdings ist der Wirtschaftsverkehr selbst mit seinem Schwerverkehrsanteil (>3,5 t) und den gewerblichen Klein-Lkw (2,8 – 3,5 t) Bestandteil der hohen Kfz-Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet. Gemessen an seinem Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen von abschnittsweise über 5 % verursacht der Schwerverkehr überproportional hohe Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe und ist praktisch die ausschließliche

Ursache für die Abnutzung der Straßen. Daher wird einerseits Handlungsbedarf zur Beseitigung der Schwachstellen im Straßennetz, andererseits zur Reduzierung der hohen Verkehrsbelastungen durch den Wirtschaftsverkehr gesehen.

Für die Lieferverkehre und hier insbesondere für die KEP-Dienste führt die Einschränkung der Anlieferzeiten in der Fußgängerzone werktags zu einer hohen Konzentration der Verkehrsnachfrage innerhalb kurzer Zeiträume. Aus Sicht der übrigen Nutzergruppen (nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, Anwohner, Kunden, Einzelhändler) werden die Lieferverkehre in der Fußgängerzone wochentags bis 11 Uhr als starke Belastung empfunden. Hier besteht Handlungsbedarf bezüglich einer umfeldverträglicheren Regelung und Organisation der Anlieferungssituation.



Legende

- Hochbelastete Straßen (SV) (> 450 Kfz_{SV} / 24h)
- X
Y|Z DTV_{SV} [Kfz_{SV}/24h]
SV-Anteil | SV-Durchgangsverkehrsanteil [%]
- ← Schwachstellen (hohe Stauanfälligkeit) auf hochbelasteten Straßen (SV)
- X
Y|Z hohe SV-Durchgangsverkehrsstärken (> 200 Kfz_{SV} / 24h)
- ♻️ Recycling / Deponie
- 🏭 Gewerbe
- 🏭 Industrie
- 🏪 Handel
- 🏢 Dienstleistung
- Gewerbegebiet Bestand
- Fußgängerzone (Innenstadt)
- Zentraler Versorgungsbereich
- Sonderstandort
- Stadtgrenze
- Sonstige Lage (sonstige Nahversorgung)



Landeshauptstadt
Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

Bestandsanalyse - Wirtschaftsverkehr

Datum 09.12.2015

Z I V 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