



Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme

Mobilitätslösung
Mobilitätskonzepte • Verkehrsplanung • Beteiligung

Schlussbericht

Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030

Teil 2: Integriertes Handlungskonzept

Anschrift

ZIV – Zentrum für integrierte
Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
D-64293 Darmstadt

Kontakt

Telefon +49 6151 27028-0
Telefax +49 6151 27028-10
kontakt@ziv.de
www.ziv.de

APRIL 2020

Geschäftsführer

Dipl.-Geogr. Stephan Kritzinger

Sitz der Gesellschaft

Darmstadt, HRB 7292

Bankverbindung

Taunus Sparkasse
Bad Homburg v.d. Höhe
DE71 5125 0000 0000 3236 16
BIC HELADEF1TSK

USt-IdNr. DE 198971359

IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Auftragnehmer

Bearbeitung



ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH

Robert-Bosch-Straße 7

64293 Darmstadt

Leitung: Dipl.-Geogr. Stephan Kritzinger

M.Eng. Michael Beutel, Dr.-Ing. Owen Dieleman,

M.Eng. Carlo Hanna, Dr.-Ing. Wolfgang Kittler, Robert Linton,

Dr.-Ing. Thomas Novotny, Dr.-Ing. Peter Sturm

Mobilitätslösung

MOBILITÄTSLÖSUNG

(ein Nachfolgebüro von VERKEHRSLÖSUNGEN

Blees Eberhardt Saary Partnerschaft)

Mobilitätskonzepte · Verkehrsplanung · Moderation

Inhaberin: Dipl.-Ing. Katalin Saary

Robert-Bosch-Straße 7

64293 Darmstadt

Leitung: Dipl.-Ing. Katalin Saary

Dipl.-Geogr. Hélène Pretsch, M.SC. Neele Schrader

INHALT

ZUSAMMENFASSUNG	1	
1	EINLEITUNG	5
1.1	Aufgabenstellung	5
1.2	Berichtsaufbau	7
2	AUF DEM WEG ZUR VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG 2030	8
2.1	Die Beteiligung der Gremien, Ortsbeiräte und der Öffentlichkeit	9
2.1.1	Werkstätten Fachbeirat und Ortsvorsteher	10
2.1.2	Beteiligung der Öffentlichkeit	12
2.2	Die Verzahnungen mit parallellaufenden Untersuchungen	14
3	ZUSAMMENFASSUNG BESTANDSANALYSE	16
4	ZIELSYSTEM	19
4.1	Verkehrsentwicklung bis 2030 – Was kommt auf Wiesbaden zu?	19
4.2	Struktur und Oberziel im Zielsystem	25
4.2.1	Das Oberziel: Wir sind nachhaltig mobil!	27
4.2.2	Die Ziele des VEP Wiesbaden	28
4.2.3	Die Strategien zur Umsetzung der Ziele	29
4.3	Fazit	31
5	VERKEHRSMODELL UND ANALYSEFALL	33
5.1	Szenarien als Grundlage für die Verkehrsentwicklungsplanung	33
5.2	Das Verkehrsmodell als Herzstück der Szenarien	35
5.3	Analysefall 2015	39
5.3.1	Sozio-demographische Grundlagen	39
5.3.2	Verkehrsnachfrage 2015	41
6	SZENARIEN	47
6.1	Annahmen	47
6.1.1	Sozio-demographische Grundlagen	47
6.1.2	Entwicklung des Verkehrsangebotes	51
6.1.3	Sonstige Annahmen	55
6.2	Bezugsfall 2030	56
6.3	Innovationsszenario 2030	62
6.4	Wirkungsanalysen der beiden Szenarien 2030	66
6.5	Bewertung der Zielerreichung	72
7	INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT	77
7.1	Handlungsfeld Fußverkehr	80
7.2	Handlungsfeld Radverkehr	91
7.3	Handlungsfeld ÖPNV	99
7.4	Handlungsfeld MIV fließend	108

7.5	Handlungsfeld MIV ruhend	121
7.6	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement	128
7.7	Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr	141
8	UMSETZUNG UND ERFOLGSKONTROLLE	145
8.1	Grundlegende Wirkungen des Handlungskonzeptes	145
8.2	Umsetzungskonzept	157
8.3	Kontrolle der Zielerreichung	160
8.4	Detailbetrachtung Citybahn	164
9	PERSPEKTIVEN	176
10	ANHÄNGE	180
11	QUELLEN	181

ABBILDUNGEN

Abbildung 1-1: Untersuchungsraum	5
Abbildung 2-1: Bearbeitungsschritte des Beteiligungsverfahrens	8
Abbildung 2-2: Impressionen: Fachwerkstatt Ziele (l), Fachwerkstatt Zukunft der Mobilität (r)	10
Abbildung 2-3: Online Dialog	13
Abbildung 4-1: Einwohnerentwicklung der Landeshauptstadt Wiesbaden bis zum Jahr 2030	19
Abbildung 4-2: Wohnbauflächenpotenziale der Landeshauptstadt Wiesbaden bis zum Jahr 2030	20
Abbildung 4-3: 13. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung für Deutschland	21
Abbildung 4-4: Bevölkerungsprognose und -Verteilung der Stadt Wiesbaden	22
Abbildung 4-5: Plakatwand „Fahrrad aus dem Keller holen“ in Wiesbaden	25
Abbildung 5-1: Vom Zielsystem zum Handlungskonzept: Schematischer Untersuchungsablauf	34
Abbildung 5-2: Verkehrszellen der VDRM	36
Abbildung 5-3: Verkehrszellen des Verkehrsmodells	37
Abbildung 5-4: Einwohner nach Personengruppen 2015	40
Abbildung 5-5: Wegeanteile nach Aktivität 2015, Wiesbadener Bevölkerung	42
Abbildung 5-6: Wegeanteile der Einpendelnde nach Gebiet 2015	43
Abbildung 5-7: Wegeanteile der Auspendelnden nach Gebiet 2015	44
Abbildung 5-8: Modal Split (Wege von und nach Wiesbaden) 2015	45
Abbildung 5-9: Verkehrsbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Analysefall 2015	46
Abbildung 6-1: Relative Bevölkerungsentwicklung 2015 bis 2030	48
Abbildung 6-2: Einwohner nach Personengruppen	49
Abbildung 6-3: Relative Arbeitsplatzentwicklung 2015 bis 2030	50
Abbildung 6-4: Wegeanteile der Auspendelnden nach Arbeitsort (Analysefall/Bezugsfall)	57
Abbildung 6-5: Wegeanteile der Einpendelnden nach Wohnort (Analysefall/Bezugsfall)	58
Abbildung 6-6: Anzahl Wege nach Verkehrsmittel Analysefall/Bezugsfall und Veränderung in % gegenüber dem Bezugsfall	59
Abbildung 6-7: Modal Split Wiesbadener Bevölkerung Analysefall/Bezugsfall	59
Abbildung 6-8: Modal Split Nicht-Wiesbadener Bevölkerung Analysefall/Bezugsfall	60
Abbildung 6-9: Verkehrsbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Bezugsfall 2030	61
Abbildung 6-10: Anzahl Wege nach Verkehrsmittel Bezugsfall/Innovationsszenario	62
Abbildung 6-11: Modal Split Wiesbadener Bevölkerung Bezugsfall/Innovationsszenario	63
Abbildung 6-12: Modal Split Nicht-Wiesbadener Bevölkerung Bezugsfall/Innovationsszenario	64
Abbildung 6-13: Verkehrsbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Innovationsszenario	65
Abbildung 6-14: Differenzbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Analysefall/Bezugsfall 2030	67
Abbildung 6-15: Differenzbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Analysefall/Bezugsfall 2030, Detail Innenstadt	68

Abbildung 6-16: Differenzbelastung Wiesbaden Innovationsszenario – Bezugsfall 2030	70
Abbildung 6-17: Gegenüberstellung der Wirkungsanalyse des Bezugsfalls 2030/Innovationsszenario	75
Abbildung 7-1: Entwicklung Integriertes Handlungskonzept	78
Abbildung 7-2: Gute Anlässe die Nahmobilität zu stärken	81
Abbildung 7-3: Parkeinrichtungen in Wiesbaden	121
Abbildung 7-4: Wirkungsweise von Mobilitätsmanagement	128
Abbildung 8-1: Anzahl Wege nach Verkehrsmittel Wiesbadener Bevölkerung	146
Abbildung 8-2: Modal Split Wiesbadener Bevölkerung	147
Abbildung 8-3: Modal Split Nicht-Wiesbadener	148
Abbildung 8-4: Differenzbelastung (Kfz/24h) IHK/Bezugsfall 2030	149
Abbildung 8-5: Differenzbelastung (Kfz/24h) IHK/Bezugsfall 2030 - Detailausschnitt Innenstadt	150
Abbildung 8-6: Differenzbelastung (Kfz/24h) IHK/Bezugsfall 2030-Detailausschnitt Erbenheim, Nordenstadt	150
Abbildung 8-7: Differenzbelastung (Kfz/24h) IHK/Innovationsszenario	152
Abbildung 8-8: Möglicher Verlauf der Entlastungsachse West	154
Abbildung 8-9: Belastungsdaten Detailbetrachtung Entlastungsachse West	156
Abbildung 8-10: MIV-Netzmaßnahmen in Citybahn-Szenarien	165
Abbildung 8-11: Ohnefall, Anzahl Wege nach Verkehrsmittel, Wiesbadener Bevölkerung	166
Abbildung 8-12: Ohnefall, Modal Split, Wiesbadener Bevölkerung	166
Abbildung 8-13: Ohnefall, Modal Split, Nicht-Wiesbadener	167
Abbildung 8-14: MIV-Maßnahmen durch Einführung der Citybahn	169
Abbildung 8-15: Verlagertes Quell- und Zielwegeaufkommen zw. MIV und ÖV durch Citybahn	170
Abbildung 8-16: Mitfall, Anzahl Wege nach Verkehrsmittel, Wiesbadener Bevölkerung	171
Abbildung 8-17: Mitfall, Modal Split, Wiesbadener Bevölkerung	172
Abbildung 8-18: Mitfall, Modal Split, Nicht-Wiesbadener	172
Abbildung 8-19: Differenzbelastung (Kfz/24h) Mitfall/Ohnefall	173
Abbildung 8-20: Differenzbelastung (Kfz/24h) Detail Mitfall/Ohnefall	174

TABELLEN

Tabelle 0-1: Modal Split der Wiesbadener Bevölkerung 2015–2030; Kennwerte Straßenverkehr LHW	4
Tabelle 2-1: Öffentlichkeitsveranstaltungen mit Ortsvorsteher/innen und Fachbeirat: Termine und Inhalte	11
Tabelle 2-2: Informationsveranstaltungen	12
Tabelle 2-3: Weitere Veranstaltungen	12
Tabelle 5-1: Eigenschaften des Verkehrsmodells	38
Tabelle 6-1: Maßnahmenbündel des Bezugsfalls	52
Tabelle 6-2: Maßnahmen des Innovationsszenarios	53
Tabelle 6-3: Mobilitätskennwerte Wiesbaden 2015 und 2030	71
Tabelle 6-4: Ziele und ihre Indikatoren	72
Tabelle 6-5: Wirkungsanalyse der Maßnahmenbündel	73
Tabelle 8-1: Mobilitätsparameter Handlungskonzept	153
Tabelle 8-2: Umsetzungskonzept	157
Tabelle 8-3: Indikatoren für die Evaluation der Leitziele der Landeshauptstadt Wiesbaden	161
Tabelle 8-4: Indikatoren für die Evaluation der Handlungsfelder	162

ABKÜRZUNGEN

AGNH	Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität in Hessen
AK	Autobahnkreuz
ARAS	aufgeweiteter Radaufstellstreifen
AS	Anschlussstelle
B+R	Bike+Ride
BImSCHG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSCHV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DB	Deutsche Bahn
DIGI-V	Digitalisierung des Verkehrs der Landeshauptstadt Wiesbaden
DTV _{w,5}	Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (Mo-Fr)
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FG	Fußgänger/innen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FNP	Flächennutzungsplan
FSA	Fußgängerschutzanlage
FVS	Fahrradverleihsystem
Fz	Fahrzeug
HBF	Hauptbahnhof
HBO	Hessische Bauordnung
HGO	Hessische Gemeindeordnung
HLB	Hessische Landesbahn GmbH
IHK	Industrie- und Handelskammer
ivm	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
GCP	Green City Plan
HMWEVW	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienste
Kfz	Kraftfahrzeug
LHW	Landeshauptstadt Wiesbaden
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland

MIV	Motorisierter Individualverkehr
MM	Mobilitätsmanagement
NFC	Near Field Communication; Nahfeldkommunikation
FVS	Fahrradverleihsystem
NO _x	Stickstoffoxide (Luftschadstoffe)
NVP	Nahverkehrsplan
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride
Pkw	Personenkraftwagen
PLS	Parkleitsystem
PMG	Parkraummanagementgesellschaft
PSA	Parkscheinautomaten
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RTW	Regionaltangente West
RV	Radverkehr
SMM	Schulisches Mobilitätsmanagement
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StEB	Stadtelternvertretung
StvV	Stadtverordnetenversammlung
TBA	Tiefbau- und Vermessungsamt Wiesbaden
UBA	Umweltbundesamt
VDRM	Verkehrsdatenbasis Rhein-Main
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
WISEK	Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+

Zusammenfassung

Zur vorausschauenden Gestaltung des Verkehrs in Wiesbaden hat die Landeshauptstadt am 13. Februar 2013 beschlossen, den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus dem Jahr 2005 aktualisieren und überarbeiten zu lassen. Auslöser waren zum einen der nahezu erreichte Prognosehorizont 2015 sowie die Erstellung des Stadtentwicklungskonzeptes Wiesbaden 2030+. Ein weiterer Anlass war ein stetiges Bevölkerung- und Arbeitsplatzwachstum und damit einhergehend eine Zunahme des motorisierten Verkehrs und die damit verbundenen unerwünschten Auswirkungen (u. a. Lärm und Luftschadstoffe). Nach den vorliegenden Prognosen wird Wiesbaden 2030 etwa 312.000 Einwohner erreichen, das sind rund 27.000 Menschen mehr als 2015.

Da die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Straßennetzes heute bereits zum Teil erschöpft ist und die Abstellmöglichkeiten und -flächen für den ruhenden Verkehr nicht beliebig erhöht werden können, sind neben einzelnen Ausbauprojekten Alternativen zum dominierenden motorisierten Individualverkehr zu entwickeln. Die Verkehrsentwicklung lässt sich auch im Kfz-Bestand der Stadt Wiesbaden ablesen, da dieser in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen hat und mit 524 Pkw/1.000 Einwohner unter den hessischen Großstädten einen Spitzenwert einnimmt. Die in den letzten Jahren stark im Vordergrund stehende Notwendigkeit, die Feinstaub- und NO₂-Belastungen zu mindern, ist auch ein Grund, den Umfang des Kfz-Verkehrs zu begrenzen. Ebenso ist auch unter klimapolitischen und sozialen Aspekten der Aufbau ressourcenschonender Verkehrssysteme zwingend notwendig.

Der hier vorliegende Verkehrsentwicklungsplan ist das Ergebnis einer umfangreichen Verkehrsuntersuchung, die auf einer detaillierten Bestandsaufnahme (Teil 1) aufsetzt. Die in der Analysephase identifizierten Mängel waren neben den eingangs genannten Handlungserfordernissen der Ausgangspunkt, in einem partizipativen Prozess mit Politik, Bürgerschaft und Verwaltung Ziele für den Verkehrsentwicklungsplan 2030 zu erarbeiten. Das Zielsystem mit seinen Zielen ist die oberste Begründungsebene für das integrierte Handlungskonzept des VEP Wiesbaden 2030:

- Ziel 1: Stadt als Lebens- und Begegnungsraum im Einklang mit den Zielen der Stadtentwicklung attraktiv entwickeln
- Ziel 2: Erreichbarkeit aller Einrichtungen in Wiesbaden durch ein leistungsfähiges Verkehrssystem gewährleisten
- Ziel 3: Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern
- Ziel 4: Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs
- Ziel 5: Mobilitätschancen und damit gleichberechtigte Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen sichern
- Ziel 6: Effektive Abwicklung eines stadtverträglichen Kfz-Verkehrs

Herzstück der Verkehrsuntersuchung ist ein Verkehrsmodell, mit dem der Straßenverkehr in Wiesbaden abschnittsfein simuliert wurde. Der Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Verkehr wurden qualitativ erfasst. Ausgehend von einem Analysefall, der die aktuelle Verkehrsbelastung zeigt, wurde ein Bezugsfall 2030 gebildet, der die aus heutiger Sicht absehbare sozio-ökonomische Perspektive und die angebots- und nachfrageseitige verkehrliche Entwicklung in Wiesbaden zeigt.

In einem explorativen Szenario, dem Innovationsszenario 2030, wurden weitere Maßnahmen im Hinblick auf ihre verkehrlichen und nicht-verkehrlichen Wirkungen getestet. Diese Maßnahmen haben einen sehr unterschiedlichen Reifegrad, lassen sich jedoch ausnahmslos aus dem Zielsystem ableiten. Auf Grundlage der Wirkungsanalyse der beiden Szenarien wurden im letzten Schritt die Maßnahmen des Integrativen Handlungskonzeptes zusammengestellt, die sich aus den Maßnahmen des Bezugsfalls, Maßnahmen aus dem Innovationsszenario und Maßnahmen, die in keinem der beiden Szenarien eingestellt wurden, zusammensetzt. Auch diese letzte Maßnahmengruppe steht mit dem Zielsystem im Einklang.

Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zum VEP Wiesbaden 2030 ist ein **Integriertes Handlungskonzept**, das unter Beteiligung der Ortsvorstehenden und Vertretern der Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung erstellt wurde. Es besteht aus insgesamt **48 Maßnahmen**, die sich auf den Fuß- und Radverkehr, den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr, den ÖPNV und den Wirtschaftsverkehr beziehen. Ein weiterer Ansatzpunkt ist das Mobilitätsmanagement. Zuständig für die Maßnahmen ist überwiegend die Landeshauptstadt Wiesbaden (LHW); Vorhaben an Bundesfernstraßen und im Schienenverkehr werden durch die jeweiligen Baulast- und Aufgabenträger umgesetzt. Hierzu zählen u. a. der Ausbau der A 66 und Kapazitätserweiterungen einzelner Bundesstraßen im Wiesbadener Stadtgebiet.

Der **Fußverkehr** ist die umweltfreundlichste Mobilitätsform, gleichzeitig bestehen für eine sichere und attraktive Nutzung dieser Fortbewegungsform weiterhin zahlreiche Hindernisse: Zu nennen sind schmale und zugeparkte Gehwege sowie fehlende Querungsmöglichkeiten. Eine wichtige Maßnahme ist die Erarbeitung einer Strategie für eine fußverkehrsfreundliche Landeshauptstadt Wiesbaden, mit der die planerische Grundlage für eine systematische Stärkung des Fußverkehrs in den Stadtquartieren und Stadtteilen von Wiesbaden geschaffen werden soll.

Wichtigste Maßnahme zum **Radverkehr** ist die Umsetzung des bereits vorliegenden Radverkehrskonzeptes: Geplant ist ein durchgängiges Fahrradnetz für den Alltagsradverkehr, welches der Verkehrssicherheit und den wachsenden Anforderungen des Radverkehrs (Pedelecs, Lastenräder) Rechnung trägt. Zum anderen sollen die begleitenden Maßnahmen, wie der Ausbau des Fahrradparkens, die Rad-Nutzung weiter unterstützen. Zur Stärkung des Alltagsradverkehrs und zur Reduzierung des berufsbedingten Kfz-Verkehrs ist der Bau von Rad-schnellverbindungen nach Mainz und Frankfurt vorgesehen.

Mit dem Bau einer **CityBahn** zwischen Mainz und Wiesbaden soll ein neues, leistungsfähiges schienengebundenes **ÖV-Angebot** zwischen den beiden Landeshauptstädten entstehen, das in Wiesbaden diejenigen Stadtbezirke erschließen wird, welche in den kommenden Jahren die stärksten Zuwächse bei der Bevölkerung und den Arbeitsplätzen erwarten. Mit der Einführung der CityBahn wird auch das Wiesbadener Busnetz neu ausgerichtet. In dem Zusammenhang ist geplant, die Anzahl der Fahrstreifen auf einzelnen hochbelasteten Straßen (Innenstadt) zu reduzieren und dem Busverkehr zu widmen.

Der **Kfz-Verkehr**, der auch 2030 das dominierende Verkehrsmittel bleiben wird, ist so effizient wie möglich abzuwickeln. Vorgesehen sind u. a. Neubaumaßnahmen, welche vorhandene Straßen entlasten und direkte und damit kürzere Verbindungen ermöglichen. In Verbindung mit dem vom Bund geförderten Programm DIGI-V ist ein Verkehrsmanagementsystem im Aufbau, das den Kfz-Verkehr je nach Verkehrsaufkommen, meteorologischen Bedingungen und den gemessenen Luftschadstoffbelastungen über Lichtsignalanlagen steuert. Ziel ist die Vermeidung von Wartezeiten für den Kfz-Verkehr und die Einhaltung von Grenzwerten an notorisch belasteten Straßenabschnitten. Ergänzend wird ein Parkraummanagementsystem eingeführt, das an dem bestehenden Bewohnerparken anknüpft, Parksuchverkehre reduziert sowie das Angebot von und die Nachfrage nach Stellplätzen in ein Gleichgewicht bringt. Zur Reduzierung des Kfz-Zielverkehrs nach Wiesbaden werden die Abstellangebote (P+R, B+R) an den S-Bahn-Stationen und an Haltepunkten der Ländchesbahn erweitert. Außerdem sind Parkhäuser an einzelnen Einfallstraßen vorgesehen, an denen auf den ÖV und das Rad umgestiegen werden kann.

Der **Wirtschaftsverkehr** (in Form des Kfz-Verkehrs mit Fahrzeugen über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht) soll auf das für Wiesbaden notwendige Maß begrenzt werden. Hierfür sind in der Stadt Vorrangrouten (B 455, Schiersteiner Straße, 2. Ring, A 66, A 3) vorgesehen; Ladezonen sollen den Umschlag vereinfachen und die Behinderungen für den fließenden Verkehr reduzieren. Mikrodepots werden dazu dienen, die Zustellverkehre „auf der letzten Meile“ mit E-Lastenrädern oder kleineren Fahrzeugen und damit stadtverträglicher abzuwickeln.

