



SITZUNGSVORLAGE

Nr. **1 8 - V - 6 6 - 0 2 3 8**
(Jahr - V - Amt - Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) V/66

Green City Masterplan "WI-Connect"

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

Stellungnahmen

Personal- und Organisationsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Kämmerei	reine Personalvorlage <input type="radio"/>	→ s. unten <input checked="" type="radio"/>
Rechtsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Umweltamt: Umweltprüfung	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Frauenbeauftragte nach - dem HGIG	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
- der HGO	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Straßenverkehrsbehörde	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Projekt-/Bauinvestitionscontrolling	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Sonstige:	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>

Beratungsfolge

DL-Nr.

(wird von Amt 16 ausgefüllt)

a)	Ortsbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Kommission	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Ausländerbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
b)	Seniorenbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Magistrat	Tagesordnung A <input checked="" type="radio"/>	Tagesordnung B <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Büro des Magistrats	Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>	
	Stadtverordnetenversammlung Ausschuss	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
		<input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht	

Bestätigung Dezernent

Andreas Kowol
Stadtrat

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

- Stellungnahme nicht erforderlich
 Die Vorlage erfüllt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen.
 → siehe gesonderte Stellungnahme

Imholz
Stadtkämmerer

A Finanzielle Auswirkungen

Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind **keine** finanziellen Auswirkungen verbunden.
 finanzielle Auswirkungen verbunden.
 (in diesem Fall bitte weiter ausfüllen)

I. Aktuelle Prognose Ergebnisrechnung Dezernat

HMS-Ampel rot grün Prognose Zuschussbedarf:

abs.: _____
 in %: _____

II. Aktuelle Prognose Investitionsmanagement Dezernat

Investitionscontrolling Investition Instandhaltung

Budget verfügte Ausgaben (Ist):

abs.: _____
 in %: _____

III. Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um Mehrkosten
 budgettechnische Umsetzung

IM	CO	Jahr	Bezeichnung	Gesamtkosten in €	darin zusätzl. Bedarf apl/üpl in €	Finanzierung (Sperr-, Ertrag) in €	Kontierung (Objekt)	Kontierung (Konto)	Bezeichnung
Summe einmalige Kosten:									

Summe Folgekosten:									

Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:

B Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Inhalte dieses Feldes werden (außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen) im Internet/Intranet veröffentlicht und dürfen den Umfang von 1200 Zeichen nicht überschreiten (soweit erforderlich: Ergänzende Erläuterungen s. Pkt. IV.; bei einigen Vorlagen (z. B. Personalvorlagen) entfallen die weiteren Ausführungen ab Pkt. I.)

Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Es handelt sich um ein **Pflichtfeld**.

Die Bundesregierung hat 2017 für die deutschlandweit meistbelasteten Städte ein "Sofortprogramm saubere Luft 2017-2020" angekündigt. Um Mittel daraus akquirieren zu können, ist die Erstellung eines Masterplans Voraussetzung. Dieser wurde seit Jahresbeginn 2018 ämterübergreifend von Fachverwaltung und externen Beratern bei 100 Prozent Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstellt und wird hiermit zur Kenntnis gegeben. Nach Einreichung beim BMVI bis 28.08.2018 dient er als Grundlage für weitere, umfangreiche Fördermittelanträge der Landeshauptstadt Wiesbaden.

Anlagen:

Green City Plan - Masterplan „WI-Connect“ mit Ausrichtung auf die „Vision Zero Emission der LHW“, Endfassung

C Beschlussvorschlag:

1. Der Green City Plan - Masterplan „WI-Connect“ mit Ausrichtung auf die „Vision Zero Emission der LHW“ wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Stadtverordnetenversammlung stellt fest, dass mit der Vorlage des Masterplans die formalen Erfordernisse des Bundes zur Beantragung weiterer Fördermittel erfüllt sind.
3. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Masterplan neben dem Sofortpaket zur Abwendung eines Dieselfahrverbots für die Landeshauptstadt Wiesbaden (Vorlage 18-V-36-0021) als eine wesentliche Grundlage zur weiteren Verbesserung der Luftsituation in Wiesbaden zu verstehen und beauftragt den Magistrat, entsprechende Projekte aus dem Masterplan aufzugreifen und der Stadtverordnetenversammlung sobald wie möglich zur Entscheidung vorzulegen.
4. Dez V wird ermächtigt, aufgrund des Fristablaufs am 28.08.2018, vorab der Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung den Masterplan „WI-Connect“ beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einzureichen.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

