

Konzeptvorschläge

für Verkehrsplanung und Aufwertung
der Stadt Würzburg

Bürgerbegehren Talavera & CSU

19.10.2022



Parkhäuser und Park & Ride

Studie Bundesumweltamt Text 214/2020

KenngroÙe	Anmerkung zur Wirkung
Einkommen	P+R - Nutzung sinkt mit steigendem Einkommen
Geschlecht	Männliche Nutzer dominieren, Verhältnis Männer/Frauen ist wechselseitig
Fahrzweck	Berufspendler dominant, natürlich nur an Werktagen
GruppengroÙe	Interessant je nach Kostenersparnis
Parkkosten P+R	Tendenz zur Bepreisung von P+R hat Einfluss auf die Nutzung; besondere Sensitivität von Berufspendlern
Wartezeit auf ÖPNV	Erwartungswert ist ca. ein Viertel Taktzeit der jeweiligen bzw. der Verbindung
Gesamtreisezeit-Ersparnis	Reisezeitvorteil und ersparte Parksuchverkehrszeit zum Abstellen des Kfz am Zielort
Gesamtreisezeit-Ersparnis	ÖPNV günstiger als Betriebskosten sowie ersparte Parkkosten am Zielort

Studie Bundesumweltamt Text 214/2020

- Parkplatzsuchdauer (PST)
Untersuchung von Chen et al (2015)
im Raum Perth/Australien
- Bepreisung von P+R Nutzung
Befragung von Mingardo (2013)
Tagesgebühr:
Rotterdam 1-2 Euro; Beibehaltung der
Nutzung: 50%
Den Haag 3-4 Euro;
Beibehaltung der Nutzung: 22,3%



Studie Bundesumweltamt Text 214/2020

Education (Bewusstseinsbildung):

- Sensibilisierung und Abbau von Unsicherheit durch Information der PKW-Nutzer, bessere Beschilderung zu P+R Standorten
- Werbemöglichkeiten bei Großveranstaltungen
- Bidirektionale Denkweise der Planer (Umsteigepunkt in beide Richtungen betrachten)

Engineering (technische Entwicklungsoptionen):

- Verbesserung der Planungsinstrumente
Datengrundlagen (z.B. des Verkehrsunternehmens) stehen bereit, um die verkehrspolitisch gewünschten Verlagerungseffekte bei bestehenden, für eine anstehenden Anlage nachzuweisen/prognostizieren, ohne auf pauschale Faktoren zurückgreifen zu müssen



Studie Bundesumweltamt Text 214/2020

Engineering (technische Entwicklungsoptionen):

- Integration von P+R in Parkleit-/ Navigationssysteme für dynamisches Routing, sowie Fahrgastinformationssysteme mittels Stadtgrenzen- und landkreisübergreifender Standards für Ballungsräume
- Einsatz telematischer Lösungen zur
 1. Auslastungsanzeige
 2. Unkomplizierte Übernahme der aufgrund von Überlastung abgewiesenen Nachfrage in ein benachbartes Parkhaus und (Teil-)Erstattung der Gebühren, damit das Leistungsversprechen bleibt
-> Kooperation unterschiedlicher Partner
 3. Großräumige Verlagerung von Verkehren zu geringer ausgelasteten Anlagen mit Substitutionspotenzial möglich



Studie Bundesumweltamt Text 214/2020

Engineering (technische Entwicklungsoptionen):

- Ausweisung von P+R Plätzen als „Matching Points“ für P+M, wofür sich gerade bei Verfolgung des dezentralen Ansatzes zahlreiche zusätzliche Treffpunkte bzw. Aufnahmepunkte ergeben
- Erhöhung der Sicherheit durch Beleuchtung, gegebenenfalls Videoüberwachung, Servicetelefone



Studie Bundesumweltamt Text 214/2020

Economy:

- Erschließungsmöglichkeit zusätzlicher Grundstücke für eine Kapazitätserweiterung zu vertretbaren Kosten
- Überprüfung und ggfs. Anpassung des Tarifzonenmodells in Verkehrsverbänden unter den Aspekt der P+R Nutzung
- Lösung des Dilemmas der Gebührenerhebung durch konsequente, konsistente und dennoch **sozialverträgliche** Ansätze zur Bepreisung und zielführende Kommunikation
- spezielle Angebote für Freizeitverkehre
- Ansiedlung von Mehrwertdiensten, z.B. Bike- und Carsharing-Angebote oder Pedelec- Ladestationen



Studie Bundesumweltamt Text 214/2020

Enforcement:

- Reduzierung/ Verhinderung der Einschränkungs-
möglichkeiten des nicht widmungsgerechten
Zugangs zum P+R ohne Transaktionsaufwand, so
dass eine spontane P+R Nutzung weiterhin
möglich bleibt
- Rechtliche Hürden für neue
(Mobilitäts)Dienstleistungen, die sich am P+R
ansiedeln wollen, senken