Flankiert werden diese Handlungsfelder durch Maßnahmen des **Mobilitätsmanagements**. Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, Bedingungen zu schaffen, die Menschen in die Lage versetzt, ihre individuelle Mobilität - wenn immer möglich - nachhaltig zu realisieren. Dazu zählen u. a. die Planung und Förderung verkehrssparender Siedlungsstrukturen, ein betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement, Fahrradverleihsysteme und die Förderung der E-Mobilität. Mobilitätsmanagement ist somit eine Querschnittsaufgabe und erfordert auch in der Verwaltung der LHW zusätzliche Ressourcen und neue Strukturen.

Der VEP enthält auch Maßnahmen aus dem VEP 2005, die bislang noch nicht umgesetzt wurden, aber mit dem Zielsystem des VEP 2030 vereinbar sind. Außerdem wurden weitere Maßnahmen aufgenommen, für die der Bund oder die Deutsche Bahn (DB) zuständig sind.

Mit den Verkehrsmodellierungen konnte nachgewiesen werden, dass die Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes die Aufteilung der Verkehrsnachfrage (Modal Split) der **Wiesbadener Bevölkerung** spürbar verändern werden: Während 2015 annähernd jeder zweite Weg von Wiesbadenern mit dem Pkw zurückgelegt wurde (49 %), sinkt der Anteil 2030 auf unter 40 % bei Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes. Bei Realisierung der ausschließlich als planungsrechtlich gesichert geltenden Maßnahmen (Bezugsfall 2030) sinkt der Anteil des MIV lediglich um 3 Prozentpunkte von 49 % auf 46 %.

Anteilsgewinne wird vor allem der Radverkehr verbuchen können, der im Vergleich zur Nutzung anderer Verkehrsmittel von aktuell 8 % auf 15 % anwachsen und damit seine Bedeutung fast verdoppeln wird. Der Fußverkehr wird auf hohem Niveau auch zunehmen. Die Zuwächse im ÖV fallen mit einer Zunahme von rund 7 % (entspricht einem Anstieg von ca. 1 %-Punkt im Modal Split) vergleichsweise gering aus und sind vor allem auf die Einführung der CityBahn zurückzuführen.

Bei den **Auswärtigen** (Nicht-Wiesbadenern) nehmen die ÖV-Wege um 3 %-Punkte zu, der Pkw sinkt von 83 % auf 78 % (- 5 %-Punkte). Die niedrigen Modal-Split-Werte im Fuß- und Radverkehr verdoppeln sich jeweils auf 1 % und 3 % (alle Angaben im Vergleich zu 2015).

Auch wird es gelingen, den Kfz-Verkehr so zu organisieren, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit im Vergleich zu 2015 fast unverändert bleibt. Im Bezugsfall 2030 würde die Durchschnittsgeschwindigkeit von 28,1 km/h auf 26,8 km/h absinken – durch die Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes bleibt sie bei 28,0 km/h (Einzelheiten in der Tabelle 1).

Tabelle 0-1: Modal Split der Wiesbadener Bevölkerung 2015–2030; Kennwerte Straßenverkehr LHW

		Analyse 2015	Bezugsfall 2030	Integriertes Handlungskonzept
Modal Split Wiesbadener Bevölkerung [%]	ÖV	15	15	16
	MIV	49	46	38
	Rad	8	9	15
	Fuß	28	30	31
Kfz-Kilometer [1.000 Fzg-km]		3.880	4.160	3.830
Kfz-Verweildauer [1.000 Std]		138	155	137
Kfz-Durchschnittsgeschwindigkeit [km/h]		28,1	26,8	28,0

Quelle: Eigene Darstellung

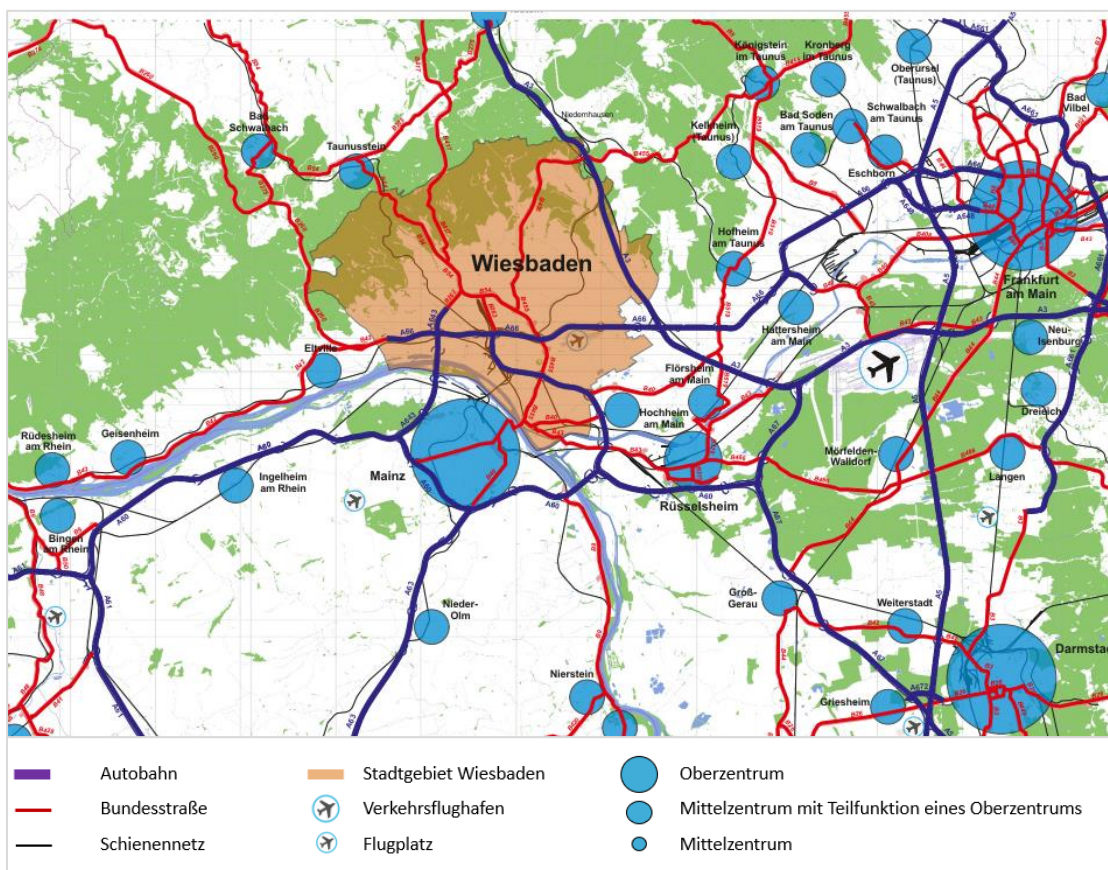
Das Integrierte Handlungskonzept und die darin enthaltenen **48 Maßnahmen** stellen eine solide, fachliche und unter Beteiligung der Vertreter der Bürgerschaft entwickelte Basis dar, den Verkehr in Wiesbaden, entsprechend den Zielen des Zielsystems, zukunftsfähig zu gestalten.

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Die Landeshauptstadt Wiesbaden wird in hohem Maße durch ihre Funktion als Oberzentrum in der Metropolregion Rhein-Main und durch die Nachbarschaft zu Mainz geprägt. Mit der großen Bedeutung Wiesbadens als Wohn- und Arbeitsplatzstandort geht eine allgemein starke Verkehrsnachfrage einher – sowohl zwischen den verschiedenen Quell- und Zielpunkten innerhalb des Stadtgebiets als auch zwischen Stadt und Region. Dieser Verkehr ist eine existenzielle Basis eines prosperierenden wirtschaftlichen und sozialen Lebens. Er führt aber auch zu ökonomischen, ökologischen und sozialen Belastungen.

Abbildung 1-1: Untersuchungsraum



Quelle: Eigene Darstellung

Es zählt daher zu den wichtigsten strategischen Aufgaben in der Stadtentwicklung, einerseits den notwendigen Verkehr sicher zu stellen und andererseits die negativen Folgen des Verkehrs zu verringern. Für diese Aufgabe bildet der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) die fachliche Grundlage.

Der Verkehrsentwicklungsplan trifft als Rahmenplan Aussagen darüber, wie das Verkehrsgeschehen in Wiesbaden in den nächsten 15 Jahren gestaltet werden soll. Er muss dabei einer Vielzahl von Anforderungen genügen und soll der kommunalen Verkehrspolitik in der Stadt Wiesbaden eine langfristige Perspektive geben sowie Vorgaben für räumliche und sektorale Teilplanungen liefern. Neben dem zeitlich und inhaltlich parallel zum VEP erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ bildet der VEP eine wichtige Grundlage für die Fortschreibung des Flächennutzungsplans (FNP) der Landeshauptstadt Wiesbaden.

Seit 2015 wurde der VEP mit dem Prognosehorizont 2030 neu erarbeitet, da sich die gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen, wie die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung und damit auch das allgemeine Mobilitätsverhalten, zum Teil erheblich gegenüber dem Vorgänger-VEP aus dem Jahr 2005 verändert haben. Um die Voraussetzungen für eine effiziente und effektive Gestaltung der Verkehrsabwicklung zu erfüllen, wurden zudem die Ziele des Zielsystems grundlegend neu erarbeitet, um Aspekte wie 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 in den Verkehrsentwicklungsplan einzubringen.

Das zentrale Ergebnis des vorliegenden Verkehrsentwicklungskonzeptes 2030 ist das **Integrierte Handlungskonzept**, welches als integrierte, vorausschauende und systematische Vorbereitung und Durchführung die Entscheidungsgrundlage für die Politik bildet. Es enthält Maßnahmen für die Hauptverkehrsmittel sowie Handlungsfelder für den Wirtschaftsverkehr in der LHW. Einbezogen wurden der fließende und ruhende motorisierte Individualverkehr (MIV), der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), der Fuß- und Radverkehr sowie der Wirtschaftsverkehr, soweit er auf der Straße stattfindet. Nicht behandelt wurden der Güterverkehr auf der Schiene und mit dem Binnenschiff, der Schienenpersonenfernverkehr und der Luftverkehr.

Das Integrierte Handlungskonzept beruht zum einen auf Verkehrssimulationen für zwei separate Szenarien, mit denen die Wirkung verkehrlicher Maßnahmen für den Kfz-Verkehr ermittelt wurden¹. Die hierbei gewonnen Erkenntnisse wurden an dem Zielsystem abgeglichen und sind in das Integrierte Handlungskonzept eingeflossen.

Begleitet wurden die gutachterlichen Arbeiten durchgängig von zahlreichen politischen Mandatsträgern der LHW, die sich in wiederkehrenden Veranstaltungen mit den Ergebnissen der Analysen befasst sowie in die Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes, eingebracht haben.

¹ Die Aufnahme einer Maßnahme in ein Szenario stellt keine Vorabentscheidung über deren Umsetzung dar. Jede in den Szenarien und dem Integrierten Handlungskonzept enthaltene Einzelmaßnahme bedarf einer separaten politischen Entscheidungsfindung und Beschlusslage.

1.2 Berichtsaufbau

Ausgangspunkt der fachlichen Arbeiten zum Verkehrsentwicklungskonzept 2030 ist eine umfassende Bestandsanalyse zum Verkehrsgeschehen in Wiesbaden. Die Befunde und Ergebnisse dieser Analyse sind in einem eigenständigen Bericht, dem **Teil 1: Bestandsanalyse** dokumentiert worden.

Vorrangiges Ziel der Bestandsanalyse war es, die gegenwärtige Verkehrssituation in der Stadt unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel darzustellen und zu bewerten. Dabei wurden jeweils verkehrsmittel- und stadtteilbezogen die Infrastruktur und im motorisierten Individualverkehr auch die Verkehrsnachfrage untersucht. Die Bestandsanalyse basiert sowohl auf der Bestandserhebung vor Ort und der Auswertung als auch auf der Analyse und Aufbereitung vorliegender Unterlagen². Die Bestandsanalyse wurde 2016 abgeschlossen.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sind eine wichtige Grundlage für die im Teil 2 der Berichterstattung formulierten Maßnahmen des **Integrierten Handlungskonzeptes**. Teil 2 gliedert sich wie folgt:

- Im Kapitel 2 werden das Beteiligungsverfahren und die Verzahnung mit parallellaufenden Untersuchungen beschrieben,
- die zusammengefassten Ergebnisse der Bestandsanalyse aus dem Berichtsteil 1 können im Kapitel 3 nachgelesen werden,
- Kapitel 4 stellt die Herausforderungen, vor denen die Stadt Wiesbaden steht, dem Oberziel und seinen Zielen gegenüber,
- die Grundzüge des Verkehrsmodells und der Analysefall werden in Kapitel 5 wiedergegeben,
- die Ergebnisse zu den Modellrechnungen der beiden Szenarien und den Wirkungsanalysen sind im Kapitel 6 umfänglich dokumentiert; gemeinsam mit der Wirkungsanalyse (vgl. Kapitel 6.4) bilden sie die Grundlage für das
- Integrierte Handlungskonzept, das im Kapitel 7 nach sieben Handlungsfeldern und 48 Maßnahmen in einheitlich gegliederten Steckbriefen gegliedert ist.
- Im Kapitel 8 werden die Wirkungsanalyse des Integrierten Handlungskonzeptes und die Schritte zur Umsetzung und Kontrolle dargestellt.
- Den Abschluss bilden im Kapitel 9 perspektivische Handlungsoptionen, die über den eigentlichen Prognosehorizont 2030 hinausgehen.

Der vorliegende zweite Teil der Dokumentation zum Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden wurde 2019 erstellt.

² u.a. Nahverkehrsplan (2015), Luftreinhalteplan (2012), Lärmaktionsplan (2016), Radverkehrskonzept (2015), Integriertes Klimaschutzkonzept (2015) und Einzelhandelskonzept (2015)

2 Auf dem Weg zur Verkehrsentwicklungsplanung 2030

Mit der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans verfolgt die Landeshauptstadt Wiesbaden das Ziel, eine breite und tragfähige Grundlage für die verkehrliche Entwicklung in den kommenden Jahren zu legen, den Rahmen für die zukünftigen verkehrlichen Strategien, Projekte und Vorhaben zu stecken, um damit einen wichtigen Beitrag zur gesamten Stadtentwicklung zu leisten. Die Erarbeitung des VEP Wiesbaden 2030 erfolgte über einen Zeitraum von vier Jahren mit einer Vielzahl aufeinander aufbauender inhaltlicher Schritte sowie Abstimmungs- und Beteiligungsunden.

Ziel war es, durch die breit angelegte Einbeziehung unterschiedlicher Akteure, von den Fachämtern über fachpolitische Sprecher (Fachbeirat) und den Ortsvorstehenden über zielgruppenspezifische Akteure (z.B. aus den Bereichen Wirtschaft, Kinder und Jugendliche usw.) zum einen über die Inhalte und Ziele zu informieren, aber auch die Gelegenheit zu Hinweisen und Anregungen zu geben. So konnte die Grundlage für eine breite Akzeptanz geschaffen werden.

Nachfolgend werden die Bearbeitungsschritte und die dazugehörigen Veranstaltungen dargestellt (vgl. Abbildung 2-1).

Abbildung 2-1: Bearbeitungsschritte des Beteiligungsverfahrens



Quelle: Eigene Darstellung³

³ „grüne Kästchen“: Veranstaltungen für die allgemeine Öffentlichkeit, „blaue Kästchen“: Abstimmungen mit der Fachöffentlichkeit

2.1 Die Beteiligung der Gremien, Ortsbeiräte und der Öffentlichkeit

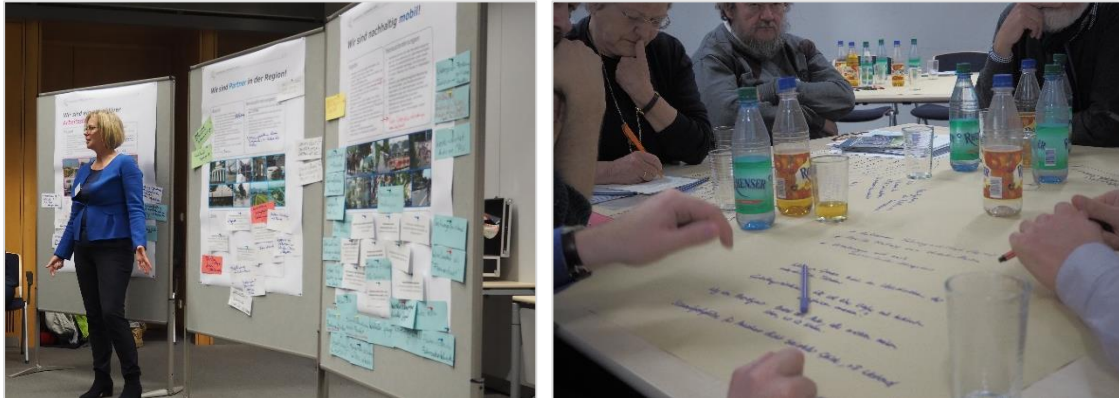
Begleitet wurde die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans auf **drei Ebenen**:

- Den organisatorischen Kern der VEP-Bearbeitung bildete ein **Kernteam** aus dem federführenden Tiefbau- und Vermessungsamt (TBA), Abteilung Verkehrsplanung und -technik, dem Stadtplanungsamt und den Gutachter/innen. Aufgabe dieses Kernteams war es, die Bearbeitung der einzelnen fachlichen Arbeitsschritte abzustimmen und den Prozess zu steuern.
- Um eine gute und kontinuierliche Abstimmung mit dem Bearbeitungsteam des zeitgleich in Erarbeitung befindlichen Stadtentwicklungskonzeptes zu gewährleisten, nahmen Vertreter/innen des TBA und des Gutachterteams auch an den Arbeitsterminen zum Stadtentwicklungskonzept teil.
- Von zentraler Bedeutung war die Begleitung des gesamten Bearbeitungsprozesses durch den **Fachbeirat** mit verkehrspolitischen Sprechern der Fraktionen und den **Ortsvorstehenden** der Stadtteile (vgl. Kapitel 2.1.1). Sie wurden in regelmäßigen Abständen zum Projektfortlauf informiert und hatten in mehreren Werkstätten zu verschiedenen Arbeitsschritten die Gelegenheit, sich ein Meinungsbild zu den (Zwischen-)Ergebnissen zu schaffen und Hinweise für die weitere Bearbeitung zu geben.
- Durch **öffentliche Abendveranstaltungen** (vgl. Kapitel 2.1.2) wurde der interessierten Bürgerschaft das Stadtentwicklungsprojekt 2030+ und der Verkehrsentwicklungsplan 2030 vorgestellt. Konkret für den VEP waren dies die Ergebnisse der Zustandsanalyse und zum Abschluss der Arbeiten das Integrierte Handlungskonzept. In weiteren Veranstaltungen wurde z.B. die Frage der Zukunft der Mobilität und zum Wirtschaftsverkehr auch im Kontext des parallel in der Erarbeitung befindlichen Stadtentwicklungskonzeptes mit externen Experten diskutiert.

2.1.1 Werkstätten Fachbeirat und Ortsvorsteher

Während des gesamten Bearbeitungszeitraums wurde der Fachbeirat, dem Vertreter aller Fraktionen angehören, sowie die Ortsvorsteher/innen der Stadtteile, in mehreren Veranstaltungen zum jeweiligen Arbeitsstand informiert sowie um Einschätzung und Hinweise gebeten (vgl. Abbildung 2-1).

Abbildung 2-2: Impressionen: Fachwerkstatt Ziele (l), Fachwerkstatt Zukunft der Mobilität (r)



Quelle: Eigene Fotos

Ziel der Veranstaltung war es, sich über die unterschiedlichen Interessenslagen, die Anschauung von Problemsituationen und die Dringlichkeit ihrer Lösung auszutauschen, Verständnis für andere Positionen zu gewinnen und gemeinsam getragene Leitlinien und Ziele zur zukünftigen Gestaltung des Verkehrssystems zu entwickeln, die in einem abgestimmten Handlungskonzept konkretisiert wurden.

In insgesamt fünf Sitzungen des Fachbeirats sowie weiteren fünf Werkstätten mit den Vertreter/innen der Ortsbeiräte und des Fachbeirats wurde intensiv diskutiert und anschließend Lösungsentwürfe erarbeitet, bevor das Integrierte Handlungskonzept als gemeinsame Empfehlung verabschiedet werden konnte (vgl. Abbildung 2-2). Bis Abschluss der Bestandsanalyse wurden die Veranstaltungen als Teil des Stadtentwicklungskonzeptes Wiesbaden 2030+ gemeinsam konzeptioniert und durchgeführt.

Tabelle 2-1: Öffentlichkeitsveranstaltungen mit Ortsvorsteher/innen und Fachbeirat: Termine und Inhalte

Termine	Teilnehmende	Inhalt der Sitzung
09.06.2015	1. Werkstatt Ortsvorsteher /innen	<ul style="list-style-type: none"> • Information über den WISEK-/VEP-Prozess, Inhalte und Möglichkeiten zur Beteiligung • Abfrage von Ausgangspunkten, Stärken & Schwächen, Themen & Herausforderungen, Handlungsbedarfen – jeweils gesamtstädtisch und teilträumlich • Aktivierung für den Prozess, u.a. Teilnahme an der Auftaktveranstaltung
29.10.2015	Fachbeirat	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung des Analysestands VEP; u.a. Stärken und Schwächen der Verkehrsmittel
11.07.2016 13.07.2016	2. Werkstatt Ortsvorsteher /innen Fachbeirat	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung der Kernergebnisse der Bestandsanalyse des VEP • Vorstellung des Arbeitsstands des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes
11.10.2016 12.10.2016	3. Werkstatt Ortsvorsteher /innen Fachbeirat	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung und Diskussion der fünf übergeordneten Qualitätsziele: • Wir sind vielfältig! • Wir sind eine gesunde und grüne Stadt! • Wir sind nachhaltig mobil! • Wir sind Partner in der Region! • Wir sind ein attraktiver Arbeitsstandort!
15.12.2017	Fachbeirat	<ul style="list-style-type: none"> • Information über den Arbeitsstand • Abstimmung der Ziele • Vorstellung und Diskussion der Szenarien
21.03.2018	Fachbeirat	<ul style="list-style-type: none"> • Information über das Verkehrsmodell – Analysefall • Vorstellung des abgestimmten Innovationsszenarios
06.06./ 11.06.2018	4. Werkstatt Ortsvorsteher /innen gemein- sam mit Fach- beirat	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung und Diskussion der Wirkungsanalyse • Vorstellung der Maßnahmenbündel • Entscheidung zur Ausrichtung des Integrierten Handlungskonzeptes
24.10.2018	5. Werkstatt Ortsvorstehende	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung und Diskussion des Integrierten Handlungskonzeptes

Quelle: Eigene Darstellung

2.1.2 Beteiligung der Öffentlichkeit

Neben der Beteiligung des Fachbeirats und der Ortsvorsteher/innen wurde der allgemeinen Öffentlichkeit zu verschiedenen Terminen (vgl. nachfolgende Tabellen) die Gelegenheit gegeben, sich zu informieren und zu beteiligen.

