

„Es ist Zeit, sich zu
verändern.“

Das Mobilitätsleitbild
für die Stadt Wiesbaden

Prof. Dr. Petra Schäfer
University of Applied Science Frankfurt



-
- Das Expertenteam
 - Die Methode des Prozesses
 - Ausgewählte Ergebnisse



Dr. Andreas Knie
Sozialwissenschaftler am
Wissenschaftszentrum Berlin und
Professor für Soziologie an der TU
Berlin

Dipl.-Ing. Ina-Marie Orawiec
Architektin und Stadtplanerin
OX2architekten



Dr.-Ing. Petra Schäfer
Verkehrsplanerin
Professorin für Verkehrsplanung an
der Frankfurt UAS



Ziel des Verfahrens

- Ziel ist es, Lösungen für die aktuellen Mobilitätsprobleme in Wiesbaden anzubieten

Dabei:

- die Bürger gezielt einzubinden,
- die Möglichkeiten der Fortbewegung darzustellen
- und einen Konsens für die Mobilität der Zukunft in Wiesbaden zu erreichen.

Ablauf

- Auftaktveranstaltung
- vier Symposien begleitet durch eine umfassende Medienarbeit
- Abschlussworkshop in zwei Terminen
- Präsentation der Ergebnisse in einem Bürgerforum
- Präsentation und Entscheidung in den politischen Gremien Wiesbadens

Methodik

- Begleitung des gesamten Prozesses durch einen Beirat aus Expertinnen und Experten.
- Stakeholderverfahren
- Aktive Einbindung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in den Prozess und die einzelnen Veranstaltungen.
- Intensive Kommunikationstätigkeit und Transparenz während des gesamten Prozesses.

Ergebnisse ÖPNV-Workshop

- Einführung einer Schienenverbindung in Wiesbaden auf eigener Trasse: CityBahn/ Aartalbahn
- Barrierefreie Fahrzeuge einsetzen, deshalb: Bahnen einsetzen
- ausreichend Platz, auch für Gepäck und Kinderwagen
- regionale Verbindungen schaffen (z.B. nach Taunusstein)
- Extratrassen und mehr Direktverbindungen anbieten und gebrochene Verkehre vermeiden

Ergebnisse ÖPNV-Workshop

- Der motorisierte Individualverkehr sollte beschränkt und nur für spezielle Bedarfe erlaubt sein
- Verstärkt gegen parkende Autos auf Busspuren vorgehen
- Ein niederschwelliger Zugang zu Fahrscheinen wird gefordert
- ÖPNV-Knotenpunkte mit Zusatzangeboten, wie zum Beispiel Paketabholstation, ausbauen
- On-Demand-Shuttle in Randbereichen und als „Querverkehre“ anbieten

Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Leben, Arbeiten, wenn



...wir sicher überall mit dem Rad und zu Fuß hinkommen.

- breite Straßen in Wiesbaden sollen eine bessere Aufteilung erhalten, um den Radverkehr sicher zu führen.
- die Vernetzung mit den Nachbarkommunen, zu und unter den Vororten muss verbessert werden.
- Für den Fußverkehr sollen lokale Strukturen bequemer erreichbar sein.
- Falschparken, vor allem auf Radspuren- und Gehwegen, muss schärfer als bisher kontrolliert und geahndet werden.

...wir problemlos in andere Städte von Wiesbaden aus pendeln können und wir problemlos erreichbar sind.

- Stellplätze bei den Arbeitgebern sollen reduziert und die Kommunikation über die Anfahrt mit dem öffentlichen Verkehr verstärkt werden.
- Durch Park-und-Ride-Anlagen an der Stadtgrenze kann der Durchgangsverkehr reduziert werden.
- Vor allem das Angebot im öffentlichen Verkehr soll verbessert werden: CityBahn, Ländchesbahn, Aartalbahn, mehr Tangentialverbindungen im Busnetz, besserer Takt.

...wir uns gleichberechtigt im öffentlichen Raum (fort-)bewegen.

- Hochwertige Abstellanlagen für Fahrräder und E-Bikes
- Autofreie Zonen, Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h oder sogar Schrittgeschwindigkeit fördern das Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsarten.
- Konkret für den Fußgängerverkehr ist eine klare Orientierung nötig, die vor allem für Kinder und ältere Menschen geeignet ist.
- Fußgängerzonen müssen weiter forciert und ausgebaut werden.

...wenn unsere Unternehmen weiterhin liefern können und beliefert werden können.

- Insgesamt sind mehr Lieferzonen nötig, auch in den Vororten.
- Lieferzonen sollen intelligent bewirtschaftet werden, und Parkzeiten eingehalten werden,
- Neue Konzepte (Mikrodepots, Abholstationen oder zentrales Warendepot werden benötigt.
- Handwerker, die nicht aufgrund ihrer Tätigkeit direkt vor der Haustür stehen müssen, sollen in festgelegten Bereichen der Straße parken können.

... wenn wir auch ohne eigenes Auto unsere Mobilität aufrechterhalten können.

