



SITZUNGSVORLAGE

Nr. **2 0 - V - 6 6 - 0 2 0 8**

(Jahr - V - Amt - Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) V/66

Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030 - Integriertes Handlungskonzept

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 mit der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans Wiesbaden 2030 beauftragte Arbeitsgemeinschaft bestehend aus Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme (ZIV) und Mobilitätslösungen Darmstadt (ML) hat den Schlussbericht mit dem Integrierten Handlungskonzept vorgelegt. Der Bericht zeigt auf, wie der Verkehr in Wiesbaden bis 2030 gestaltet werden kann und enthält rund 50 Maßnahmen, die sich auf den Fuß- und Radverkehr, den fließenden und ruhenden Individualverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr und den Wirtschaftsverkehr sowie das Mobilitätsmanagement beziehen. Der Verkehrsentwicklungsplan wurde unter Beteiligung der fachpolitischen Sprecher der Rathausfraktionen, der Ortsvorstehenden aller 26 Ortsbezirke und der Verwaltung erarbeitet.

Anlagen:

- Schlussbericht Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030
- Teil 2: Integriertes Handlungskonzept

C Beschlussvorschlag:

1. Das von der Arbeitsgemeinschaft ZIV / Mobilitätslösungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Wiesbaden 2030 erarbeitete Integrierte Handlungskonzept wird beschlossen.
2. Der Veröffentlichung des Schlussberichtes Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030 - Teil 2: Integriertes Handlungskonzept auf der Internetseite www.wiesbaden.de zur breiten Information der Öffentlichkeit wird zugestimmt.
3. Dezernat V/66 wird beauftragt im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung der Bürgerschaft die wesentlichen Inhalte des Integrierten Handlungskonzeptes vorzustellen.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

Mit dem vorliegenden Schlussbericht zum Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030 und dem darin enthaltenen Integrierten Handlungskonzept wird eine langfristige Grundlage verkehrspolitischen Handelns in Wiesbaden geschaffen. Der Verkehrsentwicklungsplan trifft als Rahmenplan Aussagen darüber, wie das Verkehrsgeschehen in Wiesbaden in den nächsten 15 Jahren gestaltet werden soll. Er genügt dabei einer Vielzahl von Anforderungen. Die kommunale Verkehrspolitik in der Stadt Wiesbaden wird langfristig ausgerichtet und es werden Weichen für räumliche und sektorale Teilplanungen gestellt. Vor allem aber werden angesichts der Komplexität der Aufgabe Entscheidungsgrundlagen nachvollziehbar aufgearbeitet und Handlungsspielräume aufgezeigt, um der Bevölkerung, der Wirtschaft und weiteren wichtigen Akteuren Gewissheit über die kommunalen Absichten zur Verkehrsentwicklung und damit auch zur Stadtentwicklung zu verschaffen.

Der Verkehrsentwicklungsplan bildet die fachliche Grundlage im Rahmen der strategischen Stadtentwicklung die notwendige Mobilität sicher zu stellen und dabei möglichst die negativen Folgen des Verkehrs zu verringern. Um die Voraussetzungen für eine effiziente und effektive Gestaltung der Verkehrsabwicklung zu erfüllen, wurden Ziele definiert, die die umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des Verkehrs, die Erreichbarkeit aller Einrichtungen anhand eines leistungsfähigen Verkehrssystems sowie die gleichberechtigte Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen an der Mobilität verfolgen.

Aus dem Zielsystem, das in einem iterativen Prozess zum parallel erstellten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ zusammen mit den planungspolitischen Sprechern aller Rathausfraktionen, den Ortsvorstehenden, der Bürgerschaft und der Verwaltung entwickelt wurde, leiten sich auf der Grundlage einer Wirkungsanalyse von zwei Szenarien die Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes ab. In die Maßnahmen für die Hauptverkehrsmittel und die Handlungsfelder Wirtschaftsverkehr und Mobilitätsmanagement wurden der fließende und ruhende motorisierte Individualverkehr (MIV), der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), der Fuß- und Radverkehr sowie der Wirtschaftsverkehr einbezogen. Für jede einzelne Maßnahme ist ein Steckbrief erarbeitet worden, der die Maßnahme beschreibt und eventuelle Zielkonflikte sowie die zeitliche Umsetzungsperspektive benennt.

Das Integrierte Handlungskonzept und die darin enthaltenen Maßnahmen stellen eine fachliche und unter Beteiligung der Bürgerschaft entwickelte Basis dar, um den Verkehr in Wiesbaden entsprechend der formulierten Ziele zukunftsfähig zu gestalten.

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)

Es sind alle Bevölkerungsgruppen und Altersschichten betroffen. Die veränderte und prognostizierte demografische Entwicklung Wiesbadens war u. a. Anlass für die Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes.

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 Umsetzung der Barrierefreiheit sowie die gleichberechtigte Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und insbesondere von mobilitätseingeschränkten Menschen an der Mobilität sind wesentliche Bestandteile der Ziele und Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes.

IV. Ergänzende Erläuterungen

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

Mit Beschluss Nr. 0570 hat die Stadtentwicklungsversammlung am 11.11.2010 die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes sowie mit Beschluss Nr. 0019 am 07.02.2013 Mittel für das Stadtentwicklungskonzept, den Flächennutzungsplan und den Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030 beschlossen.