Tabelle 2-2: Informationsveranstaltungen

Termine	Inhalt der Sitzung
24.06.2015	Gemeinsame Auftaktveranstaltung Stadtentwicklungskonzept und Verkehrsentwicklungsplan: <ul style="list-style-type: none"> • Einführung, Vorstellung der Inhalte und des Bearbeitungsprozesses • Arbeitsphase: Einholen von Anregungen und Hinweisen an „Stadtteil-Kiosken“
30.06.2017	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung des Analysestands VEP • Information zum Arbeitstand
Frühjahr 2019	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung des Integrierten Handlungskonzeptes

Quelle: Eigene Darstellung

Zusätzlich fanden **weitere Veranstaltungen** für die allgemeine Öffentlichkeit wie auch für bestimmte Zielgruppen statt.

Tabelle 2-3: Weitere Veranstaltungen

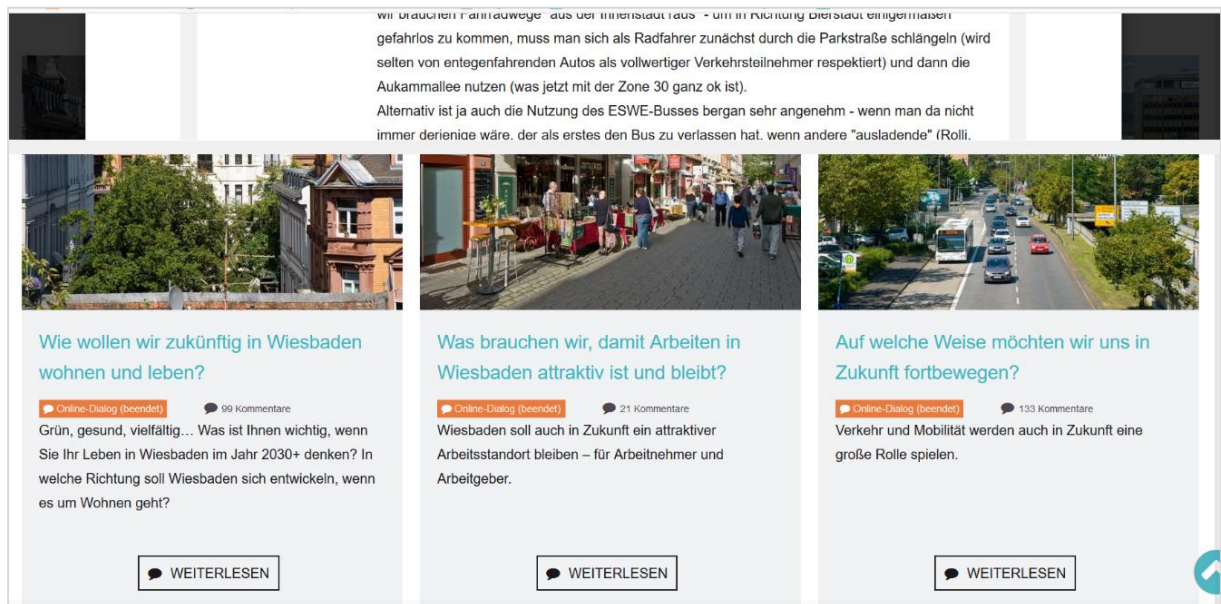
Termine	Inhalt der Sitzung
01.12.2015	<p>Öffentliche Fachwerkstatt „Mobilität anders denken“:</p>  <p>Quelle: www.wiesbaden2030.de</p>

<p>15.12.2015</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fachwerkstatt zum Wirtschaftsverkehr • Geladen waren: IHK, Handwerkskammer, Vertreter/innen des Speditionsgewerbes, KEP-Dienstleistern, (Innenstadt-) Einzelhandel <p>Inhalte waren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impuls zu Entwicklungen und Strategien im Wirtschaftsverkehr • Austausch zu Anforderungen und Wünschen
<p>11.06.2016</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zukunftswerkstatt Kinder und Jugendliche: „Leben in Wiesbaden 2030+“ • Geladen waren Kinder und Jugendliche ab der 5. Klasse <p>Inhalte waren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Defizite und Mängel auf alltäglichen Wegen • Ableiten von Anforderungen und Lösungen

Quelle: Eigene Darstellung

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes gab es darüber hinaus im Frühjahr 2017 einen breit angelegten **Online-Dialog** mit der Gelegenheit, Vorstellungen und Anforderungen an Wohnen, Arbeiten und Mobilität zu formulieren.

Abbildung 2-3: Online Dialog



Quelle: Screenshot [www.wiesbaden2030.de/dialog, Zugriff: 22.11.2018]

Auffällig hinsichtlich der Rückmeldungen war die Dominanz des Themas Mobilität, welches in den Augen der Bürgerschaft offensichtlich eine zentrale Rolle auch für das Thema Stadtentwicklung einnimmt. Der Zusammenhang zwischen urbaner Lebensqualität und einer Stärkung des Fuß- und Radverkehrs im Verbund mit dem ÖPNV wurde erkannt und formuliert.

Mit Vertreterinnen und Vertretern der Fachämter der LHW wurde - integriert in den Bearbeitungsprozess des Stadtentwicklungskonzeptes - am 22. Juni 2016 eine **Sommerwerkstatt** mit folgenden Inhalten durchgeführt:

- Vorstellung der Kernergebnisse der Bestandsanalyse zur Fortschreibung des VEP
- Aufzeigen von Trends der Stadt- und Mobilitätsentwicklung
- Erarbeitung von Qualitätszielen für die zukünftige Stadtentwicklung sowie Diskussion der Qualitätsziele zur Stadt- und Mobilitätsentwicklung

Diese Veranstaltung diente auch der internen Abstimmung und einer ggfs. erforderlichen Nachjustierung der vorgestellten Ziele (vgl. Kapitel 4), die dann im Herbst 2016 den Ortsvorsteher/innen und dem Fachbeirat vorgestellt und vertieft diskutiert wurden.

Alle Anregungen und Hinweise aus den verschiedenen Beteiligungsformaten (Informationsveranstaltung, Workshop, Online-Beteiligung usw.) wurden aufgenommen, dokumentiert und bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

2.2 Die Verzahnungen mit parallellaufenden Untersuchungen

Die Bestandsanalyse (Teil 1) berücksichtigt neben den eigenen Bestandserhebungen vor Ort vorliegende Unterlagen, die für den VEP ausgewertet und aufbereitet wurden. Insbesondere wurden dabei die Ergebnisse des Nahverkehrsplans (NVP 2015), des Luftreinhalteplans (2012), des Lärmaktionsplans (Entwurf 2015), des Radverkehrskonzeptes (2015), des Integriertes Klimaschutzkonzeptes (2015) und Einzelhandelskonzeptes (2015) berücksichtigt.

Parallel zur Bestandsanalyse des Verkehrsentwicklungsplans 2030 wurde in der LHW das Stadtentwicklungskonzept 2030+ erarbeitet. Das Qualitätsziel zur zukunftsfähigen Mobilität des Stadtentwicklungskonzeptes entspricht dem Oberziel des VEP: „Wir sind nachhaltig mobil!“. Es wurde in einem gemeinsamen Prozess entwickelt und beschlossen.

Im Laufe der Bearbeitung kamen weitere Projekte hinzu, die in ihrer verkehrlichen Auswirkung auch für den VEP mit seinem Prognosehorizont 2030 Relevanz bei der Entwicklung des Integrierten Handlungskonzeptes Berücksichtigung fanden:

- **CityBahn Wiesbaden - Mainz:**
Teilnahme an zwei Fokusgruppengesprächen mit weiteren relevanten Akteuren im Juni 2017, Übernahme des Planungsstandes Ende 2018 in das Integrierte Handlungskonzept.
- **Wiesbaden-Ostfeld:**
Berücksichtigung der vorgesehenen sozio-demografischen Entwicklung. In einem Ansatz zur Verkehrserzeugung wurde das zu erwartende Verkehrsaufkommen simuliert und an das Straßennetz angebunden (Planungsstand 2017).
- **Green City Masterplan - „WI Connect“** (Beschluss 14.08.2018):
Berücksichtigung der im Rahmen eines Szenarios (Innovationsszenario) formulierten Maßnahmen mit Bezug zur Aufgabenstellung des Masterplans. Aufnahme der beschlossenen Maßnahmen in das Integrierte Handlungskonzept, u.a. das Maßnahmenpaket DIGI-V.

Darüber hinaus wurden die Ergebnisse von Untersuchungen, die während der Bearbeitungszeit des VEP abgeschlossen wurden, in die Analyse bzw. in das Integrierte Handlungskonzept aufgenommen. Hierzu gehören:

- **Nahverkehrsplan Wiesbaden:**⁴
Übernahme der Linienänderungen im Buskonzept in das Handlungskonzept.
- **Luftreinhalteplan/Teilplan Wiesbaden:**⁵
Der Luftreinhalteplan beinhaltet Maßnahmen, die zu einer besseren Luftqualität führen sollen. Hierunter fallen beispielsweise Fahrverbote für nicht optimal schadstoffgereinigte Fahrzeuge (auch Pkw) in der Innenstadt, ein weiterer Ausbau des Radwegenetzes sowie effizientere Schaltungen der Lichtsignalanlagen. Das im Luftreinhalteplan vorgesehene Lkw-Durchfahrtsverbot wurde in das Integrierte Handlungskonzept nicht aufgenommen.
- **Lärmaktionsplan:**⁶
Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz sind Lärmaktionspläne in der Umgebung von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufzustellen. Für Wiesbaden benennt der Lärmaktionsplan die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit nachts auf Tempo 30 auf ausgewählten Straßen (Schierstein). Vorgeschlagen wird die Ausweitung des Tempolimits nachts auf Grundlage der Ergebnisse der beiden Pilotprojekte der 1. Stufe des Lärmaktionsplans, Teilplan Straßenverkehr.
- **Radverkehrskonzept:**⁷
Prüfung und Übernahme der Maßnahmen.
- **Integriertes Klimaschutzkonzept:**⁸
Übernahme des Modal-Split-Ziels - Erhöhung des Radverkehrs- und ÖPNV-Anteils um insgesamt 10 %, Erhalt des Fußverkehrsanteils - und Berücksichtigung der mobilitätsbezogenen Maßnahmen.
- **Einzelhandelskonzept:**⁹
Übernahme der Ergebnisse und Empfehlungen zur Nahversorgung in den Quartieren und Stadtteilen.
- **Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+:**¹⁰
Entwicklung der mobilitätsbezogenen Ziele in einem gemeinsamen Prozess

⁴ Lokale Nahverkehrsorganisation Wiesbaden (LNO): Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises, Wiesbaden, Juni 2015

⁵ Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz: Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main – 2. Fortschreibung Teilplan Wiesbaden, Entwurf; Wiesbaden, November 2018

⁶ Regierungspräsidium Darmstadt: Lärmaktionsplan Hessen – Teilplan Straßenverkehr (2. Stufe), März 2016

⁷ AB Stadtverkehr (2015): Radverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden. Bonn

⁸ IWU, IU, DSK, Verkehrslösungen: Integriertes Klimaschutzkonzept LHW, Endbericht. Darmstadt/Wiesbaden, 2015

⁹ GMA (2015): Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Landeshauptstadt Wiesbaden. Köln

¹⁰ AS+P GmbH (2018): Wiesbaden 2030+ - Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Wiesbaden

3 Zusammenfassung Bestandsanalyse

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde die Verkehrssituation in der Stadt Wiesbaden untersucht und bewertet. Die Ergebnisse werden im folgenden Abschnitt überblicksartig wiedergegeben. Eine ausführlichere Betrachtung ist im **Teil 1 Bestandsanalyse** festgehalten.

Die Bestandsanalyse behandelt folgende Themen:

- Lage in der Region
- Bevölkerungsentwicklung
- Modal Split im Städtevergleich
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Motorisierter Individualverkehr (MIV), fließend und ruhend
- Wirtschaftsverkehr
- Fußverkehr
- Radverkehr
- Mobilitätsmanagement und vernetzte Angebote
- Umwelt + Klima

Die Landeshauptstadt Wiesbaden liegt im westlichen Teil der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main und verfügt über eine direkte Anbindung an das Autobahn- und Bahnfernverkehrsnetz. Der in unmittelbarer Nähe befindliche Flughafen Frankfurt am Main schafft eine weitere Verbindungsmöglichkeit innerhalb des Rhein-Main Gebiets und darüber hinaus. Die Bevölkerung in Wiesbaden ist in den vergangenen Jahren stetig gewachsen und wird durch die geplanten Impulsflächen (z.B. Ostfeld) auch in Zukunft weiter zunehmen. Ungefähr 40 % der Wiesbader wohnen im Innenstadtbereich. Einen Sonderstatus hält der US-Amerikanische Militär-Stützpunkt mit ca. 20.000 Bewohnern inne.

Im Vergleich zu anderen hessischen Großstädten weist Wiesbaden einige Besonderheiten im **Modal Split (SrV 2013¹¹)** auf. Dabei dominiert der MIV deutlich mit knapp 48 % an den zurückgelegten Wegen. Obwohl Wiesbaden ausschließlich über ein Bussystem verfügt, beläuft sich der Anteil des ÖPNV auf ungefähr 15 % und ist damit vergleichbar mit Darmstadt oder Kassel. Überdurchschnittlich hoch fällt der Anteil des Fußverkehrs mit ca. 31 % aus. Auffällig ist in Wiesbaden der geringe Anteil des Radverkehrs mit lediglich 6 %. Damit ist der Anteil des Umweltverbunds (Öffentlicher Verkehr (ÖV), Fuß und Rad) mit 52 % im Vergleich geringer als in anderen hessischen Großstädten (z.B. Frankfurt am Main mit 65 %).

¹¹ System repräsentativer Verkehrsbefragungen, 2013

Der **ÖPNV** erfreut sich in Wiesbaden einem allgemein positiven Image. Die gute räumliche und zeitliche Erschließung, sowie eine dichte Taktung sind positiv hervorzuheben. Innovative Maßnahmen wie Busfahrstreifen wurden in Wiesbaden frühzeitig und umfassend umgesetzt. Gleichwohl bestehen auch Defizite bezüglich der Anbindung der östlichen Ortsteile und die Erschließung mit dem SPNV (Ländchesbahn, direkte Anbindung an den Flughafen Frankfurt, Reaktivierung Aartalbahn).

Als problematisch werden die zum Teil überlasteten Kapazitäten des Bussystems gesehen. Zudem sind direkte Anbindungen an den Hauptbahnhof in nur geringer Anzahl vorhanden, zwischen den östlichen Vororten fehlen sie komplett. Ein Angebot zur Koppelung von ÖPNV und anderen Verkehrsmitteln ist für Park+Ride (P+R) oder Bike+Ride (B+R) nicht konsequent umgesetzt beziehungsweise nicht flächendeckend vorhanden.

Der **fließende motorisierte Individualverkehr** (MIV fließend) besitzt in Wiesbaden die dominierende Rolle. Das zeigt sich vor allem beim Vergleich des Modal Splits mit anderen Städten. Hervorzuheben ist das zum Teil gut entwickelte Verkehrsmanagement in den Bereichen Koordinierung von Lichtsignalanlagen sowie das dynamische Parkleitsystem. Die in Hauptverkehrszeiten geringe Umlaufzeit von ca. 70 Sekunden nützt vor allem den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern an Knotenpunkten und kann als Maßnahme zur Förderung insbesondere des Fußverkehrs angesehen werden.

Kapazitätsengpässe auf den Erschließungsstraßen Wiesbadens werden vor allem in den Hauptverkehrszeiten sichtbar. Besonders betroffen sind unter anderem die Rheinstraße, die Dotzheimer Straße und der 1. Ring (Bismarckring, Kaiser-Friedrich-Ring und Gustav-Stresemann-Ring). Dabei kommt es zur Überschreitung der Kapazitätsgrenzen auf Hauptverkehrsstraßen sowie zu tageszeitlich bedingten Störungen auf den Bundesstraßen und dem umliegenden Autobahnnetz.

Analog zum fließenden MIV prägt der **ruhende MIV** das Stadtbild in Wiesbaden. Die Kapazitäten im Innenstadtbereich sind in der Summe ausreichend. Aufgrund der ungleichmäßigen Nachfrage kommt es dennoch zu hohem Parkdruck und somit zu einem hohen Anteil des Parksuchverkehrs, der den Verkehrsablauf störend beeinflusst. In innenstadtnahen Wohngebieten konnte mit Hilfe des Bewohnerparkens eine Verbesserung der Situation erzielt werden. Allerdings treten in den Zeiträumen abends und nachts weiterhin hohe Parksuchverkehre auf. Hier besteht Handlungsbedarf in Form einer Abwägung unterschiedlicher Anforderungen an die Nutzung des öffentlichen Straßenraums sowie einer Erarbeitung ressourcenschonender Lösungen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten. Dabei sollten in die Diskussion neben den bekannten Themen wie Struktur und Organisation des Angebots auch Kostenstruktur, Parkdauer und das Bewohnerparken eingeführt werden.

Der **Wirtschaftsverkehr** ist für die Sicherung der Ver- und Entsorgung sowie dem Warenaustausch für Wiesbaden unabdingbar. Der dabei notwendige Verkehr wird zum größten Teil durch Kraftfahrzeuge erbracht und führt somit zur Belastung des Straßennetzes sowie einer

Umfeldbelastung durch Lärm und Luftschadstoffe. Die bereits erwähnten Schwachstellen im Straßennetz wirken sich, wie auch beim MIV, negativ auf den Wirtschaftsverkehr aus und werden zum Teil durch ihn verstärkt. In Wiesbaden wurden bereits Maßnahmen zur Steuerung des Straßengüterverkehrs (Lkw-Durchfahrtsverbot) erwogen. Hierzu gehört auch eine umfeldverträgliche Regelung und Organisation der Anlieferungssituation in Fußgängerzonen.

Die LHW zeigt in vieler Hinsicht positive Ansätze für den **fußläufigen Verkehr**, was durch den Anteil der Fußverkehre am Gesamtverkehr (31 % Modal Split (SrV 2013)) erkennbar ist. Baumalleen und Parks sowie gute Ansätze für Nahmobilitätsachsen können als Potenzial zur Steigerung der Qualität des Fußverkehrs genutzt werden. Die für den täglichen Bedarf gut ausgestatteten Quartierszentren (z.B. Schierstein) ermöglichen eine Nahversorgung zu Fuß.

Hemmnisse für den Fußverkehr treten vor allem durch den dominierenden fließenden und ruhenden MIV auf. Dabei ist auf die hohen Verkehrsbelastungen im Innenstadtbereich hinzuweisen, die eine Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern erschweren. Die Hauptverkehrsstraßen stellen Barrieren für den Fußgänger dar und führen zu Umwegen und hohen Wartezeiten durch zweizügige Querungsvorgänge. Die Bestandsanalyse zeigte auch Lücken im Fußverkehrsnetz durch fehlende oder schmale Gehwege und fehlende Sitzmöglichkeiten.

Für den **Radverkehr** wurde 2015 ein Radverkehrskonzept erstellt, welches Defizite benennt und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs aufzeigt. In Wiesbaden bestehen erhebliche Lücken im Radverkehrsnetz – insbesondere der „Sprung über die Ringe“ ist als problematisch anzusehen. Fehlende Integration des Radverkehrs an Knotenpunkten (auch in der Koordination) führt zu geringer Sicherheit und einer geringen Systemgeschwindigkeit (8 km/h). Dadurch hat sich in der LHW, auch im Vergleich zu anderen Großstädten, das Rad als Alltagsverkehrsmittel bisher wenig etabliert. Positiv hervorzuheben sind die weitreichende Freigabe von Einbahnstraßen und Busfahrstreifen für den Radverkehr sowie innovative Radverkehrsführungen an Knotenpunkten mittels aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS).

Für das **Mobilitätsmanagement und vernetzte Angebote** stehen in Wiesbaden vereinzelte Angebote zur Verfügung, jedoch liegt keine Gesamtstrategie vor. Handlungsbedarf wird sowohl für das schulische wie das betriebliche Mobilitätsmanagement gesehen. Vor allem in der Koordination verschiedener Anbieter, Mobilitätsinformation (insbesondere für Neubürger/innen) und im Mobilitätsmarketing sind deutliche Defizite festgestellt worden. Das vernetzte Angebot ist in Wiesbaden besser etabliert als das Mobilitätsmanagement, was durch P+R-Anlagen, Carsharing-Angebote und Fahrradverleihsysteme deutlich wird. Auch hier bestehen allerdings noch Potenziale zur Steigerung des Angebotes.

Für den Bereich **Umwelt und Klima** sind verschiedene Konzepte (Klimaschutzkonzept, Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan) für die Stadt Wiesbaden vorhanden. Etliche Maßnahmen aus besagten Konzepten konnten bereits umgesetzt werden. Allerdings besteht weiterhin Handlungsbedarf im Bereich der Lärmbelastungen im innerstädtischen Gebiet, sowie der Einhaltung der Grenzwerte von Stickoxiden.

