

Bearbeitet 21. Juni 2018



la 19/c  
Herrn Oberbürgermeister  
Sven Gerich

über  
Magistrat

und

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
Christa Gabriel

An den Ausschuss für  
Planung, Bau und Verkehr

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,  
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

14. Juni 2018

Vorlagen-Nr. 17-F-11-0001

Zügiger Ausbau von Park & Ride-Anlagen / Angebote anstelle Verbote

- Antrag der Fraktion Freie Wähler/Bürgerliste Wiesbaden vom 10.05.2017

- Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 18.05.2017

Beschluss Nr. 0110

Wiesbaden bekommt durch das stetig wachsende Verkehrsaufkommen im individualisierten Motorverkehr zunehmende und vielschichtige Probleme. Neben täglichen Pendlerstaus und den hohen Parkdruck auf den Straßen, gesellt sich zunehmend auch die Erkenntnis, dass die hohe Feinstaub- und Stickstoffoxidbelastung in naher Zukunft nicht signifikant reduziert werden kann. Ein Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Luft wird derzeit beim Land Hessen geprüft.

Die angedachten Maßnahmen und die geplante City-Bahn, die noch in nicht absehbarer Zukunft liegt, können jedoch kurz- und mittelfristig nicht das Verkehrsaufkommen und die Pendlerströme nachhaltig beeinflussen. Mit dem Umland und den regionalen Mobilitätsdienstleistern koordinierte und betriebene Park and Ride-Anlagen bieten eine gute Möglichkeit als begleitende Maßnahme, die Verkehrsströme effektiv auf den ÖPNV umzuleiten und somit die Stadt vor größeren Staus und steigenden Umweltbelastungen zu schützen.

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt daher:

Der Magistrat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsdienstleiter ESWE-Verkehr

- I. Alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um ein allgemeines Dieselfahrverbot für die Stadt Wiesbaden zu verhindern.
- II. Ein umfassendes Gesamtkonzept im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans für Park & Ride Anlage für die Stadt Wiesbaden zu erarbeiten.

Dabei soll geprüft werden,

1. Standorte für die Pendlerverkehre nach Wiesbaden priorisiert werden, die möglichst an den Wiesbadener Stadtgrenzen liegen.
2. Umliegende Kommunen und Kreise sowie der Rhein-Main-Verkehrsverbund und die Deutsche Bahn mit einbezogen werden.
3. Die bestehenden Park & Ride-Anlagen überprüft und mit entsprechenden Schnell-Busverbindungen/Bustaktungen für den Pendlerverkehr optimiert und damit attraktiver werden.
4. Langfristig die Park & Ride-Anlagen mit Blick auf den Ausbau von schienengebundenem ÖPNV ausgerichtet werden.
5. Bestehende Bike und Ride-Anlagen ausgeweitet und neue potentielle Standorte für Bike & Ride-Anlagen mit eingeplant werden.

---

**Berichtstext des Dezernates V:**

**Zu I:**

Mit dem in Aufstellung befindlichen Masterplan „Green City Wiesbaden - WI connect“ werden eine Vielzahl von Maßnahmen aufgezeigt und untersucht, die in ihrer Wirksamkeit das Ziel der Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe - insbesondere NOX - garantieren.

In einer mit dem Land Hessen abgestimmten Vorgehensweise verfolgt die Stadt Wiesbaden mit ihrem kommunalen Verkehrsunternehmen ESWE-Verkehr die konsequente Umsetzung seiner Entwicklung zur Smart City unter dem Label WI CONNECT. Dabei werden System-schnittstellen der Mobilität zu Logistik und Informationen konsequent ausgebaut und bedient. Das neuartige verkehrspolitische Leitbild nutzt die Möglichkeiten der Digitalisierung und verstärkt damit die bestehenden Ansätze zur Dekarbonisierung. Damit werden disruptive gesellschaftliche Veränderungen ohne Zwangsmaßnahmen möglich und Leuchtturmprojekte umsetzbar und messbar.

Das Konzept verbindet unter dem Schlagwort WI CONNECT

- die Verkehrsträger multimodal, intermodal und digital,
- Mobilität und Logistik als gemeinsame Nutzer der Infrastruktur
- Verkehr, Arbeit/Wirtschaft und Wohnen/Standort

- die Landeshauptstadt Wiesbaden mit den angrenzenden Gemeinden und Kreisen
- den Rheingau-Taunus-Kreis mit der Region FRM plus und dem Flughafen
- die Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz und damit zwei Bundesländer und
- bestehende konzeptionelle Ansätze (Digitale Stadt Darmstadt, FRM plus, LOEWE Projekt Mobility Design u.a.) mit der Vision Zero Emission der ESWE Verkehr.