Mit Hilfe einer EU-weiten Ausschreibung wurde die Arbeitsgemeinschaft ZIV / Mobilitätslösung aus Darmstadt für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes Wiesbaden 2030 beauftragt. Seit 2015 wird der Verkehrsentwicklungsplan mit dem Prognosehorizont 2030 neu erarbeitet, da sich die gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen, wie die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung und damit auch das Mobilitätsverhalten, zum Teil erheblich gegenüber dem Vorgänger-Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2005 verändert haben.

Am 17.11.2016 wurde mit Beschluss Nr. 0434 der von der Arbeitsgemeinschaft ZIV / Mobilitätslösung vorgelegte Bericht zur Bestandsanalyse des VEP 2030 zur Kenntnis genommen. Die Ergebnisse des Analyseberichts waren eine wichtige Grundlage für die Formulierung von Entwicklungszielen und für den Aufbau von Szenarien im Zusammenspiel mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+.

Die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans und des Mobilitätsleitbild der Landeshauptstadt Wiesbaden erfolgten parallel. Während dem VEP ein mathematisches Modell zur Berechnung der Verkehrsnachfrage der Zukunft unter der Vorgabe verkehrspolitischer und verkehrsplanerischer Zielvorstellungen zugrunde liegt, formuliert das Mobilitätsleitbild Zukunftsbilder der zukünftigen Verkehre auf der Grundlage gesellschaftspolitischer Ziele. Beide Planwerke liefern im Ergebnis Aussagen darüber, wie sich die Verkehre in der Stadt in Zukunft entwickeln werden.

Gemäß der Beauftragung durch die Stadtverordnetenversammlung wurden diese Konzepte in zwei nebeneinander stattfindenden Arbeitsprozessen entwickelt. Ihnen ist gemein, dass sie auf den gleichen Datengrundlagen basieren. Gemeinsam und im Zusammenwirken stellen der VEP und das Mobilitätsleitbild die Grundlage und Richtschnur für die Umsetzung von den in den Szenarien beschriebenen Einzelmaßnahmen dar. Begleitet wurden die gutachterlichen Arbeiten von zahlreichen politischen Mandatsträgern aus Wiesbaden, die in wiederkehrenden Veranstaltungen an den Arbeiten zu den Zielen und den Szenarien, aber auch an der Definition des integrierten Handlungskonzeptes beteiligt wurden.

Das integrierte Handlungskonzept beruht auf Verkehrssimulationen mit dem neu aufgebauten Wiesbadener Verkehrsmodell auf der Grundlage des regionalen Verkehrsmodells der **Verkehrsdatenbasis Rhein Main (VDRM)** von Hessen Mobil. Aufbauend auf dem modellmäßig abgebildeten aktuellen Verkehrsgeschehen wurden zwei Szenarien definiert und simuliert, in denen mögliche verkehrsplanerische Maßnahmen auf ihre Wirkungen überprüft wurden. Die hierbei gewonnen Erkenntnisse wurden für das integrierte Handlungskonzept herangezogen.

V. Geprüfte Alternativen

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

Für den Verkehrsentwicklungsplan wurden zwei aufeinander aufbauende Szenarien definiert, die aus dem Analysefall hervorgegangen sind:

- Der **Bezugsfall 2030** bildet die absehbaren sozio-demographischen Entwicklungen und vorgesehenen, verkehrlichen Maßnahmen ab, die aus heutiger Sicht mit hoher Wahrscheinlichkeit bis 2030 umgesetzt werden. Sie stammen teilweise aus dem Vorgänger-VEP, Verkehrsplänen des Bundes und des Landes Hessen und den eigenen Vorhaben der Landeshauptstadt Wiesbaden.
- Das **Innovationsszenario 2030** enthält die Maßnahmen des Bezugsfalls und weitere, in der verkehrspolitischen Diskussion befindliche Maßnahmen (z. B. das Radverkehrskonzept und Maßnahmenvorschläge aus dem Green-City-Masterplan „WI Connect“), die sich aus dem Zielsystem ableiten.

Die beiden Szenarien sind Zukunftsbilder, die durch ihre Ausrichtung unterschiedliche Ansätze der Verkehrsentwicklung und -beeinflussung des Verkehrsverhaltens sowie deren verkehrliche und nicht-verkehrliche Wirkungen darstellen. Die Wirkungsanalyse, die die verkehrlichen, umweltbezogenen und sicherheitsbezogenen Kriterien umfasst, hat die Veränderungen, die durch die Umsetzung der Maßnahmen des Innovationsszenarios gegenüber dem Bezugsfall 2030 erreicht werden können, gezeigt. Die Ergebnisse dieser Wirkungsanalyse waren die Grundlage für die fachliche und politische Diskussion und die Entwicklung des integrierten Handlungskonzeptes, das die langfristige Strategie zur Steuerung des Verkehrs in der Landeshauptstadt Wiesbaden darstellt.

Wiesbaden, 19. Mai 2020

Andreas Kowol
Stadtrat