4 Zielsystem

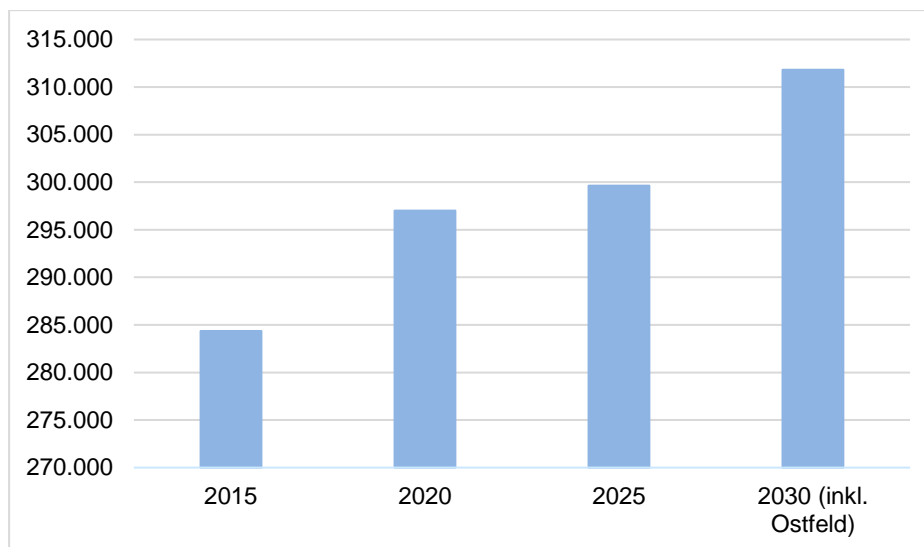
4.1 Verkehrsentwicklung bis 2030 – Was kommt auf Wiesbaden zu?

Die Verkehrsentwicklung in Wiesbaden wird in den kommenden Jahren durch technische Innovationen, politische Rahmenbedingungen sowie Veränderungen der Gesellschaft wie beispielsweise dem demographischen Wandel geprägt.

Die Bevölkerungsprognosen für die Stadt Wiesbaden zeigen, dass auch in den kommenden Jahren bis 2030 mit einer Bevölkerungszunahme zu rechnen ist. Grundsätzlich wird in Deutschland bis zu diesem Zeithorizont mit erst steigenden, im weiteren Verlauf sinkenden Bevölkerungszahlen gerechnet. Allerdings führt die Verlagerung der Lebensmittelpunkte von ländlichen in städtische Gebiete zu einer zunehmenden Bevölkerung in Ballungsräumen allgemein und in Wiesbaden im Speziellen.

Bis zum Jahr 2030 wird in Wiesbaden von einem Zuwachs der Bevölkerung von mindestens 27.000 Einwohnern ausgegangen: Danach werden 2030 für Wiesbaden 312.000 Einwohner (inkl. Ostfeld) prognostiziert.¹²

Abbildung 4-1: Einwohnerentwicklung der Landeshauptstadt Wiesbaden bis zum Jahr 2030



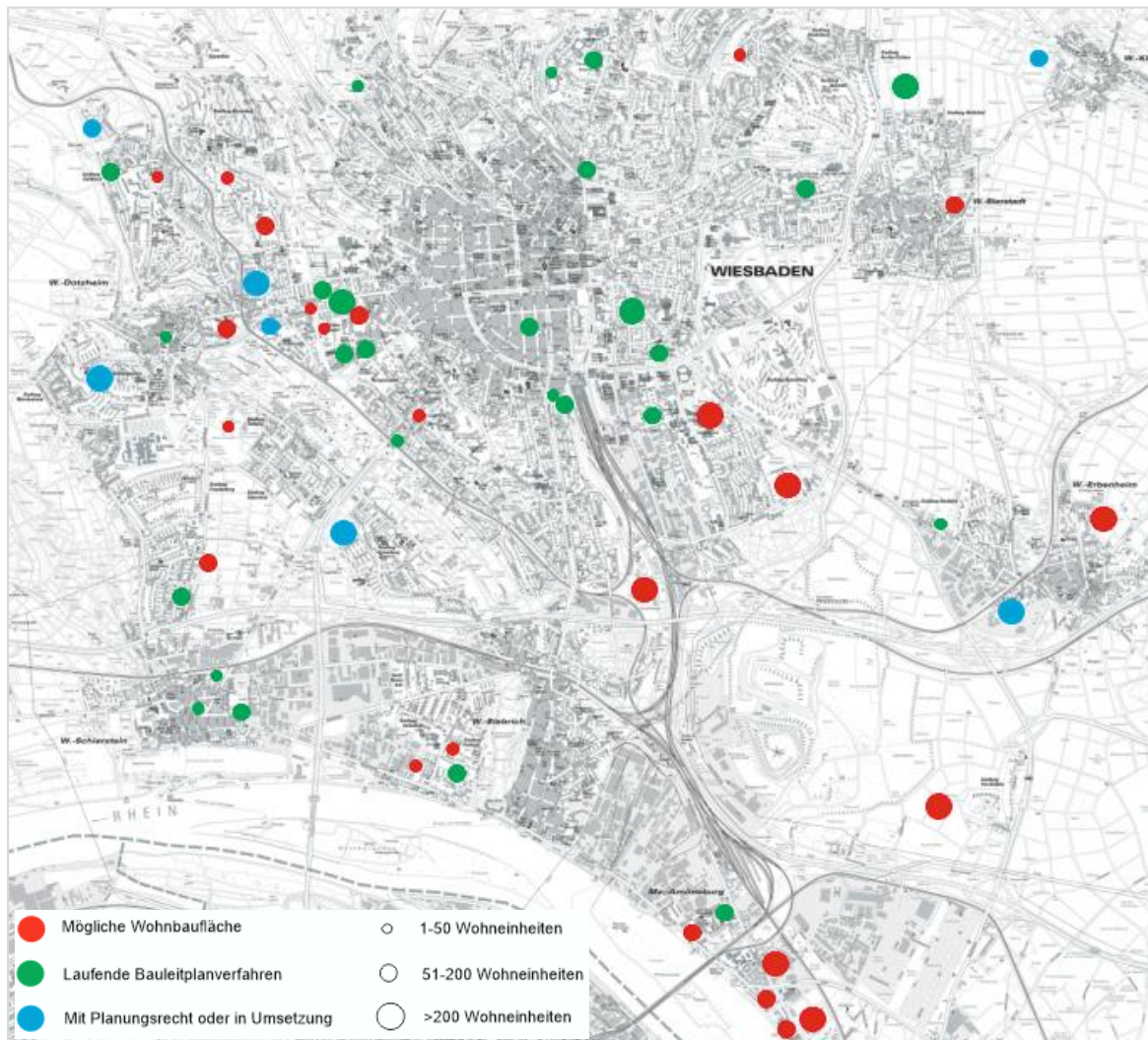
Quelle: Amt für strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik der Stadt Wiesbaden, eigene Darstellung

Ursache ist die positive Bevölkerungsentwicklung in einzelnen Stadtteilen sowie die Erschließung neuer Siedlungsgebiete bzw. Impulsflächen wie beispielsweise des Ostfelds. Die in den Modellrechnungen verwendeten Einwohnerzahlen sowie Prognosen stammen vom Amt für strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik der LHW. Die Hochrechnung von 2025 und 2030 der einzelnen Stadtteile erfolgte mit Hilfe von Trendrechnungen.

¹² Amt für strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik der Stadt Wiesbaden

Abbildung 4-2 zeigt, dass sich verschiedene Wohngebiete in planerischer Vorbereitung befinden. Zusätzlich soll allein im Ostfeld auf einer Fläche von 450 Hektar, neben attraktiven Gewerbeflächen, Wohnraum für etwa 10.000 Menschen entstehen.

Abbildung 4-2: Wohnbauflächenpotenziale der Landeshauptstadt Wiesbaden bis zum Jahr 2030

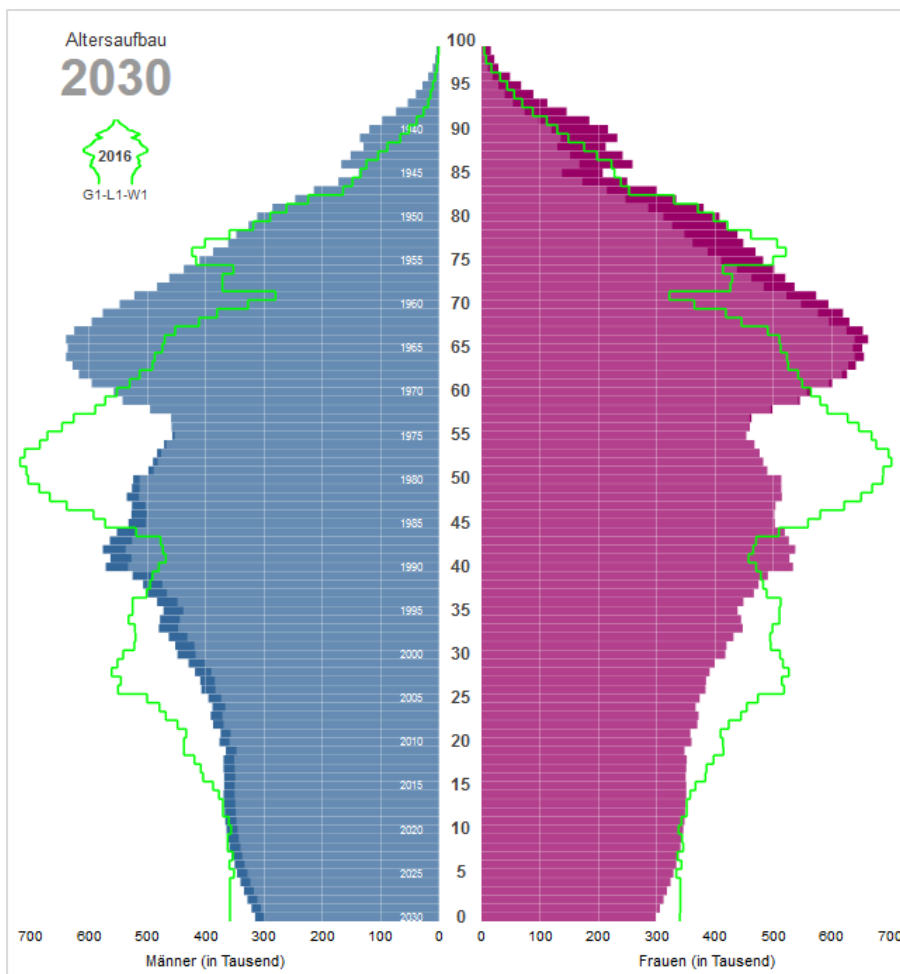


Quelle: Stadtplanungsamt der Stadt Wiesbaden (Stand: Oktober 2018), eigene Darstellung

Neben dem allgemeinen Bevölkerungszuwachs wird sich auch die Altersstruktur verschieben. Wenn man davon ausgeht, dass ältere Mitbürger, die heute bereits den MIV bevorzugen, diesen auch weiterhin regelmäßig nutzen wollen und mit zunehmender Lebenserwartung und Fitness dies auch tun werden, so ist zukünftig mit einem weiteren Anstieg des MIV zu rechnen. Dieser Anstieg wird voraussichtlich vor 2030 seinen Höhepunkt erreichen.

Die demographische Entwicklung für Deutschland ist in Abbildung 4-3 abgebildet und veranschaulicht die prognostizierte Bevölkerungsstruktur bis zum Jahr 2030, verglichen mit dem Jahr 2016.

Abbildung 4-3: 13. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung für Deutschland

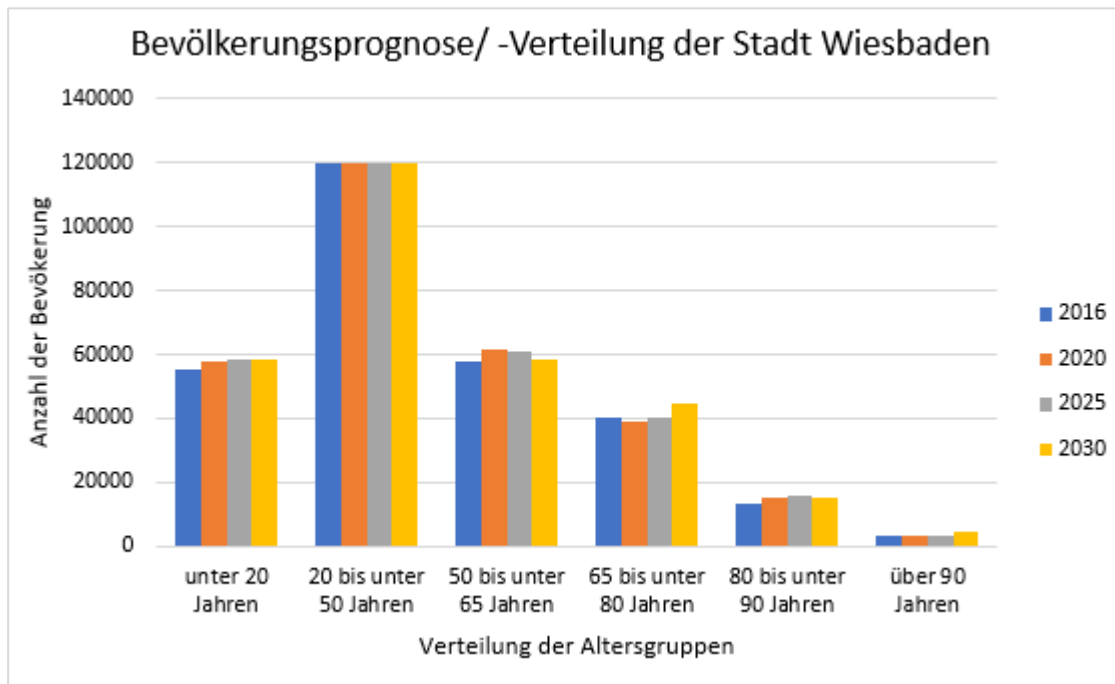


Quelle: Statistisches Bundesamt¹³

¹³ Bundesweite demographische Entwicklung 2030 gegenüber 2016 (grün)

Für Wiesbaden selbst ist eine ähnliche Entwicklung abzusehen. Neben dem allgemeinen Bevölkerungswachstum wird die Wiesbadener Bevölkerung bis 2030 älter. Während die Zahl der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (20 bis unter 65 Jahre) konstant bleibt, nimmt die Gruppe der unter 20-jährigen, der 65-jährigen und Älteren stetig zu¹⁴. Die Entwicklung der Bevölkerung in Wiesbaden kann der nachfolgenden Abbildung entnommen werden.¹⁵

Abbildung 4-4: Bevölkerungsprognose und -Verteilung der Stadt Wiesbaden



Quelle: Landeshauptstadt Wiesbaden, Amt für Strategische Steuerung: Monitoring zum demographischen Wandel in Wiesbaden, eigene Darstellung

Vor diesem Hintergrund wird in Wiesbaden die Verkehrsnachfrage weiter zunehmen. Die Zunahme des motorisierten Verkehrs in Wiesbaden spiegelt sich auch in den Pkw-Bestandsdaten wider, die in den letzten Jahren weiter angestiegen sind: 2018 waren in der Gesamtstadt 144.754 Pkw registriert, 2009 waren es noch 130.720. Die Zuwächse betragen im Durchschnitt der letzten Jahre rund 2.000 Pkw pro Jahr. Bezogen auf die Bevölkerung waren im Jahr 2018 ca. 524 Pkw pro 1.000 Einwohner zugelassen, ein Spitzenwert unter den hessischen Großstädten, die allesamt deutlich unter 500 Pkw pro 1.000 Einwohner liegen. An nächster Stelle steht Darmstadt mit 464 Pkw pro 1.000 Einwohner, Frankfurt am Main, Offenbach und Kassel

¹⁴ Für die Modellrechnungen orientieren sich die altersgruppenspezifischen Anteile systembedingt an den Prognosedaten der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM).

¹⁵ Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik: Monitoring zum demographischen Wandel in Wiesbaden, 2017

erreichen einen Wert von ungefähr 450 Pkw pro 1.000 Einwohner. Auch in Mainz sind deutlich weniger Pkw pro Kopf zugelassen als in Wiesbaden (468 Pkw pro 1.000 Einwohner).

Die Herausforderung wird sein, die Mobilitätsbedürfnisse in Wiesbaden, trotz wachsender Bevölkerung und vergleichsweise starker Fixierung auf den Pkw, auf andere Verkehrsmittel umzulenken. Hierzu sind Anreize und Angebote nötig, aber auch klare Grenzen für die Nutzung des Pkw beim fließenden und ruhenden Verkehr zu setzen.

Vor dem Hintergrund ist ein gezielter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur künftig notwendig, um den wachsenden Bedürfnissen gerecht zu werden und ergänzend einen möglichen Umstieg auf andere Verkehrsmittel (insbesondere ÖPNV) zu gewährleisten.

Die Kapazitäten des hochfrequentierten übergeordneten Straßennetzes um Wiesbaden werden weiter erhöht, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit dauerhaft zu gewährleisten. Zusätzlich wird mit Hilfe von Neubauplanungen von Ortsumgehungsstraßen verstärkt darauf hingearbeitet, Siedlungsgebiete zu entlasten und den Verkehr zu verstetigen, auch um Stickoxid-Belastungen (NO_x) zu senken. Es sind verschiedene Kapazitätserweiterungen geplant (Ausbau Schiersteiner Brücke, Ausbau A 66 zwischen Erbenheim und Schiersteiner Kreuz, etc.).¹⁶

Im ÖPNV erwartet der zuständige Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) bis 2030 einen Nachfrageanstieg um ein Drittel im gesamten Zuständigkeitsbereich.¹⁷ Die zunehmende Verkehrsnachfrage wird sich insbesondere auf die Ballungsräume konzentrieren. Diesbezüglich sind Änderungen und Ergänzungen im Liniennetz seitens der lokalen Nahverkehrsorganisationen geplant (Wichtiges Projekt: Regionaltangente West), um die stark beanspruchten, radial auf Frankfurt führenden S-Bahn-Strecken zu entlasten und parallel neue Angebote zu schaffen.

Technische Innovationen können das Verkehrsmittelangebot erweitern und das Stadtbild zukünftig verändern. Beispielsweise vereinfacht die ständige Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens die Nutzung des MIV und stärkt den Trend der MIV-Nutzung im Alter. Spurhalte-, Parkmanöver- oder Bremsassistenten verbessern zudem die gesamte Verkehrssicherheit. Andere technische Innovationen wie Pedelecs stärken allerdings auch den Radverkehr und begünstigen den Verkehrsmittelumstieg. Die sich daraus entwickelnden Zunahmen des Umweltverbunds sind grundlegend positiv zu bewerten, reichen aber nicht aus, um die Ziele der Verkehrswende vollends zu erreichen.¹⁸

Dies bedeutet, dass bis zum Jahr 2030 keine weitreichenden strukturellen Verschiebungen im Modal Split erwartet werden, sofern keine wirksamen Maßnahmen für eine attraktive Nutzung alternativer Fortbewegungsmittel getroffen werden.

¹⁶ Bundesverkehrswegeplan 2015

¹⁷ RMV-Geschäftsführer Knut Ringat (FAZ, 27.11.2018)

¹⁸ Verkehrsverflechtungsprognose des BMVI

Hinsichtlich dieser Thematik hat die Stadt Wiesbaden Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV sowie des Radverkehrs formuliert. Aufgrund des vergleichsweise hohen Verkehrsanteils des MIV soll die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und Radverkehrs zukünftig im Vordergrund der Verkehrsplanungen stehen.¹⁹

Eine Reduktion des MIV ist auch im Hinblick auf die globalen Klima- und Umweltziele wichtig. Wiesbaden möchte zur Pilotstadt mit einer „Vision Zero Emission“ werden und durch die Umsetzung von Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrs einen messbaren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Denn auch das Land Hessen will bis zum Jahr 2050 klimaneutral werden und seine Treibhausgasemissionen um 90 % gegenüber 1990 reduzieren.²⁰

Der integrierte Klimaschutzplan beinhaltet bereits Vorgaben der Klimapolitik von EU und Bund. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, arbeitet man in der Autoindustrie zudem an einer effizienten Reduzierung der Emissionswerte für den MIV. Zukünftig sollen mehr Fahrzeuge des MIV und des ÖPNV elektrisch oder mit Hilfe alternativer Antriebstechniken betrieben werden.²¹

Große Potenziale werden hier im Radverkehr und in der Elektromobilität gesehen. Im innerstädtischen Bereich wird der ÖPNV bisher ausschließlich mit Bussen bedient. Aktuell ergeben sich durch den bisherigen Bevölkerungszuwachs Umstrukturierungsbedarfe. Eine positive Entwicklung des schienengebundenen ÖPNV steht dabei im Fokus. Während in der Kernstadt eine Reduktion des MIV im Vordergrund steht, sind für die östlichen Vororte nachfragegerechte Verbindungen in das Stadtzentrum von hoher Bedeutung.

Die Innenstadt Wiesbadens liegt in einem „Kessel“ zwischen Taunuskamm, Mosbacher Berg und Bierstadter Höhe, wodurch dort heute schon dem Thema Luftreinhaltung eine besondere Bedeutung zukommt. Entgegenwirkende Maßnahmen sollen z.B. den Fuß- und Radverkehr stärken und durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV den MIV reduzieren. Auch das Bewohnerparken ist ein wichtiges Beispiel, um den steigenden Zielkonflikten entgegen zu wirken. Der Suchverkehr für die Anwohner wird reduziert und für auswärtiges Verkehrsaufkommen wird die Anreise mit dem MIV dadurch unattraktiv.²²

Im Rahmen der Quartierserschließung in Wiesbaden wird zudem vermehrt darauf geachtet, Alternativen zum MIV zu fördern. Dazu zählen Carsharing- und andere öffentliche Mobilitätsangebote. Ein weiteres Ziel der Politik ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit, welche in zukünftigen Planungen stärker berücksichtigt werden soll.

¹⁹ Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+

²⁰ Integrierter Klimaschutzplan Hessen 2025

²¹ Green City Masterplan Wiesbaden

²² Integriertes Klimaschutzkonzept Wiesbaden

Abbildung 4-5: Plakatwand „Fahrrad aus dem Keller holen“ in Wiesbaden

Quelle: Umweltamt Wiesbaden

Durch den Ausbau der Anschlüsse zu den Radschnellverbindungen sowie baulichen Erweiterungen hin zu einem geschlossenen Radverkehrsnetz soll eine Steigerung des Radverkehrsanteils erreicht werden.