0: Vorbemerkungen

Wiesbaden gehört seit Jahren zu den rund 70 Städten in Deutschland und mit Frankfurt, Darmstadt, Offenbach, Rüsselsheim, Bensheim, Fulda, Marburg Gießen, Limburg und Kassel zu den Städten in Hessen mit regelmäßigen Überschreitungen des Grenzwertes des Stickstoffdioxid-Jahresmittelwertes (NO₂), der bei 40 µg/m³ liegt. Im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main sind die Städte Mainz, Darmstadt, Offenbach, Rüsselsheim, Wiesbaden und Frankfurt betroffen. Trotz leichter Rückgänge der Belastungen wurden auch 2017 in Wiesbaden die Grenzwerte für NO₂ überschritten.

An den beiden verkehrsnahen Wiesbadener Messstellen an der Ringkirche und Schiersteiner Straße wurden und werden derzeit die Grenzwerte für NO₂ überschritten. Verursacher der weiterhin hohen Immissionen von Stickstoffoxiden ist überwiegend der Kfz-Verkehr.

Aufgrund der drohenden Dieselfahrverbote und EU-Klage hat der Bund Ende 2017 ein „Sofort-

programm saubere Luft 2017-2020“ aufgestellt, um die betroffenen Kommunen zielgerichteter fördern zu können. Nach mehreren Dieselpuffern 2017 und der erfolgreichen Einreichung einer Projektskizze, bewarb sich Wiesbaden neben über 60 anderen Kommunen für ein entsprechendes Förderprojekt. Mit dem Green City Plan - Masterplan „WI-Connect“ soll der Rahmen geschaffen werden, um weitere Fördermittel für NO_x-mindernde Maßnahmen zu beantragen. Der Masterplan steht sowohl für eine integrierte, intelligente und vernetzte Mobilität in Wiesbaden als auch für die intensive Zusammenarbeit der Stadtverwaltung und der ESWE Verkehr bei der Umsetzung der Vision Zero Emission für den ÖPNV in der LHW. Außerdem findet eine enge Vernetzung mit Mainz und Darmstadt statt, die ebenfalls einen solchen Masterplan erstellen.

Die Ermittlung der Maßnahmen erfolgte in Form von 19 Workshops unter aktiver und Ämter-übergreifender Einbindung der Verwaltung sowie der städtischen Gesellschaften. Aus mehr als 200 diskutierten Maßnahmen wurden 17 zusammenhängende Maßnahmenbündel mit insgesamt 52 Maßnahmen erarbeitet. Die Erstellung des Green City Plans - Masterplan „WI-Connect“ wird bis zum 31.07.2018 zu 100 Prozent vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert und ist diesem bis Ende August 2018 in finalisierter Version einzureichen.

Das Reduktionspotenzial aus den fahrzeugseitigen Veränderungen und den im Masterplan ermittelten Maßnahmen stellt sich unter der Voraussetzung einer methodisch-konsequenten Umsetzung und zum jetzigen Zeitpunkt der Bewertung wie folgt dar: Maximal 34 Prozent des beeinflussbaren Verkehrsanteils des verkehrsbedingten NO₂-Werts (75 Prozent der Differenz zwischen dem Messwert an verkehrsintensiven Messstationen und dem Messwert an der Hintergrund-Messstation Wiesbaden-Ost) an den Messstationen bis zum Jahr 2020 - also mit Wirkung auf den Jahresmittelwert für das Jahr 2020. Mittel- und langfristige sind weitere, deutliche Reduzierungen möglich.