- Rückbau von Fahrspuren sowie die Reduzierung von Parkmöglichkeiten für Autos
- Aufbau eines digitalen „On-Demand“-Angebots für einen Tür-zu-Tür-Service
- Ein deutlicher Ausbau des Carsharing-Angebots
- Digitale Angebote zur Verknüpfung der unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsmittel

... wenn wir saubere Luft atmen können und der Straßenlärm abnimmt

- den ÖV attraktiver machen, die Einführung eines 365-Euro-Tickets wäre eine Option
- Generell Tempo 30 km/h einführen
- Den Verkehrsfluss durch verbesserte Straßenführung optimieren
- Verkehrsmittel dekarbonisieren (CO₂-frei)

... wenn die Aufenthaltsqualität durch
Flächengewinn für die Menschen besser wird.

- gemeinsame, gleichberechtigte Verkehrsraumnutzung
- Fahrrad- und Spielstraßen
- „Unverplante“ Freiräume im öffentlichen Raum
- Experimentierfelder für Jugendliche, für neue Lebensentwürfe und Freizeitkulturen, für das „Unerwartete“

... wenn wir auf kurzen Wegen teilhaben können

- Schaffen und Vernetzen von barrierefreien, inklusiven und integrativen Bewegungsräumen
- Ein Kurzstreckentarif für die Fahrten zur Nahversorgung oder zu Einkaufszentren vor allem in unterversorgten Stadtteilen
- Ein Mindestmaß an Geschäften zur Sicherung des alltäglichen Bedarfs
- Stärkung lokaler und dezentraler Dienstleistungen.

Fazit

- Konzept aus Symposien und finalem Workshop hat funktioniert.
- Respektvolle und sachorientierte Zusammenarbeit



Fazit

- Der Autoverkehr muss eingeschränkt werden
- Die Attraktivität für Fuß- und Radverkehr muss verbessert werden.
- Der ÖPNV muss ein besseres Angebot bieten: größere Kapazitäten, mehr Linien, besserer Takt, besserer Tarif
- Neue Konzepte für den Lieferverkehr, Carsharing u.ä. sind nötig.

Präsentation der Workshop-Ergebnisse





Zeit der Regionalplanung ist vorbei

ÖV + Mitbewerber
Transportangebote?
Kombiangebote?

Abschließen von
Stellflächen ist so
langweilig

Entfernung
der HVZ

Veränderung
Streifenraum

Fehlende Abschlüsse
"wegen" der Ausweisung
Fehlende
→ Punkte

ÖV-Nutzung
muss in die
Gesellschaftliche HVZ

Verkehrssysteme
KOMPLETT NEU
UMGESTALTEN

Fehlende Kosten-
transparenz der
Vollkosten der
Verkehrsmittel

Physische Integration
des ÖV

Image des ÖV

Kombiangebote
besonders
→ Attraktiv

Überfüllung
der Busse

Physische
Integration

Physische Integration
des ÖV

Schöne
Radwege

Aktivität schaffen
ÖV muss zu den
Angeboten

ÖV der ÖV
nicht überfordert
nicht (mit ÖV
2011)

Veränderung
in der
Planung

die ÖV
nicht
mit ÖV

Wahrnehmung
von ÖV
nicht
überfordert

Veränderung
in der
Planung

die ÖV
nicht
mit ÖV

ÖV der ÖV
nicht überfordert
nicht (mit ÖV
2011)

Veränderung
in der
Planung

die ÖV
nicht
mit ÖV

ÖV der ÖV
nicht überfordert
nicht (mit ÖV
2011)

Veränderung
in der
Planung

die ÖV
nicht
mit ÖV

ÖV der ÖV
nicht überfordert
nicht (mit ÖV
2011)

Veränderung
in der
Planung

die ÖV
nicht
mit ÖV

ÖV der ÖV
nicht überfordert
nicht (mit ÖV
2011)

Veränderung
in der
Planung

die ÖV
nicht
mit ÖV

ÖV der ÖV
nicht überfordert
nicht (mit ÖV
2011)

Veränderung
in der
Planung

die ÖV
nicht
mit ÖV

ÖV der ÖV
nicht überfordert
nicht (mit ÖV
2011)

Veränderung
in der
Planung

die ÖV
nicht
mit ÖV

ÖV der ÖV
nicht überfordert
nicht (mit ÖV
2011)

Veränderung
in der
Planung

die ÖV
nicht
mit ÖV

ÖV der ÖV
nicht überfordert
nicht (mit ÖV
2011)

Veränderung
in der
Planung

die ÖV
nicht
mit ÖV

ÖV der ÖV
nicht überfordert
nicht (mit ÖV
2011)

Veränderung
in der
Planung

die ÖV
nicht
mit ÖV

ÖV der ÖV
nicht überfordert
nicht (mit ÖV
2011)

Veränderung
in der
Planung

die ÖV
nicht
mit ÖV

ÖV der ÖV
nicht überfordert
nicht (mit ÖV
2011)

Veränderung
in der
Planung

die ÖV
nicht
mit ÖV









Rück- und Ausblick

Patrick Körber
RCC Wissenschaftler
Moderator

Ina-Marie Orwiak
Geschäftsführerin Geschäftsstellen-Aachen
Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. Andreas Knie
GWS-Coach Spürtill Nürnberg
Wissenschaftlicher Beirat

MOBILITY
365



Karsten Mankowsky

Umwelt- und Gesundheitsdezernent
Rhein-Kreis Neuss









Wir bewegen
Wiesbaden!





Erwartungen der Teilnehmer

Nikola Kämpfe
Präsident der DLRG

Dr. Marie-Luise Stoll-Steffan
Wiesbaden Stiftung

MOBILITÄT
365

















Vielen Dank!