Durch Managementmaßnahmen soll zudem der Lieferverkehr in Summe reduziert werden.

4.2 Struktur und Oberziel im Zielsystem

Die Landeshauptstadt Wiesbaden benötigt für den Erhalt und die Entwicklung ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und ihrer Attraktivität für Bewohner, Unternehmer und weiterer Gäste ein dauerhaft tragfähiges Mobilitätssystem in ökonomischer, ökologischer und sozialer Hinsicht.

Aufgabe des Zielsystems ist es, hierfür einen Rahmen zu setzen und zu beschreiben, wohin sich Mobilität und Verkehr in Wiesbaden bis zum Jahr 2030 entwickeln sollen. Die Definition von Zielen ist die Voraussetzung für die Bildung von Maßnahmen. Im weiteren Bearbeitungsprozess dienen die Ziele als Bewertungsrahmen, um die Wirksamkeit und Zielerreichung der Maßnahmen zu überprüfen. Das Zielsystem unterteilt sich in:

- **Oberziel**, welches die übergeordnete Ausrichtung der Verkehrsentwicklung beschreibt und
- **Ziele**, die das Oberziel konkretisieren und überprüfbar sind sowie
- **Strategien**, die Ansätze zur Umsetzung der Ziele formulieren.

Für die Erarbeitung des Zielsystems wurden berücksichtigt:

- Bestehende verkehrliche Zielsysteme z.B. des VEP 2005, des Nahverkehrsplanes (NVP), des Radverkehrskonzeptes,
- Beschlüsse der Stadt Wiesbaden,
- Ergebnisse der vorliegenden Bestandsanalyse (vgl. Kapitel 3),
- Normative Regelungen mit bindender Wirkung für die verkehrliche Entwicklung z.B. BImSchG/39. BImSchV für die Luftreinhaltung,
- Allgemeine Ziele aus übergeordneten Planungen,
- Die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ (WISEK) und den VEP.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und die gemeinsam mit dem Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ im Rahmen des Beteiligungsprozesses entwickelten Visionen sind eine wesentliche Grundlage für die Formulierung von Zielen zur zukünftigen Gestaltung des Verkehrssystems. Hinzu kommen Ziele, die sich aus der Beschlusslage der Stadt Wiesbaden, aus allgemeinen Zielen der Stadtentwicklung sowie aus übergeordneten Planungen und gesetzlichen Regelungen ableiten lassen.

Die Ziele zu Mobilität und Verkehr sind mit dem Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ abgestimmt und finden sich dort im Qualitätsziel „Mobilität“ wieder.

Die Ziele sind auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt. Eine Ordnung der Einzelziele zu einem Zielsystem ist notwendig, um die verschiedenen Abhängigkeiten untereinander aufzuzeigen und die Zusammenhänge zwischen Einzelzielen zu verdeutlichen. Die höchste Ebene im Zielsystem bildet das Oberziel (vgl. Kapitel 4.2.1). Daraus werden die **Ziele für die Verkehrsentwicklungsplanung** abgeleitet (vgl. Kapitel 4.2.2).

Da typischerweise Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit an sehr unterschiedlichen Standorten stattfinden, sind Ortsveränderungen zwingend. Ortsveränderungen wiederum beanspruchen soziale, ökonomische und ökologische Ressourcen und lösen somit negative externe Effekte aus. **Grundansatz der Verkehrsentwicklungsplanung ist es, die künftigen Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, dabei jedoch die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu minimieren.**

Das führt zu den Strategien der Verkehrsentwicklungsplanung, die Handlungsansätze zur Umsetzung der Ziele definieren (vgl. Kapitel 4.2.3). Hierbei können Handlungsansätze auch verschiedenen Strategien zugeordnet werden, sodass es hier zu Überschneidungen kommen kann. Die folgenden aus den Zielen abgeleiteten Strategien und Handlungsansätze wurden im Zuge des Beteiligungs- und Entscheidungsprozesses 2016/2017 in den Fachwerkstätten mit Vertreter/innen der Politik sowie den Ortsbeiräten erarbeitet und im Dezember 2017 im Fachbeirat bestätigt.

4.2.1 Das Oberziel: Wir sind nachhaltig mobil!

Im Kontext mit den Qualitätszielen steht das Oberziel (Qualitätsziel) des VEP: **Wir sind nachhaltig mobil!**

Wir²³ in Wiesbaden wollen Mobilität und Verkehr ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltig gestalten.

Es gilt, die Stadt als Lebens- und Begegnungsraum im Einklang mit den Zielen des Stadtentwicklungskonzept 2030+ (WISEK) attraktiv zu gestalten. Dabei sind die Erreichbarkeit aller Einrichtungen in Wiesbaden durch ein leistungsfähiges Verkehrssystem, die Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen als Voraussetzung zur gleichberechtigten Teilhabe und die effektive Abwicklung eines stadtverträglichen Wirtschafts- und Pendlerverkehrs zu sichern. Hierzu gehört die **Entwicklung der Stadt als Lebens- und Begegnungsraum** im Einklang mit den Zielen der Stadtentwicklung, die **Sicherung der Erreichbarkeit aller Einrichtungen** für Kultur, Arbeit, Bildung und Freizeit in Wiesbaden sowie die Verbesserung von **Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl**.

Ein weiteres Ziel ist die **Sicherung der Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen**. Gleichrangig damit steht das Leitziel einer **umwelt- und klimaverträglichen Entwicklung** des städtischen Verkehrs auf der Grundlage der bisherigen Bemühungen der Stadt Wiesbaden, die im Lärmaktions- und Luftreinhalteplan sowie in einem Stadtverordnetenbeschluss zum Klimaschutz fixiert sind.

²³ Die Formulierung der Ziele in der „Wir-Form“ signalisiert, dass die Erreichung der Ziele eine gemeinsame und gesamtgesellschaftliche Aufgabe ist.

4.2.2 Die Ziele des VEP Wiesbaden

Die einzelnen Teilziele stehen innerhalb des Zielsystems zunächst gleichrangig nebeneinander. Die definierten Ziele können aber untereinander im Konflikt stehen. So kann z.B. die Einhaltung ökologischer Ziele bzw. Grenzwerte im direkten Widerspruch zu ökonomischen Interessen stehen. Im Rahmen der Abwägung gilt es daher anschließend, für ein ausgewogenes Miteinander der Verkehrsteilnehmenden und der Verkehrsarten in Wiesbaden zu sorgen.

Ziel 1: Stadt als Lebens- und Begegnungsraum im Einklang mit den Zielen der Stadtentwicklung attraktiv entwickeln

Wir in Wiesbaden wollen die urbanen Qualitäten unserer Stadt stärken und treten daher für eine allgemeine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum ein sowie für eine stärkere Ausrichtung der Stadtgestalt an die angrenzenden Nutzungen. Hierfür sind, auch aus Gründen der Verkehrssicherheit, angemessene Geschwindigkeiten sowie die Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte (z.B. autofreie/autoarme Quartiere) eine bedeutende Voraussetzung.

Ziel 2: Erreichbarkeit aller Einrichtungen in Wiesbaden durch ein leistungsfähiges Verkehrssystem gewährleisten

Als Landeshauptstadt sowie als Zentrum für Gesundheit, Kultur, Politik, Verwaltung und Bildung ist Wiesbaden attraktiv für Bewohner/innen, Beschäftigte, Besucher/innen sowie Gäste, die ihre Ziele direkt, bequem, sicher und barrierefrei erreichen sollen. Wiesbaden lebt von der überwiegend guten Erreichbarkeit seiner Ziele auf der Ebene des Quartiers, der Stadt und der Region. Wir Wiesbadener/innen wollen unsere Bedürfnisse auch künftig möglichst wohnortnah erledigen können. Hierfür sind eine dezentrale Versorgung und die Auswahlmöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln Grundvoraussetzung.

Ziel 3: Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern

Wir in Wiesbaden haben zum Ziel sowohl die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer/innen weiter zu verbessern (Vision Zero²⁴) als auch die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum zu erhöhen. Menschen gleich welchen Alters, Geschlechts oder Nationalität sollen sich im öffentlichen Raum selbstbestimmt aufhalten und bewegen können.

²⁴ Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): „Ziel von „Vision Zero“ ist: keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Kern der Strategie ist ein sicheres Verkehrssystem und die Einsicht, dass der Mensch als Teil dieses Systems nicht fehlerfrei agiert. Die Gestaltung der Verkehrsmittel und der Verkehrswege muss dieser Erkenntnis entsprechen und die Regelwerke zur Teilnahme am Straßenverkehr sind entsprechend anzupassen.“

Ziel 4: Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs

Durch eine konsequente Reduzierung von Luft- und Lärmschadstoffen sowie Treibhausgasemissionen gewährleisten wir, dass das Leben in Wiesbaden für alle auch zukünftig gesund und lebenswert ist. Hierfür ist sowohl die Umsetzung des technisch möglichen wie auch eine Steigerung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbunds erforderlich.

Ziel 5: Mobilitätschancen und damit gleichberechtigte Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen sichern

Die Anforderungen an das Verkehrssystem unterscheiden sich je nach sozialen, gesundheitlichen oder wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Bevölkerung. Wir gestalten das Verkehrssystem so, dass allen Wiesbadener/innen die gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht wird.

Ziel 6: Effektive Abwicklung eines stadtverträglichen Kfz-Verkehrs

Die LHW verfügt über enge funktionsräumliche Verflechtungen innerhalb und außerhalb der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main, was sich im Wirtschafts- und Pendlerverkehr sowie durch einen hohen Anteil an Freizeit- und Einkaufsverkehr abbildet. Die effektive Abwicklung dieser Verkehre ist durch ein leistungsfähiges und zuverlässiges Verkehrssystem sicherzustellen.

Um die schädlichen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs zu minimieren, streben wir an, Rahmenbedingungen für eine stadtverträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs und die Nutzung anderer Verkehrsmittel zu schaffen.

4.2.3 Die Strategien zur Umsetzung der Ziele

Die Strategien zeigen die Möglichkeiten zur Erreichung der Ziele auf. Strategien können dabei einzeln oder kombiniert wirken.

Stärkung des Umweltverbundes (ÖV, Fuß, Rad)

- Förderung eines attraktiven Angebots im ÖPNV
- Nachhaltige Finanzierung ÖPNV
- Verbesserung der Vernetzung der Verkehrssysteme (Inter- und Multimodalität, Mobilpunkte)
- Förderung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
- Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Förderung eines Fahrradverleih-Angebots
- Förderung des Carsharing-Angebots
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit

Effiziente und stadtverträgliche Abwicklung des Pendler- und Wirtschaftsverkehrs

- Verlagerung von Autofahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)
- Verbesserung der Verkehrsabwicklung des motorisierten Verkehrs (MIV, ÖPNV)
- Optimierung der Lichtsignalsteuerung
- Reduzierung von Staus und zähflüssigem Verkehr im Stadtgebiet
- Bündelung von Verkehrsströmen des MIV auf leistungsfähigen Hauptachsen
- Instandhaltung der Straßeninfrastruktur (hohes Qualitätsniveau)
- Verbesserung der Abwicklung des Lieferverkehrs in der Fußgängerzone, v. a. unter dem Aspekt der Stadtverträglichkeit

Bedarfsgerechte Aufteilung und flexible Nutzung von Straßenräumen

- Bedarfsgerechte Zuordnung von Flächen durch Umgestaltung von Straßenräumen „von außen (Gehweg) nach innen (Fahrbahn)“ (richtliniengerecht)
- Gestalten und/oder Ausweisen von multifunktionalen Straßenräumen und Plätzen (temporär oder dauerhaft)

Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Entschärfung von Unfallpunkten und Unfalldüfungspunkten
- Anordnung von umfeldverträglichen Kfz-Geschwindigkeiten
- Konsequente Umsetzung und Kontrolle von Regelungen und Richtlinien („technischer Stand“)
- Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens (z.B. Beleuchtung, Belebtheit)

Einsatz und Förderung innovativer Mobilitätstechnologien

- Nutzung technologischer Entwicklungen für die effiziente Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs
- Förderung und Nutzung neuer Optionen für Mobilitätsdienstleistungen, z.B. durch den Einsatz von Smartphones (informieren, reservieren, buchen, bezahlen ...)
- Umstellen der Busflotte auf E-Mobilität
- Umstellen der städtischen Fahrzeugflotte auf emissionsarme Fahrzeuge
- Förderung von E-Mobilität
- Konsequente Kontrolle von Emissionen und Immissionen

Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Verkehrssysteme für mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkte Personengruppen sowie einkommensschwache Personen

- Gestaltung des öffentlichen Raums einfach und selbsterklärend nutzbar („Design für alle“)

- Barrierefreie Ausgestaltung aller ÖPNV-Fahrzeuge, baulichen Anlagen/Haltestellen und Informationsmedien im ÖPNV
- Förderung und Unterstützung einer eigenständigen und sicheren Mobilität von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen
- Gewährleistung einer ausreichenden sozialen Sicherheit und Abbau von Angsträumen im Fuß- und Radverkehr

Förderung einer zukunftsfähigen positiven Mobilitätskultur durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und des Mobilitätsmarketings

- Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme und partnerschaftlichen Verhaltens
- Zielgruppenspezifische Angebote des Mobilitätsmanagements für Quartiere, Betriebe und Schulen mit zugehöriger Öffentlichkeitsarbeit
- Durchführen von zielgruppenspezifischen Kampagnen (z.B. Jugend) und Projekten zur Verkehrserziehung und Mobilitätskultur für ein positives Verkehrsklima

4.3 Fazit

Die Landeshauptstadt Wiesbaden benötigt für den Erhalt und die Entwicklung ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und ihrer Attraktivität für Bewohnerschaft, Unternehmer und Gäste ein dauerhaft tragfähiges Mobilitätssystem in ökonomischer, ökologischer und sozialer Hinsicht.

Aufgabe des Zielsystems ist es, hierfür einen Rahmen zu setzen und zu beschreiben, wohin sich Mobilität und Verkehr in Wiesbaden bis zum Jahr 2030 entwickeln sollen. **Die Definition von Zielen ist die Voraussetzung für ein effizientes und effektiv gestaltendes planerisches und politisches Handeln.**

Das Zielsystem gliedert sich in:

- Oberziel, welches die übergeordnete Ausrichtung der Verkehrsentwicklung beschreibt,
- Ziele, die das Oberziel konkretisieren und
- Strategien, die Ansätze zur Umsetzung der Ziele formulieren.

Die Definition von Zielen und Strategien ist die Voraussetzung für die Bildung von Maßnahmen. Im weiteren Bearbeitungsprozess dienen die Ziele als Bewertungsrahmen, um die Wirksamkeit und Zielerreichung der Maßnahmen zu überprüfen.

Im Rahmen des Zielsystems stehen die Ziele und auch die Strategien zunächst gleichrangig nebeneinander und erscheinen, einzeln betrachtet, in sich schlüssig und widerspruchsfrei. Jedoch ist es plausibel und nachvollziehbar, dass **bei vollständiger Erfüllung eines einzelnen Ziels oft andere Ziele nachrangig behandelt werden müssen und nicht in gleichem Maße erfüllt werden können.** So kann z.B. die Einhaltung ökologischer Ziele bzw. Grenzwerte im Widerspruch zu ökonomischen Interessen stehen. Oder es können nicht die

räumlichen Anforderungen aller Verkehrsarten gleichermaßen erfüllt werden, weil die Flächen in den Straßenräumen nicht beliebig erweiterbar sind und Prioritäten gesetzt werden müssen. **Um abschätzen zu können, welche Auswirkungen entstehen, wenn unterschiedliche Zielausrichtungen verfolgt würden, wurden zwei - sehr unterschiedlich ausgeprägte - Szenarien entwickelt** (vgl. Kapitel 6).

Im weiteren Bearbeitungsprozess werden die Ziele als Bewertungsmaßstab angesetzt, um die nachfolgend zu entwickelnden zwei Szenarien hinsichtlich ihrer jeweiligen Zielerreichung zu beurteilen.

5 Verkehrsmodell und Analysefall

5.1 Szenarien als Grundlage für die Verkehrsentwicklungsplanung

Langfristige Strategien von neuen Verkehrskonzepten stehen im Spannungsfeld, einerseits Mobilität als Grundlage lebendiger und lebenswerter Städte sowie als Basis der Wirtschaftskraft zu sichern, und andererseits die Umwelt vor den negativen Folgen der individuellen Motorisierung zu schützen. Dabei gilt nicht nur die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere die des Straßennetzes und die Erreichbarkeit mit dem Umland sicherzustellen, sondern auch die Ansprüche des Rad- und Fußverkehrs zu berücksichtigen sowie die Stadtverträglichkeit des Verkehrs zu gewährleisten.

Die Lösung der Zielkonflikte mit der jeweils gewünschten Priorisierung ist eine zentrale Aufgabe der kommunalen Verkehrspolitik und somit auch eine Aufgabe des VEP. Hier setzt die **Szenariotechnik** an, mit der die Verkehrsnachfrage in einem Simulationsmodell prognostiziert und im Modellstraßennetz dargestellt werden kann. Grundlage sind die verfügbaren Eingangsdaten in Form von erhobenen Verkehrsbelastungen und weitere Mobilitätskenngrößen aus dem Analysejahr sowie Annahmen zum künftigen Verkehrsgeschehen, die auf die Verkehrsnachfrage und das -angebot abzielen. Das Ergebnis der Verkehrsmodellierung für ein Prognosejahr zeigt, wie der Verkehr unter veränderten Bedingungen und mit den in den Szenarien unterstellten Maßnahmen in Wiesbaden ablaufen würde. Systembedingt weisen die Ergebnisse von Verkehrsmodellen immer Unschärfen und Unsicherheiten auf, auch wenn die modellseitig ausgegebenen exakten Zahlenwerte einen anderen Eindruck vermitteln. Daher sind die Ergebnisse aus dem Verkehrsmodell mehr als Abschätzung und Orientierung zu verstehen denn als genaue Voraussage zukünftigen Geschehens.

Die Bildung von weiteren Szenarien erfolgt durch die Kombination von einzelnen (verkehrspolitischen) Maßnahmen, die sich aus dem Zielsystem ableiten lassen. Die verkehrsrelevanten strukturellen Randbedingungen, wie die Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahl mit Standortfestlegungen (Dichte, Mischung und Zuordnung von Nutzungen) und die demografischen Entwicklungen, welche die Verkehrsnachfrage bestimmen, werden im Rahmen der untersuchten Szenarien nicht variiert, sondern bilden die Grundlage der künftigen Verkehrserzeugung.

Für den VEP wurden zwei aufeinander aufbauende Szenarien definiert, die aus dem Analysefall hervorgegangen sind. Analysejahr ist 2015, das Prognosejahr 2030.

- **Analysefall**

Der Analysefall bildet die Grundlage für aufbauende Untersuchungen in weiterführenden Szenarien. Unter Berücksichtigung von vorhandenen Verkehrsdaten wird die Ausgangslage des Verkehrs für Wiesbaden im Modell eingestellt und kalibriert.

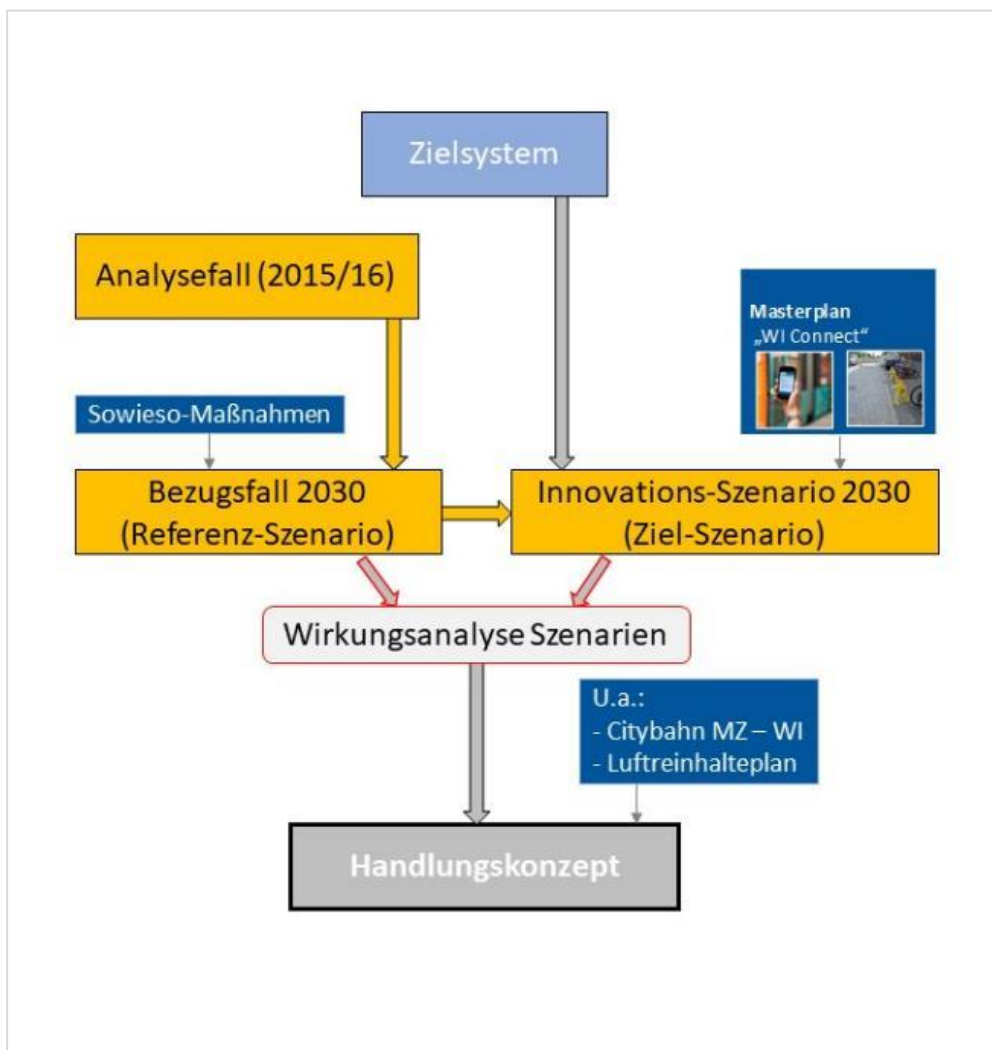
- **Bezugsfall 2030**

Der Bezugsfall 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 LHW.