### Maßnahmenschwerpunkte/Vorhaben

Bei der Erarbeitung des Masterplans für die Stadt Wiesbaden wird auf die Kriterien des Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP) zurückgegriffen. Insbesondere eine integrierte Betrachtung der Verkehrsträger, um mit multimodalen und intermodalen Angeboten und einer optimalen Vernetzung der Verkehrsträger den Verkehrsbedürfnissen ein Angebot aus einem Guss gegenüberstellen zu können. Dabei werden die Systeme der Logistik und der Mobilität gemeinsam betrachtet. Wiesbaden verfolgt insbesondere in seiner Stadtentwicklung das Prinzip einer integrierten Planung aus Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Ein Informationsaustausch und eine Abstimmung sind, insbesondere mit den Städten Mainz und Darmstadt, ebenfalls Antragstellerinnen vorgesehen.

Die Maßnahmen sind auf kurzfristige (2018), mittel- und längerfristige Umsetzung (bis 2020) angelegt:

#### **A. Digitalisierung des Verkehrs**

Im Rahmen des Masterplans werden mit dem Fortschreiten der Technologie im Bereich Digitalisierung einzelne Maßnahmen beschluss- und förderungsreif vorangetrieben.

Einzelmaßnahmen, Maßnahmenbündel:

- Aufbau einer Mobilitätsplattform als Zugang zu flexiblen Mobilitätslösungen  
Ermittlung und Anwendung von Geodaten
- Vernetzung des Gesamtverkehrssystem
- Verstetigung des Verkehrsflusses oder Entwicklung digitales Park- und Leitsystem-  
Parkraum-management

#### **B. Vernetzung im Öffentlichen Personennahverkehr**

Die verschiedenen Systeme, Komponenten und Verkehrsmittel des ÖPNV sollen physisch und digital (bisher in der Verkehrsplanung „virtuell“ genannt) hinsichtlich ihrer Vernetzung optimiert werden. Damit sollen Umstieg zum und Nutzung des ÖPNV erleichtert werden.

Einzelmaßnahmen, Maßnahmenbündel:

- Stärkung und Attraktivierung der Umsteigepunkte und Umsteigeverbindungen
- Entwicklung und Ausbau von Mobilitätsstationen
- Entwicklung und Ausgabe von Neubürgerpaketen
- Job-Ticket-Offensive
- Ausbau des Angebots an Anruf-Sammel-Taxen (AST)

## C. Radverkehr

Der Radverkehr ist Teil des Umweltverbundes. Innerhalb der Förderung der Nahmobilität kann das Fahrrad und insbesondere das E-Fahrrad Verkehre übernehmen, die sich über einen Radius von mehreren Kilometern erstrecken. Insbesondere im Hochschulbereich und in den innenstadtnah angesiedelten Bereichen von Handel, Dienstleistungen und Verwaltungen bilden Studierende, Beschäftigte und Besucher ein hohes Potenzial an Umsteigern zum Umweltverbund, respektive Rad.

Einzelmaßnahmen, Maßnahmenbündel:

- Weiterentwicklung Radwegenetz, Radschnellwege
- Interkommunale Vernetzung Radverkehr nach Mainz
- Weiterentwicklung des Fahrradverleihsystems in Wiesbaden
- Einrichtung eines Radverkehrsbüros

## D. Urbane Logistik

Mobilität und Logistik sind im Rahmen der Masterplanerstellung gemeinsam zu betrachten und im Sinne der Planung einer nachhaltigen urbanen Mobilität auch so zu gestalten. Ladeinfrastruktur soll auch von Anlieferungsverkehren nutzbar sein. Das ist insbesondere bei schnell ladender Infrastruktur interessant.

- „Neukonzeption City Logistik“
- Lastenfahrräder
- Konzeption Einsatz E-Scooter

## E. Elektrifizierung des Verkehrs / „Emissionsfreier ÖPNV in Wiesbaden bis 2022“

Wesentlicher Teil der Strategie liegt in einer Digitalisierung und Dekarbonisierung des Verkehrs.