1. Hintergrund: Masterplan „WI-Connect“ als kohärentes Gesamtkonzept

Die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden (LHW) ist ein integraler Bestandteil des polyzentrisch strukturierten Rhein-/Main-Gebiets bzw. der Metropolregion Frankfurt-RheinMain mit insgesamt rund 5,5 Mio. Einwohnern. Wiesbaden wird von zahlreichen Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen durchlaufen, zwei vielbefahrene Bundesautobahnen liegen ebenfalls auf Wiesbadener Stadtgebiet. Fahrverbote hätten unabsehbare Folgen auf die Funktionsfähigkeit, Ver- und Entsorgung sowie Mobilität von Personen, Handel und Wirtschaft in der Landeshauptstadt. Notwendige Maßnahmen zur Verringerung der Belastungen der Landeshauptstadt Wiesbaden durch NO₂ müssen daher auf einem kohärenten Gesamtmobilitätskonzept basieren, das die nachhaltige Mobilität über alle Verkehrsträger hinweg optimiert und die Berücksichtigung wichtiger Wirkungszusammenhänge gewährleistet. Während Emissionen außerhalb des Stadtgebiets von Wiesbaden nicht direkt beeinflusst werden können, führt die hessische Landeshauptstadt im Bereich ihrer Zuständigkeit bereits Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung mit NO₂ durch bzw. ist in konkreter Vorbereitung entsprechender Maßnahmen. In einer mit dem Land Hessen abgestimmten Vorgehensweise verfolgt die Stadt Wiesbaden, u.a. mit ihrem kommunalen Verkehrsunternehmen ESWE Verkehr, die konsequente Umsetzung ihrer Entwicklung zur Green City. Dies erfolgt unter dem Arbeitstitel „WI-Connect“ und unter konsequentem Ausbau und der Berücksichtigung der Systemschnittstellen von „Mobilität“, „Logistik“ und „Information“, die auch den Kernelementen einer Green City entsprechen. 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.

Unter dem Projektnamen „WI-Connect“ verbinden sich:

- die Verkehrsträger multimodal, intermodal und digital,
- Mobilität und Logistik als gemeinsame Nutzer der Infrastruktur,
- Verkehr, Arbeit/Wirtschaft mit Wohnen/Standort,
- die Landeshauptstadt Wiesbaden mit den angrenzenden Gemeinden und Kreisen,
- der 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.

Die Erarbeitung des Konzeptes „WI-Connect“ erfolgt mit externer Unterstützung über die Erstellung

des Green City Plans – Masterplan „WI-Connect“. Für die Erstellung dieses Plans wird auf die Kriterien und das Vorgehen des „Sustainable Urban Mobility Planning“ (SUMP) zurückgegriffen. Dabei erfolgt eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsträger. Multi- und intermodale Angebote sowie eine optimale Vernetzung der Verkehrsträger werden den Verkehrsbedürfnissen der Nutzer als Angebot „aus einem Guss“ gerecht. Die Systeme der Logistik und der Mobilität werden als Gesamtsystem gemeinsam betrachtet, da sie dieselbe Infrastruktur nutzen. Wiesbaden verfolgt in diesem Zusammenhang das Prinzip einer integrierten Planung aus Siedlungs- und Verkehrsentwicklung für die Stadtentwicklung.

Die Erstellung des Masterplans erfolgt im Rahmen des Sonderprogramms des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die Erarbeitung von Masterplänen für nachhaltige und emissionsfreie Mobilität und wird zu 100 Prozent gefördert. Vorgabe ist die Erarbeitung eines strukturierten und bewerteten Maßnahmenplans. Maßgeblich für den Erfolg des Maßnahmenplans ist eine klare Struktur sowie die nachvollziehbare Bewertung der Maßnahmen. Der Prozess der Erstellung des Green City Plans – Masterplan „WI-Connect“ wurde von einem hochrangig besetzten Lenkungskreis unter Führung des Oberbürgermeisters und der Dezernenten für Umwelt, Grünflächen und Verkehr und für Stadtentwicklung und Bau aktiv begleitet. Der Lenkungskreis stellt zusammen mit der ämterübergreifenden Projektleitung auch die gesellschaftliche und politische Verknüpfung und inhaltliche Umsetzbarkeit sicher. Die Ziele des Green City Plans – Masterplan „WI-Connect“ wurden für die LHW wie folgt definiert:

Sofortige und kurzfristige Ziele:

- In von Schadstoffen besonders belasteten Gebieten die Stickstoffdioxidbelastung (NO₂) so schnell und weitgehend wie möglich reduzieren.
- Reduzierung der NO₂-Belastung zum Schutz der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger.
- Erreichung der Klima- und Umweltziele des Landes Hessen, dies insbesondere in Bezug auf Wiesbaden.
- Umsetzung von strukturierten Maßnahmenbündeln und Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Luftreinheit und Vermeidung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge.
- Erstellung einer Digitalisierungsstrategie für die Landeshauptstadt Wiesbaden sowie deren zeitnahe Umsetzung zur Erschließung der mit dem Masterplan „WI-Connect“ zu entwickelnden Maßnahmen.
- Umsetzung der „Vision Zero Emission der LHW“ auf der Basis des 4-Säulen-Konzeptes für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).
- Leuchtturmprojekte (z.B. mobile Ladeinfrastrukturen, dienstliche Mobilität, Urbane Logistik) für die Gesamtregion werden in Wiesbaden entwickelt, erprobt und dann in die Fläche ausrollt.