- **Innovationsszenario 2030**

Das Innovationsszenario enthält die Maßnahmen des Bezugsfalls und weitere, in der verkehrspolitischen Diskussion befindliche Maßnahmen (z. B. das Radverkehrskonzept und Maßnahmenvorschläge aus dem GreenCity Masterplan „WI Connect“), die sich aus dem Zielsystem ableiten. Abbildung 5.1 zeigt, wie der Analysefall, die untersuchten Szenarien und die Wirkungsanalysen miteinander verknüpft sind und zum Handlungskonzept führen.

Abbildung 5-1: Vom Zielsystem zum Handlungskonzept: Schematischer Untersuchungsablauf



Quelle: Eigene Darstellung

Die Wirkungsanalyse (vgl. Kapitel 6.4) der Szenarien umfasst die **verkehrlichen, umweltbezogenen und sicherheitsbezogenen Kriterien**.

Die Szenarien sind somit Zukunftsbilder, die durch ihre Ausrichtung unterschiedliche Ansätze der Verkehrsentwicklung und -beeinflussung des künftigen Verkehrsverhaltens sowie deren verkehrlichen und nicht-verkehrlichen Wirkungen darstellen.

Die Gegenüberstellung der zwei Szenarien zeigt die Veränderungen, die durch die Umsetzung der Maßnahmen des Innovationsszenarios gegenüber dem Bezugsfall 2030 erreicht werden können. Dabei ist zu beachten, dass der Vergleich der beiden Szenarien nicht die Wirkung einzelner Maßnahmen zeigen kann, sondern allein die Gesamtheit aller in den Szenarien hinterlegten Veränderungen.

Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse dienen als Grundlage für die fachliche und politische Diskussion und der Entwicklung eines Integrierten Handlungskonzepts, das die langfristige Strategie zur Steuerung des Verkehrs darstellt. Bei der Ausgestaltung des Integrierten Handlungskonzepts sind die Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel auf Widerspruchsfreiheit und mögliche negative Rückkopplungseffekte zu prüfen.

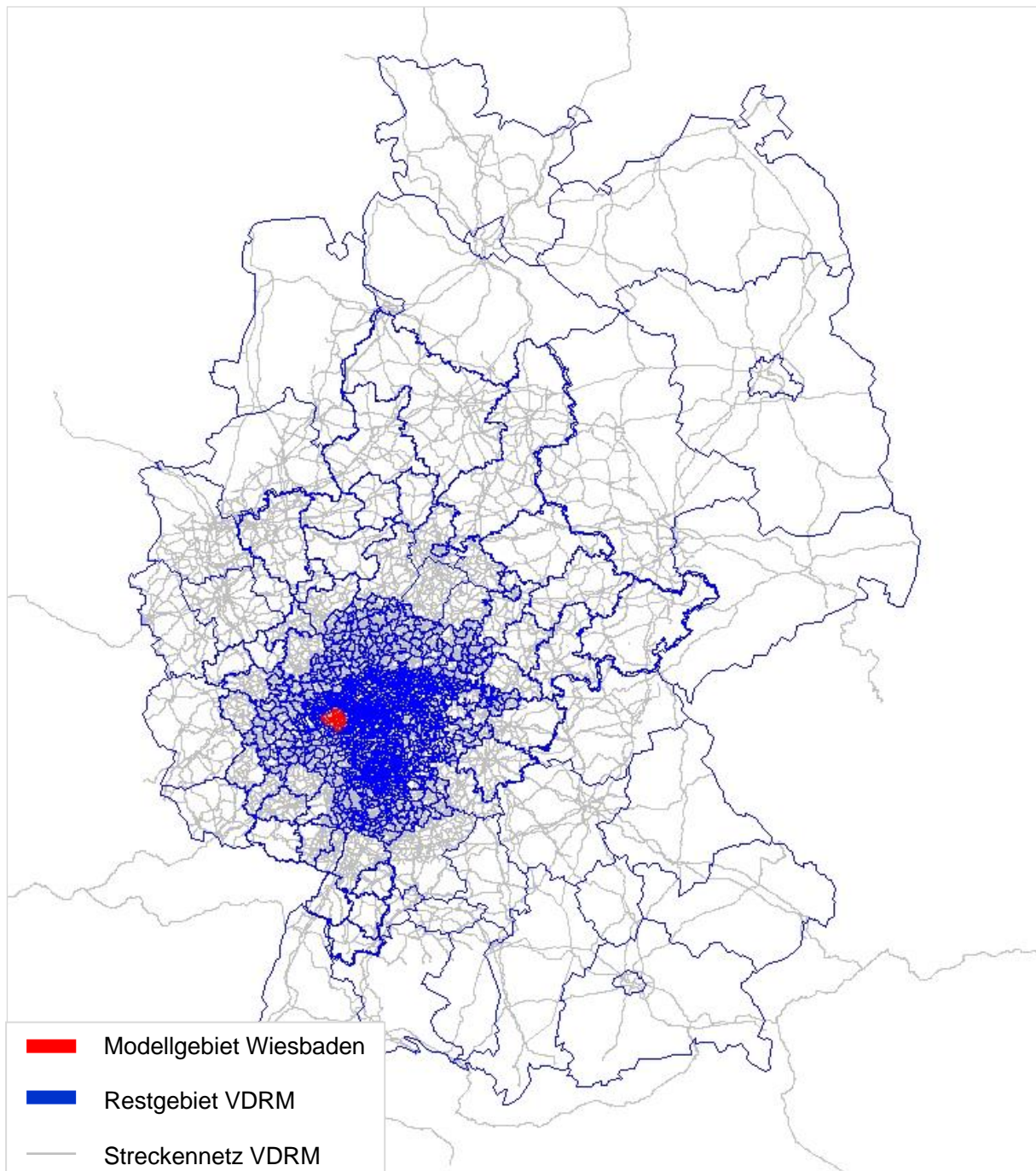
5.2 Das Verkehrsmodell als Herzstück der Szenarien

Das im Rahmen des VEP Wiesbaden verwendete Verkehrsmodell ist ein regionales Modell, das auf der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) beruht. Die VDRM wird seit den 80er Jahren von Hessen Mobil (und seiner Vorgängerinstitution Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung) aufgebaut und standardmäßig als Planungs- und Bewertungsinstrument zur Untersuchung verkehrlicher Wirkungen in der Metropolregion Rhein-Main eingesetzt. Neben dem regelmäßigen Abgleich sozio-demographischer Grundlagen werden auch Daten aus Verkehrsuntersuchungen implementiert und im Modell kalibriert.

Die VDRM ist als 4-Stufen-Modell konzipiert und verfügt über bewährte Methoden zur Berechnung der Verkehrserzeugung, Verkehrsverteilung, Verkehrsmittelwahl und Verkehrsumlegung auf ein eingestelltes Streckennetz. Die VDRM ist in der aktuellen Version in ca. 2.000 Verkehrszellen unterteilt, wovon 26 Zellen auf die Stadt Wiesbaden entfallen. Die Darstellungstiefe der VDRM ist überwiegend auf das regionale Verkehrsaufkommen sowie netzbezogen auf Hauptverkehrsstraßen eingestellt. Da das Modell für detailliertere Anforderungen modifiziert und verfeinert werden muss, dient es für die Bearbeitung des VEP Wiesbaden als Grundlage. Der Modellbereich ohne Wiesbaden wurde samt Strukturdaten und Netzeinstellungen aus der VDRM übernommen.

In Abbildung 5-2 ist deutlich ersichtlich, dass der Detaillierungsgrad der VDRM-Zelleinteilung sowie der hinterlegten Strukturdaten für das Rhein-Main Gebiet feiner ausgearbeitet ist und nach außen hin deutlich gröber wird.

Abbildung 5-2: Verkehrszellen der VDRM



Quelle: VDRM, eigene Darstellung

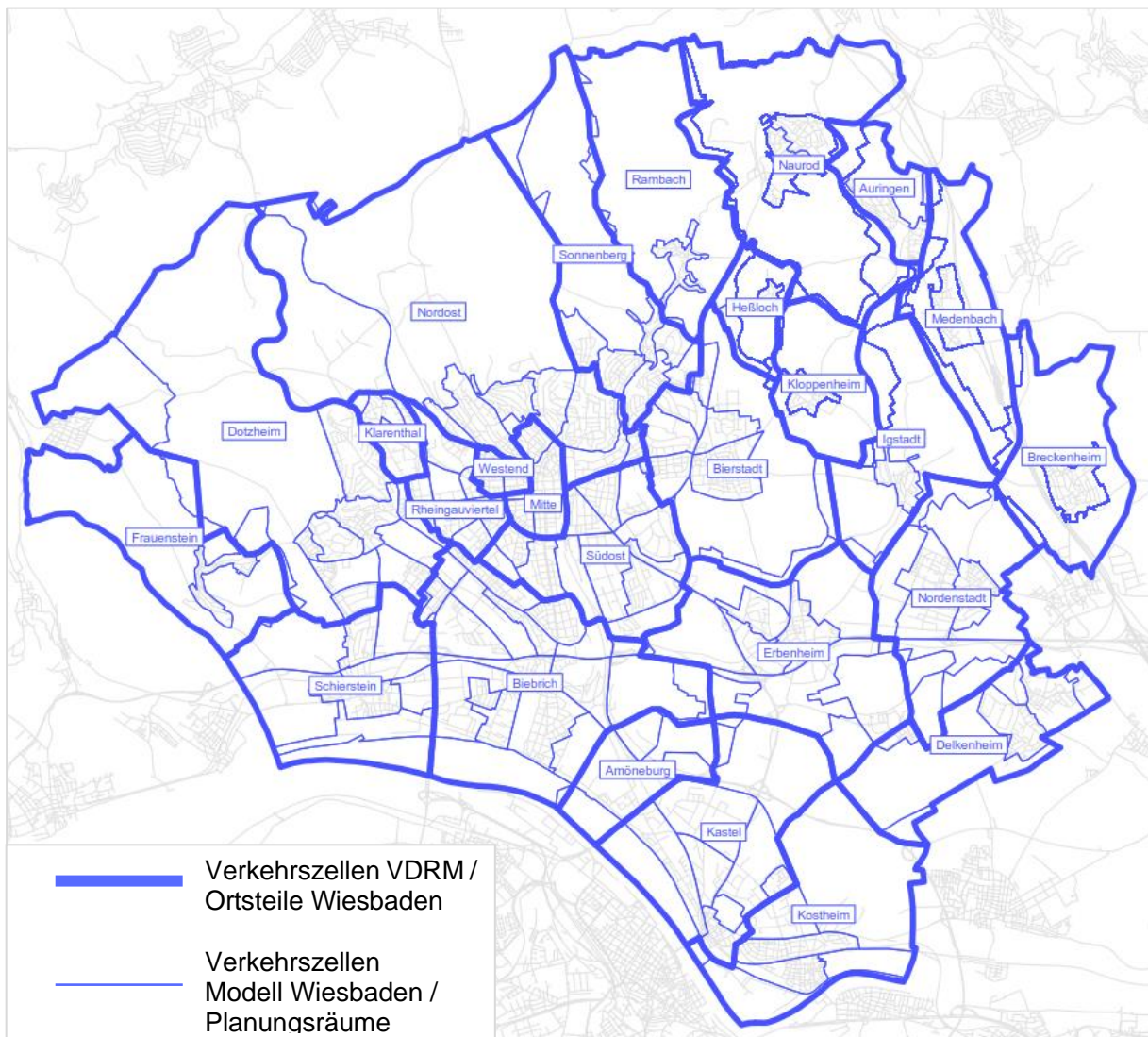
Die Verkehrszellen im erweiterten Umland wurden an die neuen Anforderungen angeglichen und teilweise zur besseren Verarbeitbarkeit zusammengefasst.

Für die Ausarbeitung des Wiesbadener Modellgebiets wurden folgende Bearbeitungsschritte zur Verfeinerung durchgeführt:

- Unterteilung der 26 Verkehrszellen für Wiesbaden in 145 Verkehrszellen
- Austausch aller Strukturdaten pro Zelle (z.B. Einwohner in erzeugungsspezifischen Personengruppen)
- Setzen der Anbindungen zwischen Verkehrszellen und Streckennetz
- Anpassung des in der VDRM hinterlegten Streckennetzes in Abstimmung mit der Stadt Wiesbaden
- Anpassung des Berechnungsverfahrens

Abbildung 5-3 zeigt die ursprüngliche Verkehrszelleneinteilung der VRDM sowie dessen Verfeinerung in 145 Planungsgebiete (Verkehrszellen) für das Verkehrsmodell Wiesbaden.

Abbildung 5-3: Verkehrszellen des Verkehrsmodells



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

Das für den VEP Wiesbaden entwickelte Verkehrsmodell zeichnet sich durch folgende Eigenschaften aus:

Tabelle 5-1: Eigenschaften des Verkehrsmodells

Anzahl Verkehrszellen	
Für Wiesbaden:	145
Außerhalb Wiesbadens:	440
Insgesamt	585
Personengruppen/Quellseitige Strukturgrößen²⁵	
Kleinkinder	
Grundschüler/innen	
Schüler/innen an weiterführenden Schulen	
Studierende	
Auszubildende	
Erwerbspersonen	
Nichterwerbspersonen	
Rentner/innen 65-74	
Rentner/innen 75+	
Wege Zwecke/Zielseitige Strukturgrößen	Kategorie Wege Zwecke
Grundschule	Ausbildung
Weiterführende Schule	Ausbildung
Hochschule	Ausbildung
Berufsschule	Ausbildung
Arbeit	Arbeit
Einkauf, täglicher Bedarf	Einkauf/Private Erledigungen
Einkauf, längerfristiger Bedarf	Einkauf/Private Erledigungen
Private Erledigungen	Einkauf/Private Erledigungen
Freizeit	Freizeit
Wohnen (Besuch)	Sonstige
Sonstige Aktivitäten	Sonstige
Verkehrsmittel/Nachfragesegmente	
Fußgänger	
Fahrrad	
Öffentlicher Verkehr	
Pkw	
Lkw Wirtschaftsverkehr (nach Fzg.-Klassen)	

Quelle: Eigene Darstellung

²⁵ Relevante Personengruppen sind zusätzlich unterteilt in „mit/ohne Pkw-Verfügbarkeit“

In Kombination mit Mobilitätsverhaltensdaten, die für den Wiesbadener Raum ebenfalls angepasst wurden, kann die Verkehrsnachfrage für den MIV berechnet und ausgegeben werden.²⁶ Die Ergebnisse und grundsätzlich alle Belastungsdaten im Modell werden als Kfz pro 24 Stunden an einem durchschnittlichen Werktag dargestellt (DTV_{W,5}).

Im Rahmen der Wirkungsanalyse der beiden Szenarien lassen sich aus den Verkehrsmodellrechnungen u.a. folgende relevante Kenngrößen ableiten:

- Modal Split, differenziert nach innerstädtischem Verkehr und Stadt-Umland-Relationen für den MIV, den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr
- Kfz-Verkehrsbelastung für einen durchschnittlichen Werktag (24 Stunden)
- Routenwahl für den MIV
- Durchflussfähigkeit des Straßennetzes

Für den Prognosehorizont 2030 liegt dem Gutachterteam die aktuelle Fortschreibung der VDRM vor. Die enthaltene Strukturentwicklungen aller Kommunen sowie die indisponiblen Netzmaßnahmen sind bereits in der originalen VDRM-Fassung für 2030 mit Hessen Mobil abgestimmt. Für die Detailansicht Wiesbadens wurden die prognostizierten Strukturdaten und die weiteren bauliche Maßnahmen im Straßennetz mit dem TBA erarbeitet.

5.3 Analysefall 2015

5.3.1 Sozio-demographische Grundlagen

Das Verkehrsaufkommen hängt von den quell- und zielseitigen Strukturmerkmalen ab. So wählt beispielsweise Schüler A das Verkehrsmittel B für den Weg C, um zur Schule D zu gelangen. Die Anzahl Wege bestimmen sich quellseitig durch die Anzahl Schüler und zielseitig durch die Anzahl verfügbarer Schulplätze an den jeweiligen Schulstandorten.

Quellseitige Strukturgrößen werden im Verkehrsmodell Wiesbaden überwiegend durch die Einwohner beschrieben. Einzelnen Personengruppen kann dabei ein individuelles Mobilitätsverhalten zugeordnet werden, das z.B. eine Unterscheidung der Wegeanzahl und Ziele pro Tag sowie der Wahl des Verkehrsmittels ermöglicht.

Die LHW hat im Jahr 2015 ca. **284.500 Einwohner**²⁷, die in neun verkehrserzeugungsspezifische Personengruppen unterteilt sind (vgl. Abbildung 5-4). Die Anzahl der Erwerbspersonen beträgt ca. 140.000²⁸ und die der Schüler 30.500.²⁹

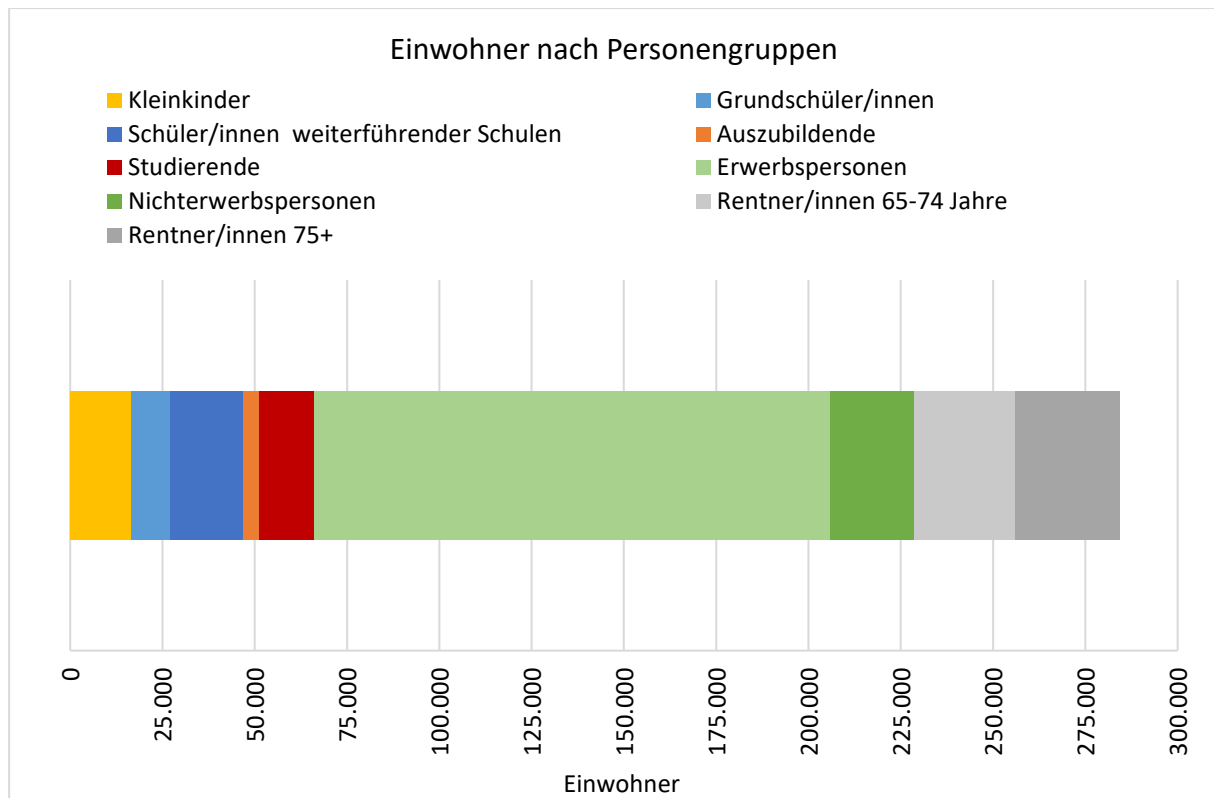
²⁶ Die Berechnung der Verkehrsnachfrage erfolgt ausschließlich für den MIV in der Größe Kfz/24h. Übrige Verkehrsmittel werden für Modal Split Auswertungen berücksichtigt.

²⁷ Tiefbauamt Wiesbaden, 2015

²⁸ Zensus 2011, Agentur für Arbeit

²⁹ Tiefbauamt Wiesbaden, Anzahl Schüler aus Altersklassen abgeleitet (ohne Auszubildende in Berufsschulen), 2015

Abbildung 5-4: Einwohner nach Personengruppen 2015



Quelle: Eigene Darstellung

Als zweiseitige Strukturgrößen sind die in Kapitel 5.2 beschriebenen Wegezwecke anzusetzen. Berufspendelnde haben demnach einen der ca. **181.000 Arbeitsplätze**³⁰ im Stadtgebiet Wiesbaden als Ziel, während Studierende einen der ca. 11.000 Studienplätze³¹ ansteuern.

Einen Sonderstatus haben die 20.000 Mitglieder und Angehörige der US Army-Garrison³². Neben der Clay-Kaserne sowie dem Flugfeld bei Wiesbaden Erbenheim sind weitere Siedlungen und US-Standorte im Stadtgebiet verteilt. Durch die Verlegung des Hauptquartiers der US Army Europe von Heidelberg nach Wiesbaden kann die Anzahl der Mitglieder nach 2015 noch weiter steigen. Das allgemeine Mobilitätsverhalten dieser Personengruppe ist nicht mit dem der übrigen Bevölkerung von Wiesbaden vergleichbar. Es wird davon ausgegangen, dass die Pkw-Nutzung überproportional hoch ausfällt und öffentliche Verkehrsmittel sowie Fuß- und Radverkehr eine nachgeordnete Rolle spielen. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen wurde für die einzelnen Relationen mittels verfügbarer Verkehrsdaten erarbeitet. Es ergänzt szenarioübergreifend die vorhandenen Berechnungen im Verkehrsmodell.

