

7.7 Handlungsfeld 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 einem starken Verschleiß der Deckschichten im Straßennetz verbunden, auch wenn der Schwerverkehr im Vergleich zum Pkw-Aufkommen nur einen geringen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen hat. Die Bestandsanalyse aus 2015 hat gezeigt, dass ein zentrales Problem für die Durchführung des Wirtschaftsverkehrs in Wiesbaden die Schwachstellen im Straßennetz bzw. die mit diesen verbundenen Störungen des Verkehrsflusses sind. Daher wird einerseits Handlungsbedarf zur grundlegenden Beseitigung der Schwachstellen im Straßennetz, andererseits zur Reduzierung der hohen Verkehrsbelastungen durch den Wirtschaftsverkehr gesehen.


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


Da ein Großteil des Wirtschaftsverkehrs auf der Straße abgewickelt wird, kommen die im Handlungskonzept MIV fließend dargestellten Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses durchweg auch dem Wirtschaftsverkehr zugute. Darüber hinaus werden noch die nachfolgenden genannten weiteren Maßnahmen empfohlen.


Die Strategie beim Wirtschaftsverkehr besteht demzufolge in einer Bündelung des straßengebundenen **Wirtschaftsverkehrs auf Vorrangrouten, der Einrichtung von Lieferzonen** und der **Einrichtung von Mikrodepots**, in denen die Sendungen für Privatkunden angeliefert werden.

W 1 Entwicklung eines Lkw-Vorrangroutennetzes								
<p>Die Stadt Wiesbaden plant aufgrund eines Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom Juni 2011, in Verbindung mit der Fortschreibung des Luftreinhalteplans, die Einführung eines Durchfahrverbotes für den Durchgangsschwerverkehr. Das Durchfahrverbot soll für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t gelten. Mittlerweile hat die Stadt von einem Durchfahrtsverbot Abstand genommen und verfolgt ein Vorrangroutennetz, auf dem der nicht vermeidbare Lkw-Verkehr durch die Stadt geführt wird. Auf den Vorrangrouten dürfen Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 t. verkehren, wenn sie die Stadt Wiesbaden durchfahren. Ziel- und Quellverkehr ist auf allen anderen Straßen zulässig.</p> <p>Die Vorrangrouten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B 54/Aarstraße • B 417 (Platter Straße - Schützenstraße - Albrecht-Dürer-Straße) • B 262/Schiersteiner Straße bis A 643 • B 54/Kaiser-Friedrich-Ring • B 54/Gustav-Stresemann-Ring • Konrad-Adenauer-Ring – Theodor-Heuss-Ring – Siegfriedring – B 455 • B 263/K 650 Mainzer Straße • B 54/Berliner Straße – B 455/Boelckestraße • New-York-Straße – B 455 								
Grundlagen und Verweise								
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom Juni 2011, Stadt Wiesbaden								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge:</p> <p>M 1 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahmen A66 M 2 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahmen A643 M 3 (f): Infrastrukturmaßnahmen - B 455 Ortsumfahrung Wiesbaden-Fichten M 4 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Fahrstreifenreduktionen M 9 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang B40 M 11 (f): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung und LSA-Optimierung</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						
Anlage								
Plan 8.7.1 LKW-Vorrangroutennetz								