Mittel- und langfristige Ziele:

- Entwicklung Wiesbadens zur Pilot- und Vorzeigestadt für Elektromobilität. Die Stadt Wiesbaden hat deshalb im Rahmen des vom Bund angekündigten „Sofortprogramms saubere Luft 2017-2020“ und der darin vorgesehenen Förderung der Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte entsprechende Anträge auf Investitionszuschüsse gestellt. Darüber hinaus werden weitere zugängliche Förderprogramme des Landes, des Bundes und der EU mit deren Verfügbarkeit adressiert.
- Weiterer Ausbau der Elektromobilität, Erhaltung der Funktionsfähigkeit bzw. Entlastung des Straßenverkehrs, Fortschreibung des Luftreinhalteplans und Erfüllung des „Klimaschutzplanes Hessen 2025“ zur Verminderung von Luftschadstoffen.
- Sicherung einer sauberen, modernen und leistungsfähigen Mobilität.
- Reduzierung der Luftbelastung und Ausschluss damit verbundener Gesundheitsrisiken.
- Umsetzung eines intelligenten Flotten- und Lademanagements und Lösung technischer und wirtschaftlicher Netzanschlussfragen.
- Reduzierung der Lärmbelastung.
- Einbindung der Auflagen/Ziele der Verkehrssicherheit und auch der Terrorabwehr. Letztere hat insbesondere gravierende Auswirkungen auf die unregulierte Einfahrt von Lieferfahrzeugen in Innenstädte bzw. die (temporäre/mit technischen Maßnahmen erfolgende) Absperrung von Zufahrten zu Gefährdungsorten.

Alle Ämter und Verwaltungseinheiten sowie städtischen Gesellschaften der Landeshauptstadt Wiesbaden wurden im Rahmen des Masterplanerstellungsprozesses auf ihre Beteiligung an der Ausarbeitung des Green City Plans – Masterplan „WI-Connect“ angefragt. Durch das in der Folge hohe Engagement aller Stakeholder der LHW wurde die Entwicklung strukturierter Maßnahmenbündel und Einzelmaßnahmen stark begünstigt. Dies insbesondere auch durch eine sich über den Masterplanerstellungsprozess immer weiter entwickelnde Vernetzung der Ämter und Verwaltungen sowie städtischen Gesellschaften. Eventuell zuvor bestehende Hürden bei der Umsetzung von Maßnahmenbündeln oder Einzelmaßnahmen wurden so ausgeräumt. Der kooperativen, auch sofortigen bzw. kurzfristigen Umsetzung von Maßnahmen zur deutlichen Reduzierung der Luftbelastung durch NO₂ stehen somit keine Hindernisse im Weg. Jedoch sind alle Maßnahmen weiterhin von den relevanten Gremien zu beschließen, soweit dies noch nicht erfolgt ist.

Die aufgeführten Ziele und nachstehend weitergehend erläuterten, konkreten Maßnahmenbündel und Maßnahmen werden bzw. wurden bereits von den Beteiligten umfassend in Angriff genommen. Wesentlichen Maßnahmen sind bereits in Umsetzung bzw. befinden sich über gestellte, teilweise bereits bewilligte Förderanträge und/oder geschaffene organisatorische Voraussetzungen in einer konkreten Vorbereitungsphase. Dies erfolgt unter Einbindung von externen Partnern auch aus der Wirtschaft.

Die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden (LHW) stärkt als Pilotstadt mit Vorzeigecharakter konsequent die öffentliche Wahrnehmung der Elektromobilität und von smarten, umwelt- und klimafreundlichen Lösungen in Mobilität und Logistik. Dazu gehört auch, den Unternehmen und Bürgerinnen und Bürgern bereits verfügbare innovative Lösungen, die einen Beitrag zur Mobilitäts- wie auch zur Energiewende leisten können, bekannt zu machen. Die Landeshauptstadt Wiesbaden möchte sich mit innovativen und emissionsfreien Fahrzeugen nicht nur in den Dienst der Unternehmen und der Bürgerinnen und Bürger stellen, sondern diesen auch ebensolche Lösungen zur eigenen Nachahmung vorführen und zur eigenen Nutzung/Adaption attraktiv machen. Für das Vorantreiben der Mobilitätswende bedarf es der gemeinsamen Anstrengungen und des Ineinandergreifens der Netzwerke von Wissenschaft, Forschung, Wirtschaft, öffentlichen Unternehmen, Industrie, Gewerkschaften und Verbänden, um das hohe Innovationspotential in die Praxis umzusetzen.