³⁰ Verkehrsdatenbasis Rhein Main (VDRM), 2015

³¹ Tiefbauamt Wiesbaden, 2015

³² USAG Wiesbaden, 16.000 Mitglieder in 2011, Prognose für 2015: 20.000 Mitglieder, nicht in den Einwohnerzahlen enthalten

5.3.2 Verkehrsnachfrage 2015

Nach Übertragung der Eingangsgrößen (Struktur- und Verkehrsdaten) wurde die Verkehrsnachfrage für die Bestandssituation 2015 in Wiesbaden berechnet. Neben den vorhandenen Datengrundlagen (z.B. Anzahl Einwohner) müssen in diesem Bearbeitungsprozess weitere Mobilitätsverhaltensdaten im Modell eingestellt werden. Zur Kalibrierung dieser Daten diente in erster Linie das Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“, welches das Mobilitätsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung aktuell und in großem Umfang beschreibt.

Analog zu den Ergebnissen des SrV berechnet das Verkehrsmodell Wiesbaden, dass die Einwohner Wiesbadens an einem durchschnittlichen Werktag 3,4 Wege zurücklegen. Mit der durchschnittlichen Wegelänge über alle Verkehrsmittel von 5,5 km (alle Wege) und 3,6 km (Binnenwege) zeigt sich im Modell weitestgehend eine Übereinstimmung zu den Kalibrierungsgrößen³³. Für alle Szenariobetrachtungen werden fortan die Modellwerte verwendet.

Im bundesweiten Vergleich, der auch alle Wege in ländlichen Gebieten berücksichtigt, werden 3,1 Wege pro Person und Tag bei einer durchschnittlichen Wegelänge von etwa zwölf Kilometern zurückgelegt.³⁴ In Summe werden in Wiesbaden an einem durchschnittlichen Werktag ca. 1.350.000 Wege absolviert (davon Wiesbadener Bevölkerung: ca. 960.000, 71 %).³⁵ Zu ca. 63 % liegt der Startpunkt und das Ziel in Wiesbaden selbst und 37 % sind Wege mit Start oder Ziel außerhalb von Wiesbaden. 89 % der Wege sind dem Personenverkehr und 11 % sind dem Wirtschaftsverkehr zuzuordnen.

Für die Wiesbadener Bevölkerung lassen sich die Wege nach ihrem Zweck unterscheiden. Demnach werden 50 % der Wege für Einkauf, private Erledigungen und Freizeitaktivitäten unternommen. Pendlerwege zum Arbeitsplatz und zurück haben im Modell einen Anteil von 19 % (Abbildung 5-5)³⁶.

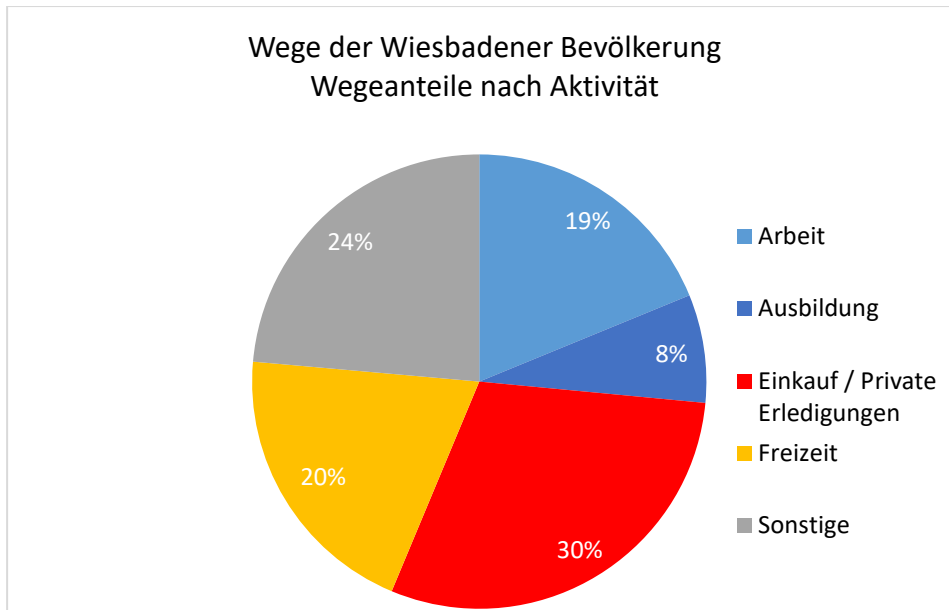
³³ Wegehäufigkeit und Binnenwegelänge identisch zum SrV. Die veröffentlichte Gesamtwegelänge des SrV (6,9 km) konnte im Verkehrsmodell nach Kalibrierung nicht ganz erreicht werden. Ursache sind in erster Linie kürzere ÖV-Wege, die in der VEP-Bearbeitung aber nicht weiter betrachtet werden. SrV-Vergleichsgrößen gelten für alle Wochentage, die Wegelängen wurden von den befragten Personen geschätzt.

³⁴ MiD 2017

³⁵ Alle Angaben von Wegen verstehen sich inkl. einem Anteil, der mit Hilfe der Arbeitsplätze berechnet wird (Arbeit-Rest-Wege in der Modellumgebung). Arbeit-Rest-Wege starten am Arbeitsplatz und können nicht dem Wohnort zugeordnet werden (z.B. für Unterscheidung Wiesbadener / Nicht-Wiesbadener). Zur Vereinfachung werden Arbeit-Rest-Wege mit dem Arbeitsplatz außerhalb von Wiesbaden der „Nicht-Wiesbadener Bevölkerung“ zugeordnet. Sind Arbeitsplätze innerhalb von Wiesbaden, werden die Wege in der Kategorie „Wiesbadener Bevölkerung“ berücksichtigt.

³⁶ Im Gegensatz zum SrV werden die Fahrzwecke / Aktivitäten im Verkehrsmodell anders gegliedert. Wege mit Fahrzweck „Freizeit“ sind im Modell einem eindeutigen Wegepotential zu Freizeiteinrichtungen zugeordnet (z.B. Schwimmbad, Sportplatz, Theater, Gastronomie, etc). Freizeitwege „Besuch“, „Wandern“ oder „Sport im Freien“ ohne feste Freizeiteinrichtung sind der Aktivität „Sonstige“ zugeordnet. Sonstige Wege beinhalten zudem auch Wege zur Kinderkrippe (im SrV = Ausbildung) und zurück. Die unterschiedliche Zuordnung führt im Vergleich zum SrV zu anderen Wegeanteilen.

Abbildung 5-5: Wegeanteile nach Aktivität 2015, Wiesbadener Bevölkerung

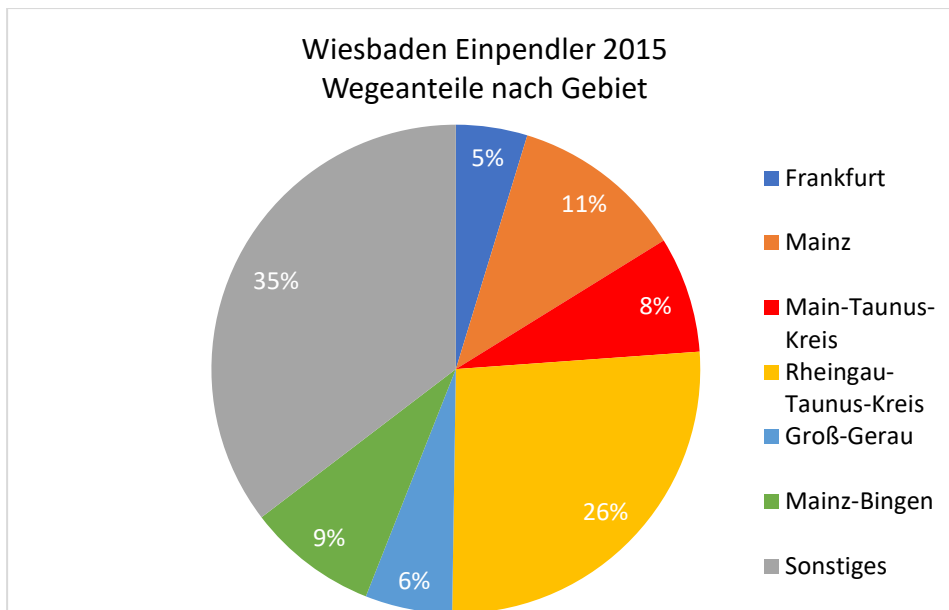


Quelle: Eigene Darstellung

Die berufsbedingten Pendlerverflechtungen wurden neben den Modellberechnungen durch Angaben der Bundesagentur für Arbeit für 2015 geprüft. Die ca. **71.500 Einpendelnde** (Wohnort außerhalb von Wiesbaden, Arbeitsort in Wiesbaden) wohnen zu 26 % im Rheingau-Taunus-Kreis. Mainz stellt mit 11 % die zweitgrößte Gruppe an Arbeitnehmern während aus Frankfurt am Main noch 5 % anreisen. Dass der Einzugskreis an Beschäftigten durchaus breitgefächert ist, zeigen 35 % der Einpendelnde, die nicht in den unmittelbar angrenzenden Städten und Landkreisen wohnhaft sind (vgl. Abbildung 5-6).³⁷

³⁷ Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten nach Kreisen, Bundesagentur für Arbeit, 2015

Abbildung 5-6: Wegeanteile der Einpendelnde nach Gebiet 2015

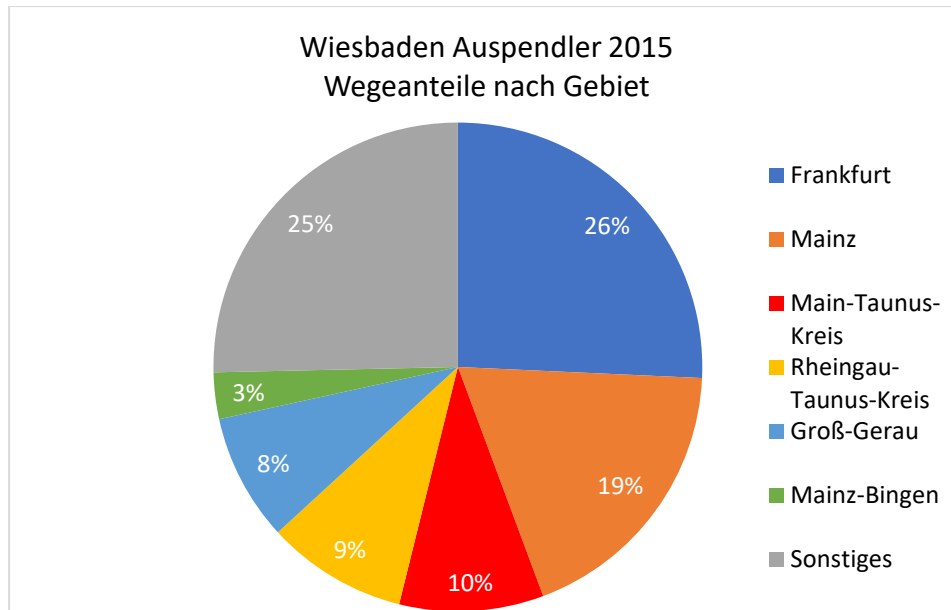


Quelle: Eigene Darstellung

Die ca. **45.000 auspendelnden Beschäftigten** (Wohnort in Wiesbaden, Arbeitsort außerhalb von Wiesbaden) arbeiten zum größten Teil in Frankfurt am Main (26 %), gefolgt von Mainz (19 %) und mit größerem Abstand dahinter im Main-Taunus-Kreis (10 %). Die Gruppe der sonstigen Städte und Landkreise fällt mit 25 % im Vergleich zu den Einpendelnden etwas geringer aus (vgl. Abbildung 5-7).³⁸

³⁸ Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten nach Kreisen, Bundesagentur für Arbeit, 2015

Abbildung 5-7: Wegeanteile der Auspendelnden nach Gebiet 2015



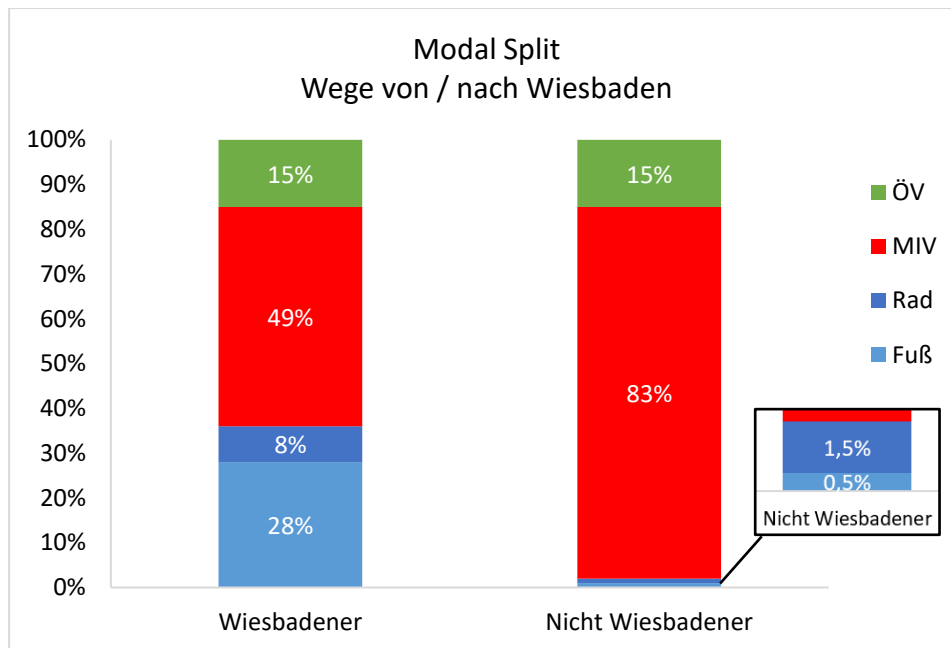
Quelle: Eigene Darstellung

Die Wege können neben den Personengruppen, den Wegezwecken und deren Verteilung auch den genutzten Verkehrsmitteln zugeordnet werden.

Bei der Wiesbadener Bevölkerung stechen der hohe MIV-Anteil von 49 % sowie der niedrige Radverkehrsanteil von 8 % besonders hervor (vgl. Kapitel 3). Die Umsetzung des Nahverkehrsplans trägt dazu bei, dass das anteilige Niveau der ÖV-Fahrten gehalten werden kann. Eine Verschiebung zugunsten des ÖV ist mit den vorgesehenen Maßnahmen jedoch nicht zu erwarten.

Zusätzlich zur Wiesbadener Bevölkerung können auch Aussagen zu Nicht-Wiesbadenern getroffen werden, die für ihre Aktivitäten auch nach Wiesbaden und zurück pendeln. Aufgrund der größeren Entfernungen werden nahezu alle Wege (98 %) mit dem MIV oder ÖV durchgeführt. Persönliche Vorlieben, Fahrkomfort und Reisezeiten bewirken, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit dem ÖV-Wegeanteil der Wiesbadener Bewohner vergleichbar ist (15 %). Rad- und Fußverkehr findet überwiegend auf den Relationen zwischen Mainz und Wiesbaden bzw. den Gemeinden unmittelbar an der Stadtgrenze statt (vgl. Abbildung 5-8).

Abbildung 5-8: Modal Split (Wege von und nach Wiesbaden) 2015

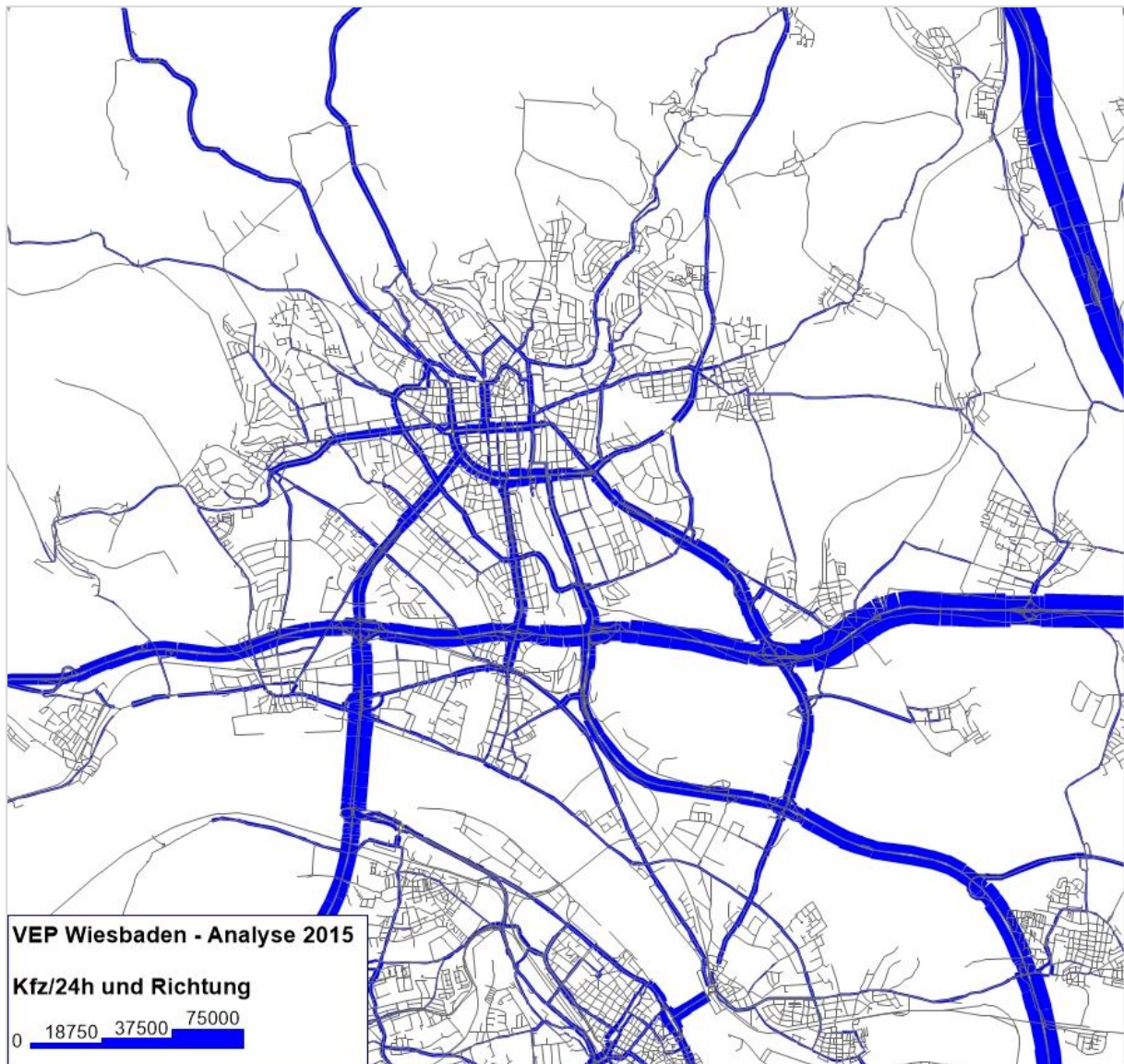


Quelle: Eigene Darstellung

Nachdem die Nachfragerelationen berechnet und eingestellt sind, erfolgt die Routenwahl für Kfz-Verkehre im Bestandsnetz 2015.³⁹ Mit Hilfe von Zähldaten, die von der Stadt Wiesbaden für ausgewählte Straßenquerschnitte zur Verfügung gestellt wurden, konnte die Verkehrsbelastung (Kfz/24h) für das Wiesbadener Streckennetz kalibriert und berechnet werden. In Abbildung 5-9 sind vor allem die hohen Verkehrsbelastungen auf den Autobahnen (A 3, A 66) und den überörtlichen und örtlichen Erschließungsstraßen zu sehen.