W 2 Einrichtung von Mikrodepots								
<p>Zur Reduzierung der Kurier- und Expressgutverkehre (KEP) wird die Stadt Wiesbaden die Einrichtung von sog. Mikrodepots planungsrechtlich unterstützen. Mikrodepots sind kleine Zwischenlager der KEP-Dienstleister. Sie werden von den KEP-Dienstleistern getrennt oder auch gemeinsam betrieben. Sie vermeiden Lieferverkehre mit großen Fahrzeugen und stärken die Stadtquartiere in ihrer zentral-örtlichen Funktion. Sie müssen für den Wirtschaftsverkehr gut erreichbar sein und Umschlagsbereiche mit dem (Lasten-)Rad aufweisen.</p> <p>Im Green City Masterplan sind diese Ideen bereits wie folgt konkretisiert worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mikrodepots als zweiter Umschlagspunkt (Stadtrand), • Mikrodepots am Rande der Innenstadt, • Fahrbares Mikrodepot, • Mikrodepots für Cargo Bikes, • Generierung von Personalstellen für die Weiterentwicklung der "City Logistik" 								
Grundlagen und Verweise								
<p>Green City MasterPlan „WI-Connect“, Maßnahme L-2, Modellversuch zu Mikrodepots von UPS in Frankfurt: Pressemitteilung von UPS, Stadt Frankfurt; IHK und HOLM vom 7. März 2018 (https://frankfurt-holm.de/sites/default/files/managed/pressemitteilung_holm_mikrodepot.pdf)</p>								
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: MM 6: Mobilitätsstationen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	mittelfristig	LHW, KEP Dienstleister						