Einzelmaßnahmen, Maßnahmenbündel:

- Beschaffung von 221 E-Bussen mit der zugehörigen Ladeinfrastruktur
- Einführung der Citybahn von Mainz über Wiesbaden nach Bad Schwalbach
- Fuhrpark- und betriebliches Mobilitätsmanagement
- Pedelecs in städtischen/betrieblichen Fuhrparks
- Prüfung von Maßnahmen zur Förderung von E-Rollern

Tabellarische Gesamtdarstellung der zu untersuchenden Bereiche für Wiesbaden

Maßnahmenbereich	Wirkungspotenzial	Zeithorizont Umsetzung/erw. Wirkung	Kostenkorridor EUR*
<b>Digitalisierung</b> - Mobilitätsplattformen - Verkehrssteuerung/V.fluss - digit. Park-Leitsystem - Leitstelle IV/ÖV	mittel hoch mittel bis hoch mittel	2018/19 2018/19 2019 ff 2019/20	Eine Spezifizierung wird im Rahmen des Masterplans erarbeitet
<b>Vernetzung ÖPNV</b> - Mobilitätsstationen, P+R - Mobilitätsmanagement - Neubürgerpakete/JobTickets	mittel mittel bis hoch gering bis mittel	2018 ff 2018/19 2018	Eine Spezifizierung wird im Rahmen des Masterplans erarbeitet
<b>Radverkehr</b> - Weiterentwicklung Infrastr. - Fahrradverleihsystem	mittel bis hoch mittel	2018/19 2018/19	7 Mio. 1,1-1,4 Mio.
<b>Elektrifizierung des Verkehrs</b> - Beschaffung 221 E-Busse - Citybahn Planung/Fzg.besch.  - Elektrifizierung komm. Fzge. - Verleih E-Räder - Anreiz E-Roller	mittel bis hoch hoch Summe: 3-5 µg/m <sup>3</sup> NO <sub>2</sub>  mittel gering bis mittel gering bis mittel	2018/19 - 2022 2018/19 ff  2018/19 2018/19 2019	55-60 Mio. Eine Spezifizierung wird im Rahmen des Masterplans erarbeitet  6-8 Mio. 3-3,5 Mio
<b>Urbane Logistik</b> - Konzeption Citylogistik - Lastenfahrräder - Einsatz E-Scooter	mittel mittel mittel bis hoch	2018/19 2018/19 2018/19	Eine Spezifizierung wird im Rahmen des Masterplans erarbeitet

\* Zahlen soweit bekannt; Quelle: Projektskizze

Zu II, 1-5:

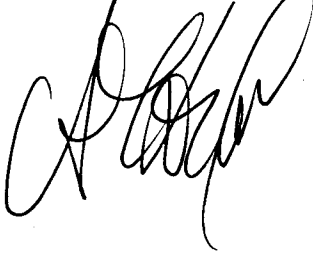
Der Pendlerverkehr wird in dem in Aufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans behandelt. Aufbauend auf der Erkenntnis, dass Pendlerverkehre nur dann wirkungsvoll auf den ÖPNV umgeleitet werden können, wenn dies quellennah, d. h. in der Nähe der Wohnstandorte, erfolgen kann, hat sich das Tiefbau- und Vermessungsamt im Rahmen der Aufstellung des Green City Masterplans mit dem Rheingau-Taunus-Kreis und seinen Gemeinden

getroffen, um Standorte für die Einrichtung von Park & Ride-Plätzen jenseits des Taunuskamms bzw. im Rheingau aufzuzeigen. Parallel hierzu werden die lokalen Verkehrsgesellschaften die Angebotsverbesserungen für Busse und Bahnen aufzeigen. In diesen Prozess wird auch der RMV einzubinden sein. Diese Ergebnisse werden in den VEP einfließen.

Innerstädtisch werden die bestehenden Park & Ride-Anlagen hinsichtlich ihrer Auslastung bzw. Anbindung an das Busnetz überprüft. Es werden weitere Standorte auf Wiesbadener Stadtgebiet aufgezeigt und hinsichtlich der Wirksamkeit (Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV) bewertet.

Insgesamt wird der Verkehrsentwicklungsplan eine Vielzahl von Maßnahmen (und -bündeln) aufzeigen, die eine multimodale Verkehrsmittelwahl ermöglicht. Die Vernetzung der Verkehrsarten MIV/ÖPNV und Rad steht dabei im Vordergrund mit dem Ziel der Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommens in der Kernstadt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'C. P. ...', written in a cursive style.