2. Vordefinierte Maßnahmenschwerpunkte und deren Zusammenhang

Das BMVI hat als Fördermittelgeber in Zusammenarbeit mit den beauftragten Projektträgern Maßnahmenschwerpunkte definiert, innerhalb derer die zu erarbeitenden und zu strukturierenden Maßnahmenbündel und Maßnahmen einzuordnen sind. Die Gliederung der vorgegebenen Schwerpunkte stellt sich wie folgt dar:

1. Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme
2. Vernetzung im ÖPNV
3. Radverkehr
4. Elektrifizierung des Verkehrs
5. Urbane Logistik

Zwischen den Schwerpunkten bestehen systematische Zusammenhänge und Wechselwirkungen.

3. Strukturierung Maßnahmenschwerpunkte durch Maßnahmenbündel

Die konkrete Bearbeitung des Masterplans erfolgte über Aufnahmen des Status Quo der städtischen Verwaltungen und Gesellschaften der LHW, Empfehlungen von Experten, Strukturierungen der identifizierten Maßnahmen durch die erweiterte Projektleitung und deren Beauftragte. Wesentlicher Bestandteil des Bearbeitungsprozesses waren interkommunale Abstimmungen mit den Bürgermeistern und Verantwortlichen der Landeshauptstadt Mainz, der Stadt Darmstadt sowie des Rheingau-Taunus-Kreises. Dafür erfolgte neben der Zusammenstellung aller für den Green City Plan – Masterplan „WI-Connect“ relevanten Planungsunterlagen eine schriftliche Abfrage der zu benennenden Maßnahmen sowie die Durchführung von insgesamt 19 Workshops, die auch gemeinsam mit den Städten Darmstadt und Mainz bzw. dem Rheingau-Taunus-Kreis durchgeführt worden sind. Der Gesamtprozess ist in der folgenden Abbildung 4 dargestellt und ermöglichte auch die gemeinschaftliche Ausarbeitung von Förderanträgen für zwischenzeitlich veröffentlichte Förder-Aufrufe des Bundes im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“.

Es hat sich im Ergebnis die Erkenntnis herausgebildet, dass Einzelmaßnahmen lediglich singuläre Effekte mit sich bringen und nur ein umfassendes, kohärentes Gesamtkonzept Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmenbündeln und Maßnahmen sichtbar und greifbar sowie die Wirksamkeit in Bezug auf NO₂-Reduktion und weitere Ziele bewertbar macht.

Im Rahmen des Erstellungsprozesses des Green City Plans – Masterplan „WI-Connect“ wurden innerhalb der fünf vorgegebenen GCP-Schwerpunkte insgesamt 17 zugehörige Maßnahmenbündel herausgearbeitet:

1 Digitalisierung (D)

D-1

Stufenkonzept für die Umsetzung eines proaktiven, umweltsensitiven Verkehrsmanagements mit Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktion (Transparenz, Datenarchitektur, dynamische Tempolimits).

D-2

Digitalisierung des ÖPNV und Nutzung der Potenziale zur Kapazitätssteigerung, Attraktivierung durch Kundenzentriertheit, multi- und intermodale Vernetzung und Abstimmung/Optimierung der Betriebsabläufe (intern, mit Mainz, Mainz-Bingen, Rheingau-Taunus-Kreis (RTK) und Region Frankfurt RheinMain (FRM), Mobilitäts-App, Datenplattform).

D-3

Beschleunigung Modal Shift - Kommunikation und Informationskampagnen/Runde Tische zur Steigerung der persönlichen Bereitschaft der Bürger und Unternehmen zur Teilnahme an der Mobilitätswende.

2 Vernetzung (V)

V-1

Umsetzung CityBahn Bad Schwalbach-Wiesbaden-Mainz zur Erhöhung des Modal Split Anteils des ÖPNV auf bis zu 25 Prozent (Zielgröße 2020: 17,6 Prozent).

V-2

Weiterentwicklung ÖPNV und bedarfsorientierte/ergänzende/autonome Mobilitätsangebote (Shuttle, Kapazitätserweiterung ÖPNV, regionales, vernetztes Verkehrskonzept), autonomes Fahren, Tarife, Betriebliches Mobilitätsmanagement.