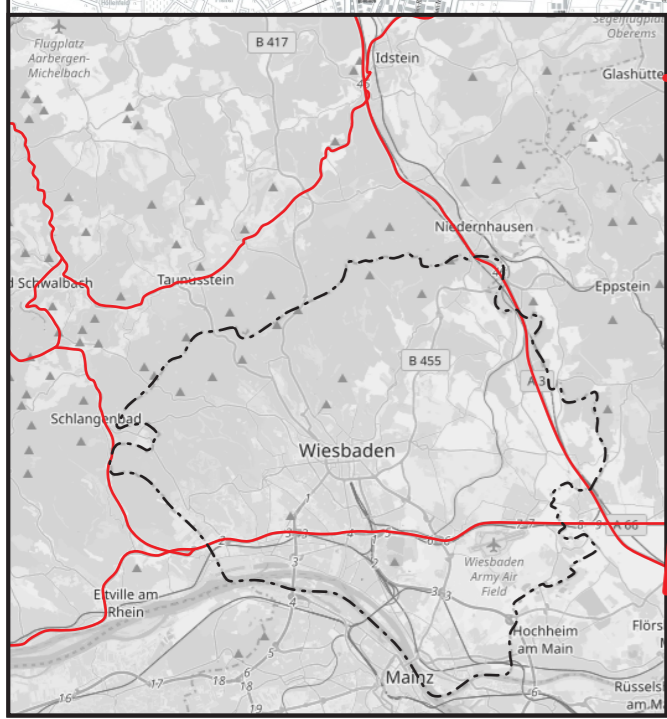
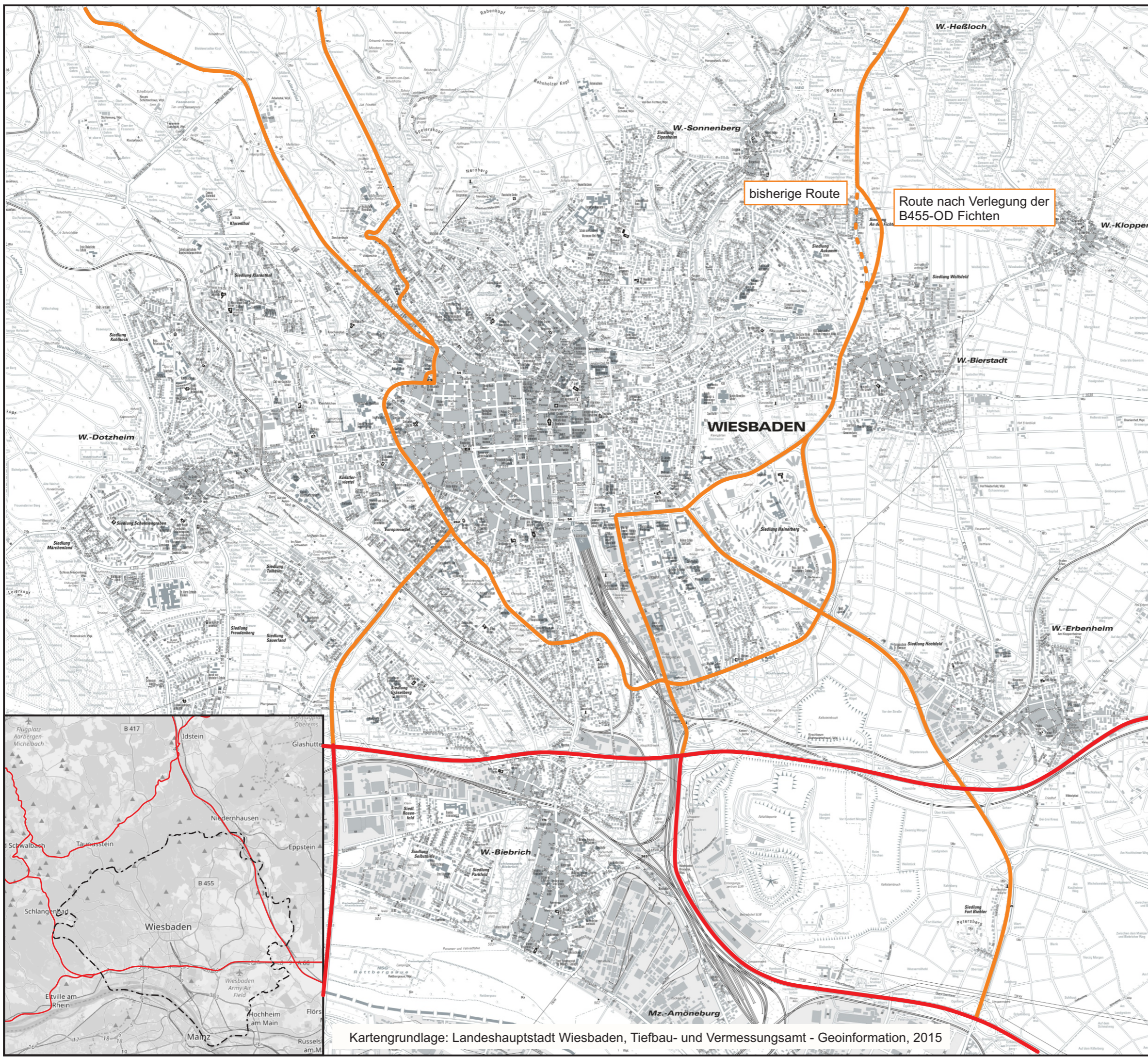
W 3 Einrichtung von Lieferzonen								
<p>Mit der Einrichtung von Lieferzonen erhält der Wirtschaftsverkehr ihm vorbehaltene Kurzzeitparkzonen zur Anlieferung und Abholung. Lieferzonen reduzieren den Parksuchverkehr und vermeiden Störungen des fließenden Verkehrs infolge von illegalen bzw. verkehrsbehinderndem Abstellen im Straßenraum oder Parken in zweiter Reihe. Die Einrichtung von Lieferzonen findet sich im Green City Masterplan „WI-Connect“, Maßnahme L-1-3 als Teil der Maßnahme L-1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von Haltezonen und Paketlagern in der Innenstadt • Innerstädtische Ladezonen (inkl. der Überwachung der Einhaltung der Lieferzeiten) • Einrichten von Lieferzeitfenstern für Supermärkte 								
Grundlagen und Verweise								
Green City MasterPlan „WI-Connect“, Maßnahme L-1-3 (S.24)								
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: M 4 (f): Infrastrukturmaßnahmen -Fahrstreifenreduktionen M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen</p> <p>mögliche Konflikte: ÖV 1: Einführung CityBahn auf Stammstrecke (Planungsstand 01/2019)</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
niedrig	kurzfristig	LHW, KEP-Dienstleister, Einzelhandel						

 Vorrangrouten
Wiesbaden

 Vorrangrouten
Überregional

bisherige Route

Route nach Verlegung der
B455-OD Fichten




Landeshauptstadt
Wiesbaden 

VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr
Lkw-Vorrangroutennetz

Stand: April 2019 ohne Maßstab

 Zentrum für
integrierte Verkehrssysteme



IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de