Potenzial/Nutzerverhalten laut Beobachtung

- Versbach, Lindleinsmühle:
Bürger parken im Wohngebiet etc. und fahren mit eScooter oder Klapprad weiter
- Heuchelhof:
Bürger parken im Wohngebiet etc. und nutzen die Straßenbahn



1. Ludwigstraße

- Theaterparkhaus um weitere Ebenen aufstocken
=> Erweiterung des Parkhauses war bei Vielen Voraussetzung für die Zustimmung der Busspur in der Ludwigstraße
- Alternativ: Neubau des Theaterparkhauses als Kubus in Quaderform. Dadurch mehr Nutzfläche (Stellplätze) bei weniger Höhe



2. Stettiner Straße



Standort	Feggrube	Stettiner Straße Minigolfplatz	Stettiner Straße Klara-Oppenheim-Schule
Pro	<ul style="list-style-type: none"> - Fläche im städtischen Eigentum - Anbindung Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Fläche im städtischen Eigentum - Grundstückszuschnitt - Mehrgeschossige Bauweise - Erreichbarkeit/Anfahrbarkeit - Geringe Entfernung ÖPNV - Anbindung Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Fläche im städtischen Eigentum - Grundstückszuschnitt - Mehrgeschossige Bauweise - Erreichbarkeit/Anfahrbarkeit - Sehr geringe Entfernung ÖPNV - Anbindung Radverkehr - Option ergibt sich durch Neubau der Schule
Kontra	<ul style="list-style-type: none"> - Grundstückszuschnitt - Exorbitante Baukosten durch Aufständering - Mehrgeschossige Bauweise ungeeignet - Rückhaltebecken EBW - Erreichbarkeit/Anfahrbarkeit - Baumfällungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Verlagerung/Entfall Minigolfanlage - Teilüberplanung von öffentlichem Grün 	<ul style="list-style-type: none"> - Zeitlich erst durch Neubau mit leichter Verlagerung der Klara Oppenheimerschule möglich - Der Standort des Neubaus in unmittelbarer Nähe ist noch nicht final festgelegt

3. Bereich Lengfeld/Estenfeld - Nähe B19

- Ausarbeitung eines P+R Leitfadens im interkommunalen Ausschuss, z.B. nach Vorbild des MVV Münchens oder dem Land Hessen
- Bietet sich aufgrund der Infrastruktur als Standort an
- Eigene Schnellbuslinie bzw. andere ÖPNV-Erschließung erforderlich, bzw. zusätzliche Teilintegration in die Linie 25
- Mit Wabenplan abstimmen, evtl. überarbeiten
- Antrag Seilbahn derzeit in Prüfung (IKEA, Multifunktionsarena, Bahnhof, Talavera, Höchberg)



4. Neuer Hafen

- Ausarbeitung eines P+R Leitfadens im interkommunalen Ausschuss, z.B. nach Vorbild des MVV Münchens oder dem Land Hessen
- Bietet sich aufgrund der Infrastruktur als Standort an
- Schnellbuslinie erforderlich bzw. Abstimmung mit den Linien 11,27 und 520
- Mit Wabenplan abstimmen, evtl. überarbeiten



5. Pleichachthalhalle/Versbach

- Ausarbeitung eines P+R Leitfadens im interkommunalen Ausschuss, z.B. nach Vorbild des MVV Münchens oder dem Land Hessen
- Bietet sich aufgrund der Infrastruktur als Standort an; Bushaltestelle „Sportplatz Versbach“ direkt daneben
- Schnellbuslinie erforderlich bzw. Abstimmung mit den Linien 24, 450 und 452
- Mit Wabenplan abstimmen, evtl. überarbeiten



6. E-Ladesäulen/Diskussion

- Im Bezug auf die Verkehrssteuerung stellt sich die Frage, ob Ladesäulen lieber außerhalb der Innenstadt, z.B. an der Talavera oder dem Dallenberg installiert werden sollte
- Ladesäulen in der Innenstadt sorgen für zusätzlich ruhenden Verkehr
- Alternativ: Kooperation mit größeren Ketten, z.B. XXL-Lutz etc.
- Leitungstechnisch müsste das Stromnetz an vielen Stellen verbessert werden. Folge wären Baumaßnahmen in vielen Straßen



7. Verkehrssteuerung: Residenzparkplatz

- Links abbiegen in den Residenzparkplatz nicht möglich
- Parkplatz liegt in der „Parkzone 2“ und wird wie „Parkzone 1“ berechnet - wollen wir das wirklich?

=> Lenkungswirkung der Parkzonen wird damit erschwert. Aus südlicher Richtung kommend, steuern viele Bürger zuerst das günstigere Theaterparkhaus an. Ist dieses belegt, fährt man um den Ringpark um wieder aus südlicher Richtung zu kommen oder benötigt zwei „Wendemanöver“.

(Alternativ kann man mit einem „Wendemanöver“ oder über den Berliner Ring und den Rennweg die Marktgarage erreichen, welche zu den ersten beiden Stunden den selben Preis hat)