V-3

Multi- und intermodale Mobilitätsstationen und -infrastruktur, Bike+Ride (B+R).

V-4

Steuerndes Parkraum-/Anliegermanagement und Ausweitung Park+Ride (P+R).

3 Radverkehr (R)

R-1

Stufenkonzept für Umsetzung des übergreifenden Radverkehrsplans zur Erhöhung des Modal Split Anteils des Radverkehrs auf >18 Prozent (Zielgröße 2020: 10,4 Prozent).

R-2

Attraktivierung Radverkehr durch Fahrzeugförderung und sichere Abstellanlagen (Fahrräder, E-Pedelecs, Mietverleihsystem und Umsetzung Schwerpunktmaßnahmen).

R-3

Förderung dezidierter, verbindender Radverkehrsinfrastruktur/Lückenschlüsse (Mainz, Rheingau-Taunus-Kreis, Frankfurt am Main).

4 Elektrifizierung (E)

E-1

ÖPNV - Umstellung aller 221 E-Busse inkl. zentrale Ladeinfrastrukturen (E-Mobility Hub, Umspannwerk, Betriebshofentwicklung).

E-2

MIV - Umsetzung E-Mobilitätskonzept inkl. zentrale und dezentrale Ladeinfrastrukturen/ Betreibermodelle.

E-3

E-Flotten-, Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement - Betriebliches und dienstliches Mobilitätsmanagement mit E-Pooling, inkl. Ladeinfrastrukturen.

E-4

E-Fahrzeugförderung und Förderung von dezentralen (Lade-)Infrastrukturen in Kooperation mit Unternehmen, Verwaltung und Gewerbe/Taxis.

5 Urbane Logistik (L)

L-1

Stufenkonzept zur Koordination und (Um-)Steuerung der Urbanen Logistikaktivitäten (KEP und Ver- und Entsorgung der Innenstadt/Quartiere/Einzelhandel, Zu- und Ablaufsteuerung, Lieferzonen, Flächenmanagement, Baustellenmanagement, Genehmigungsprozesse, Konzessionen, Fahrzeuge), autonomer Lieferverkehr.

L-2

Einführung City Logistik Management (Koordinationseinheit) zur Strukturierung und Integration der Aktivitäten zu Standorten/Flächen (Urban Fulfillment Hubs, Mikrodepots, neutrale Paketstationen an Mobilitätsstationen) und Förderung von Fahrzeugen (E-Lkw, E-Lieferwagen, Lastenräder/ E-Pedelecs).

L-3

Umweltsensitive LKW- und Lieferflotten-Steuerung u.a. für Durchgangsverkehr ohne Quellen-Senken-Beziehungen mit automatischer Verkehrsüberwachung.

II. Demografische Entwicklung

(Hier ist zu berücksichtigen, wie sich die Altersstruktur der Zielgruppe zusammensetzt, ob sie sich ändert und welche Auswirkungen es auf Ziele hat. Indikatoren des Demografischen Wandels sind: Familiengründung, Geburten, Alterung, Lebenserwartung, Zuwanderung, Heterogenisierung, Haushalts- und Lebensformen)

Von den Maßnahmen sind alle Bevölkerungsgruppen betroffen.

III. Umsetzung Barrierefreiheit

(Barrierefreiheit nach DIN 18024 (Fortschreibung DIN 18040) stellt sicher, dass behinderte Menschen alle Lebensbereiche ohne besondere Erschwernisse und generell ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierbei ist insbesondere auf die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung zu achten bei der Erschließung von Gebäuden und des öffentlichen Raumes durch stufenlose Zugänge, rollstuhlgerechte Aufzüge, ausreichende Bewegungsflächen, rollstuhlgerechte Bodenbeläge, Behindertenparkplätze, WC nach DIN 18024, Verbreitung von Informationen unter der Beachtung der Erfordernisse von seh- und hörbehinderten Menschen)

Die Einhaltung der Teilhabemöglichkeiten aller Bevölkerungsgruppen wird im Rahmen der jeweiligen Ausführungsplanung berücksichtigt.

IV. Ergänzende Erläuterungen

(Bei Bedarf können hier weitere inhaltliche Informationen zur Sitzungsvorlage dargelegt werden.)

V. Geprüfte Alternativen

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen.)

/

Wiesbaden, . August 2018



Andreas Kowol
Stadtrat

Herr Sidiani