³⁹ Grundlage aus Verkehrsdatenbasis Rhein Main (VDRM)

Abbildung 5-9: Verkehrsbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Analysefall 2015



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

6 Szenarien

6.1 Annahmen

6.1.1 Sozio-demographische Grundlagen

Auf Grundlage von Strukturdatenprognosen der Stadt Wiesbaden wird bis 2030 von folgender Bevölkerungsentwicklung ausgegangen⁴⁰:

- Die Bevölkerung nimmt von 284.500 Einwohnern (2015) auf 312.000 Einwohner bis 2030 zu. Der Zuwachs ist im Wesentlichen auf Zuwanderungen und weniger auf die natürliche Bevölkerungsentwicklung zurückzuführen.
- In Verbindung mit den geplanten Wohngebieten wird sich der Zuwachs in Wiesbaden räumlich sehr unterschiedlich verteilen. Der größte Anteil an der Zunahme ist durch das Entwicklungsgebiet „Ostfeld“ zu erwarten. Zwischen den Gemarkungen Erbenheim, Kastel und Amöneburg sollen im Jahr 2030 ca. 10.000 neue Einwohner angesiedelt und über 5.000 neue Arbeitsplätze entstanden sein. Neben dem Ostfeld haben folgende Ortsteile die höchsten Steigerungsraten⁴¹:
 - Kastel (+ 5.000 Einwohner)
 - Biebrich (+ 3.000 Einwohner)
 - Erbenheim (+ 2.800 Einwohner)

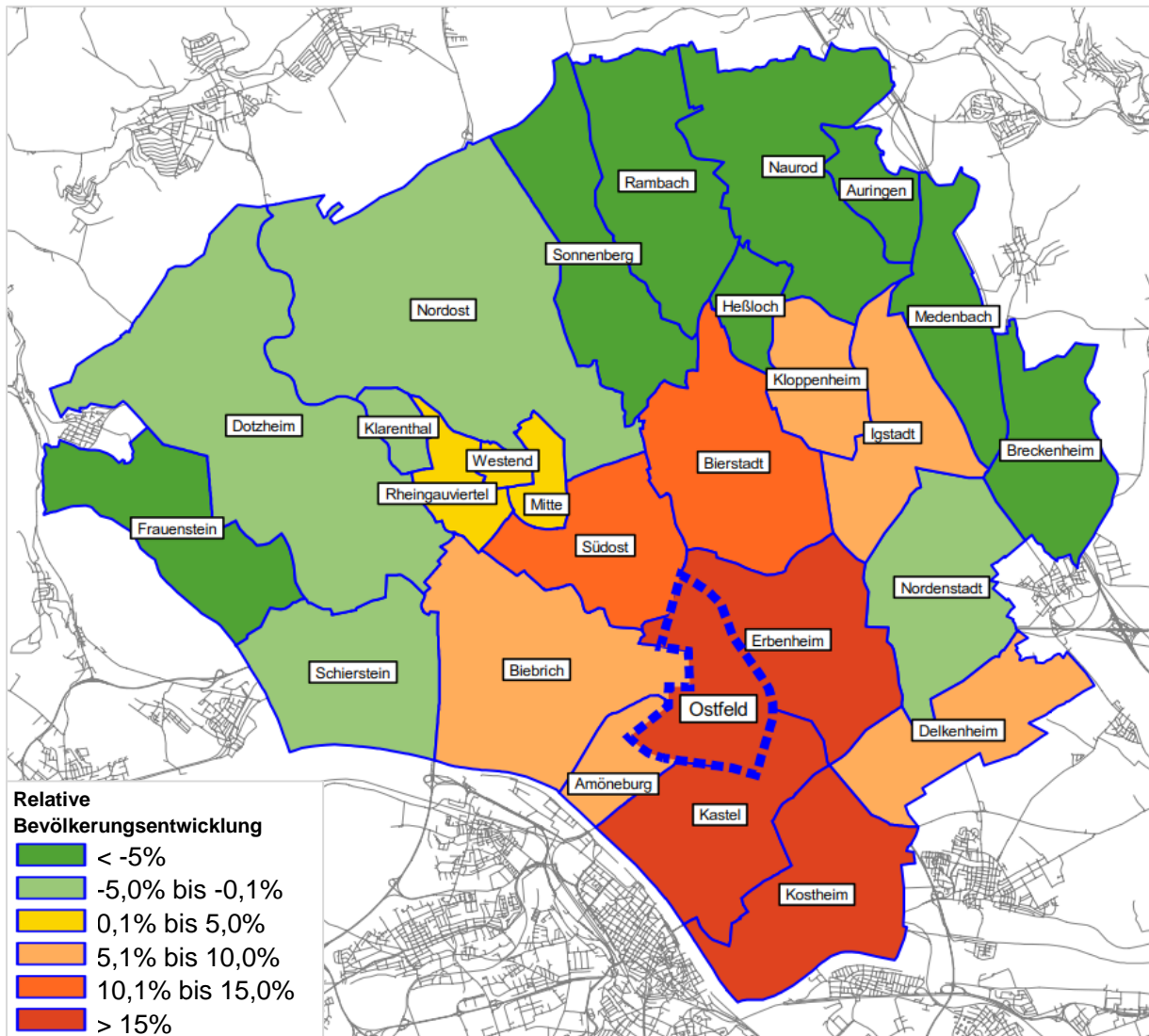
Der bundesweite Trend zu einem Zuzug in verdichtete Stadträume lässt sich auch in Wiesbaden ablesen: Demnach wird die Bevölkerung in den eher weniger verdichteten Ortsteilen in den nördlichen Ortsbezirken leicht rückläufig sein, während die städtisch geprägten Ortsteile überwiegend von einem Zuwachs ausgehen können.

⁴⁰ Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik, 2017 sowie Prognose zum Entwicklungsgebiet „Ostfeld“, Tiefbauamt Wiesbaden, 2017

⁴¹ Die Einwohnerprognose für Entwicklungsgebiete ist mit dem Tiefbauamt Wiesbaden abgestimmt, Stand: August 2017

In Relation zum Bevölkerungsstand 2015 ergibt sich für Wiesbaden folgende Entwicklung (vgl. Abbildung 6-1):

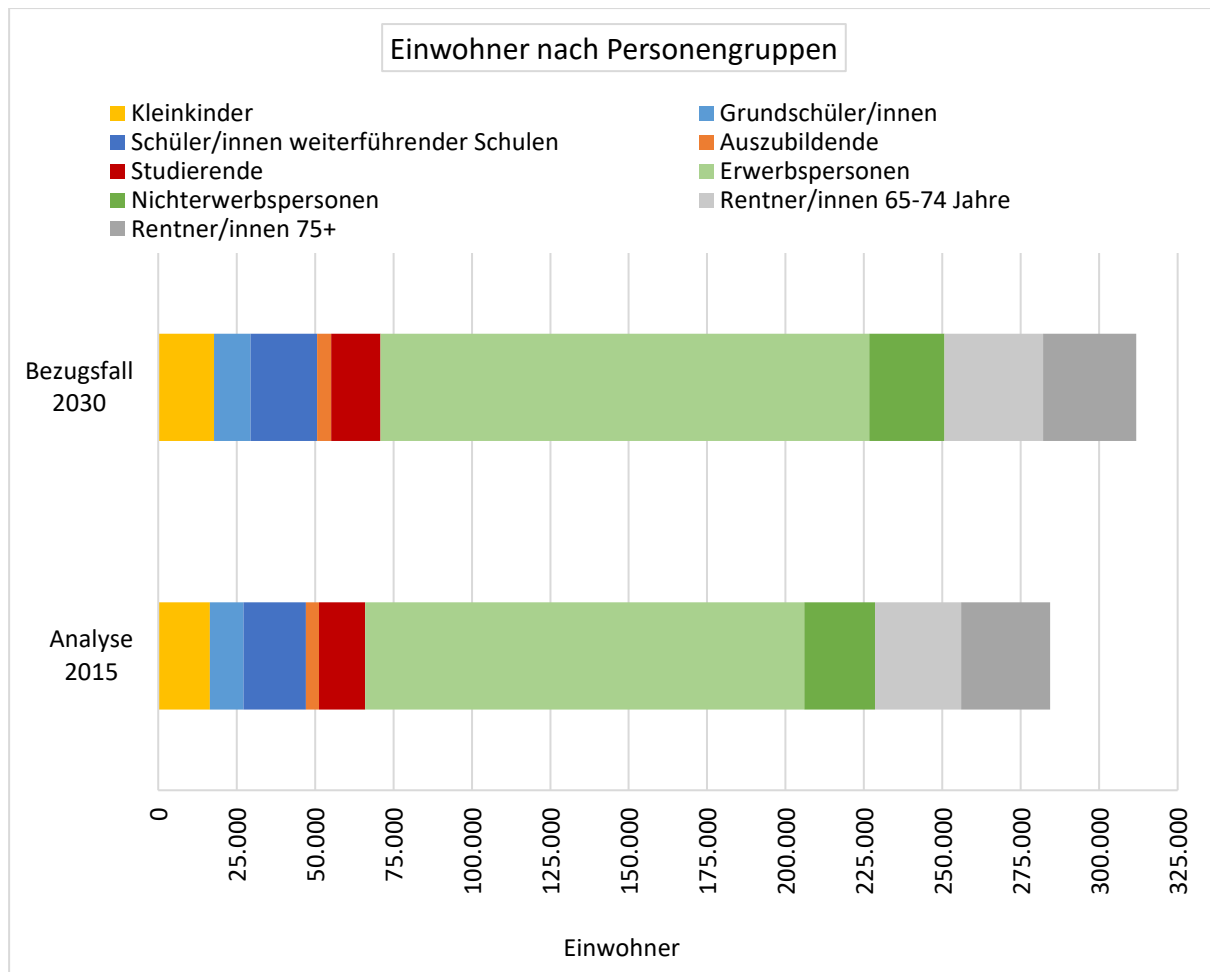
Abbildung 6-1: Relative Bevölkerungsentwicklung 2015 bis 2030



Quelle: Eigene Darstellung

In der Modellumgebung für den Bezugsfall 2030 hat die Bevölkerungsentwicklung auch Auswirkungen auf die in Kapitel 5.2 und Kapitel 5.3.1 vorgestellten Personengruppen. Gemäß der allgemeinen Verschiebung in der Altersstruktur ist die Personengruppe mit dem höchsten Zuwachs von knapp 15 % bei den „Rentnern 65-74 Jahre“ zu finden. Die Anzahl an Erwerbspersonen steigt um 11 % und die Bevölkerungsentwicklung insgesamt (284.500 zu 312.000 Einwohner) liegt bei etwa +10 %. Ein Vergleich von Analyse 2015 zu Bezugsfall 2030 ist in Abbildung 6-2 zu sehen.

Abbildung 6-2: Einwohner nach Personengruppen



Quelle: Eigene Darstellung

Die Anzahl der Arbeitsplätze nimmt nach den aktuellen Prognosen ebenfalls zu⁴². Demnach wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2030 ca. 195.000 Personen in Wiesbaden beschäftigt sein werden. Das entspricht einer Steigerung von fast 8 % (181.000 Arbeitsplätze 2015).

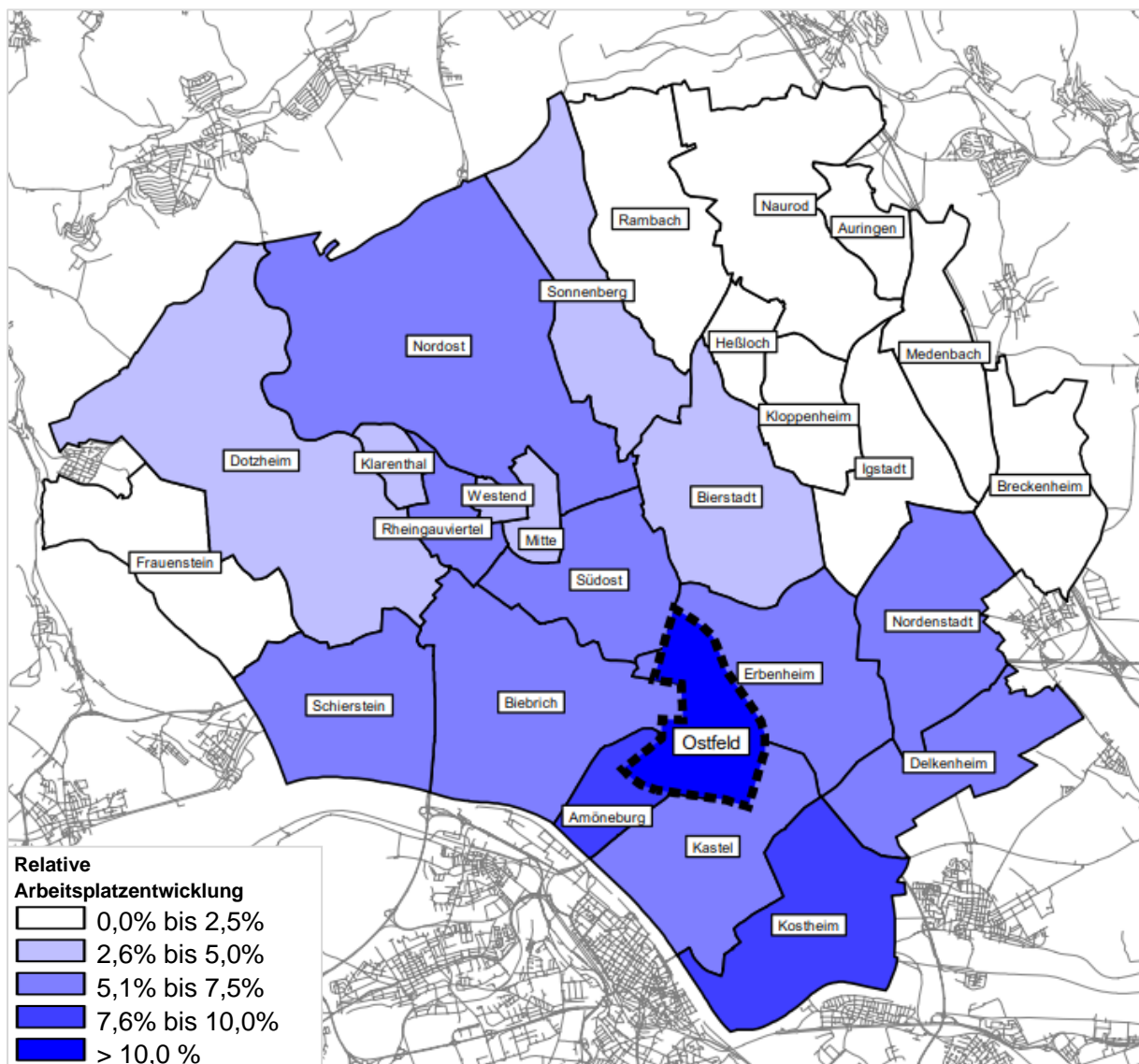
Auf das Ostfeld entfällt mit 5.300 Arbeitsplätzen auch hier der größte Anteil. Die sonstigen Ortsteile mit den höchsten absoluten Zuwächsen sind:

- Südost (+ 1.700 Arbeitsplätze)
- Mitte (+ 1.400 Arbeitsplätze)
- Biebrich (+ 1.400 Arbeitsplätze)

⁴² VDRM 2030, Modellgebiet Wiesbaden und Abstimmung mit Amt für Wirtschaft und Liegenschaften, Wiesbaden, 2017

Für die nord-östlichen Ortsteile sowie Frauenstein werden keine Veränderungen der Beschäftigtenzahlen erwartet. Abbildung 6-3 zeigt die relativen Veränderungen der Beschäftigten nach Ortsteilen. In Wiesbaden-Mitte liegt der relative Zuwachs knapp unter 5 %, während für die niedrigeren absoluten Arbeitsplatzzahlen in Kostheim und Amöneburg von einer Steigerungsrate um 8 % bzw. 9 % ausgegangen wird.

Abbildung 6-3: Relative Arbeitsplatzentwicklung 2015 bis 2030



6.1.2 Entwicklung des Verkehrsangebotes

Bezüglich des **Verkehrsangebotes** wird sowohl im **Bezugsfall 2030** wie auch im **Innovationsszenario** von der Realisierung der folgenden Maßnahmen in Wiesbaden und der angrenzenden Region ausgegangen (vgl. Kapitel 6, Tabelle 6-1).

Im Bezugsfall finden sich alle Maßnahmen, 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 LHW:

- Straßenbaumaßnahmen gemäß dem BVWP im Stadtgebiet von Wiesbaden, darunter u. a. der sechs- bzw. achtstreifige Ausbau der A 66 sowie Kapazitätserweiterungen bei Bundesstraßen
- Einige innerörtliche Straßenbaumaßnahmen zur Entlastung von Wohngebieten (u. a. Ortsumfahrung Medenbach)
- Anpassung des Busliniennetzes

Das Innovationsszenario enthält sämtliche Maßnahmen des Bezugsfalls und noch weitere Maßnahmen, die teilweise noch in der Diskussion sind, oder auch schon sehr konkret entwickelt wurden. Sie leiten sich alle aus dem Zielsystem ab und stellen die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs in den Mittelpunkt. Außer den o. g. Maßnahmen zeichnet sich das Innovationsszenario wie folgt aus:

- Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs auf Quartiersebene
- Radverkehrskonzept
- Haltepunkt „Delkenheim/Wallau“ an Direktverbindung WI-DA über Wallauer Spange
- P+R, B+R an (S-)Bahn-Stationen
- Optimierung der LSA-Steuerung, Verkehrsmanagement
- Parkraummanagement
- Mobilitätsmanagement
- Lkw-Vorrangrouten, Einrichtung von Mikrodepots

Mit den Maßnahmen des Innovationsszenarios soll aufgezeigt werden, ob und in welchem Umfang die Ziele des Zielsystems gegenüber dem Bezugsfall erreicht werden können. Die folgenden Tabellen geben Informationen zu den enthaltenen Maßnahmen je Szenario-betrachtung.

Tabelle 6-1: Maßnahmenbündel des Bezugsfalls

Maßnahmen des Bezugsfalls	
Radverkehr	Lücken im Netz schließen
	Markieren von Aufstellflächen an Knotenpunkten
	Radverkehrsanlagen (Breite) regelgerecht herstellen: <ul style="list-style-type: none"> - Äppelallee beidseitig durchgehend - Saarstraße beidseitig durchgehend - Kasteler Straße zwischen Herzogsplatz und Breslauer Straße beidseitig durchgehend - B 455 Bierstadter Höhe bis Ortseingang Siedlung Fichten - Friedrich-Ebert-Allee beidseitig durchgehend - Emser Straße
	Sichtbarmachen von Radverkehr - Markieren von Piktogrammen
	Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt
ÖPNV	Ergänzungen im Liniennetz (Umsetzung Nahverkehrsplan) <ul style="list-style-type: none"> - Tangentialverbindung RTW - Direktverbindung WI-DA über Wallauer Spange
	Maßnahmen zur ÖV-Beschleunigung <ul style="list-style-type: none"> - „intelligente“ ÖV-Priorisierung an LSA
MIV fließend	<p>Straßennetzergänzungen und Ausbau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlegung der B 455-Ortsdurchfahrt Siedlung Fichten - vierstreifiger Ausbau Boelckestraße (B 455) im Bereich Petersweg - vierstreifiger Ausbau Nauroder Straße (B 455) südlich Siedlung Fichten - Ausbau der Schiersteiner Brücke (A 643), Schiersteiner Kreuz und AS Wiesbaden-Äppelallee - sechsstreifiger Ausbau der A 66 zwischen Schiersteiner Kreuz und Wiesbaden-Erbenheim - achtstreifiger Ausbau der A 66 zwischen Wiesbaden-Erbenheim und Wiesbadener Kreuz - Neubau der B 260-Ortsumgehung Wambach - Neubau der B 275-Ortsumgehung Eschenhahn - Neubau der B 519-Ortsumgehung Weilbach - Neubau der B 519-Ortsumgehung Hofheim - BÜ-Beseitigung im Zuge der L 3040 Ginsheim-Gustavsburg - Westring Nordenstadt (südl. Teil)
MIV ruhend	Erweiterung bestehender P+R im Zulauf zur Innenstadt
Mobilitätsmanagement	Anbieten eines Fahrradverleihsystems an wichtigen Zielen

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 6-2: Maßnahmen des Innovationsszenarios

Maßnahmen des Innovationsszenarios	
Fußverkehr	Aufgabe von Gehwegparken auf Hauptrouten des Fußverkehrs (u.a. Schulwege)
	Verbessern der Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen an LSA durch Verlängern der Grünzeit (Vermeiden "Inselhopping") und Verkürzen der Umlaufzeit z.B. durch Rundumgrün/3. Phase = FG-Grün
Radverkehr	Umsetzung des RV-Konzepts <ul style="list-style-type: none"> - Schaffen eines durchgängigen Netzes in der Innenstadt (Fahrradstraßen, T30-Zonen) ohne Eingriff in das MIV-Netz - Verbessern des Flächenangebots für den RV am 1. Ring durch Verringerung der Kfz-Streifen
	Radschnellverbindung Wi-Mz
	Öffnung von Einbahnstraßen (stadtweit)
	Verbessern der Querbarkeit der Hauptverkehrsstraßen durch geeignete Querungsangebote
	Optimierung der LSA-Steuerung für den Radverkehr an den Hauptrouten
	Umweltspuren in regelgerechter Breite einrichten
	Flächendeckende Beschilderung von Zielen (mit Entfernungs-/Zeitangabe)
	Zählstellen für den Radverkehr an Hauptrouten
Ausbau von Fahrradparken <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen - qualitätsvolles und sicheres Angebot für B+R an SPNV-Haltestellen - qualitätsvolles und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegshaltestellen 	
ÖPNV	Direktverbindung WI-DA über Wallauer Spange mit Haltepunkt Delkenheim/Wallau
	Maßnahmen zur ÖV-Beschleunigung <ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung ÖV-Vorrang an LSA
	Verbesserung der Vernetzung, Ausbau von Mobilstationen <ul style="list-style-type: none"> - mit dem Radverkehr (B+R) - mit dem SPNV
	Einführung E-Busse
MIV fließend	Modernisierung der LSA-Netzsteuerung (adaptive Steuerung)
	Verkehrsleitsystem mit übergeordnetem Netz koppeln
	Verkehrsmittelübergreifende strategische Steuerungs- und Informationsplattform
	Verkehrsmanagement optimieren durch Nutzung von Handydaten/Apps
	Flächen zugunsten des Umweltverbunds neu verteilen

Maßnahmen des Innovationsszenarios	
MIV ruhend	Parkraummanagement Innenstadt <ul style="list-style-type: none"> - Verkürzung der zulässigen Parkdauer (Anhebung Parkgebühren) an Parkscheinautomaten - Bau von Quartiersgaragen
	Entwicklung einer Parkraumstrategie für Neu- und Umbau von Gebäuden (-> Stellplatzsatzung)
	Kapazität der Parkieranlagen <ul style="list-style-type: none"> - Anpassung an die Nachfrage (nachfrageorientierte Optimierung) - Reduzierung, Bereitstellung v. a. für bestimmte Nutzergruppen und Nutzungskonzepte (angebotsorientierte Optimierung)
	Parkraum im öffentlichen Straßenraum <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung im Straßenraum - Verlagerung in Parkhäuser, Tiefgaragen, Quartiersgaragen - Aufbau einer Parkraummanagementgesellschaft
	Parkraummanagement innenstadtnahe Wohngebiete/Bewohnerparken <ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheinautomaten in Bewohnerparkzonen - Verkürzung zulässige Parkdauer mit Parkscheibe in Bewohnerparkzonen - Erhöhung der Gebühren für das Bewohnerparken
	Ausbau P+R <ul style="list-style-type: none"> - Neue P+R-Anlagen im Stadtgebiet
	Digitalisierung Parkleitsystem (PLS) <ul style="list-style-type: none"> - Optimierung des PLS (Standorte, Anzeigen)
Mobilitätsmanagement	Erweiterung des Geltungsbereichs für Fahrradverleihsystem inkl. Pedelcs auf die Gesamtstadt
	Bevorrechtigung von Ridesharing bei den Parkplätzen
	E-Mobilität <ul style="list-style-type: none"> - Verdichtung des E-Carsharing-Angebots auf das ganze Stadtgebiet - Elektromobilitätskonzept/E-Ladeinfrastruktur
	Ausweitung Mobilitätsmanagement (Beratung, Information) auch für weitere Zielgruppen (z.B. Mobilitätseingeschränkte Personen, Schulen, Neubürger...) <ul style="list-style-type: none"> - kommunales MM als Vorbild durch die Verwaltung - MM bei Neubauvorhaben - schulisches MM: Schulmobilitätspläne für alle Grundschulen - MM (schulisches/betriebliches): Mobilitätskonzepte für weiterführende Schulen - Betriebliches Mobilitätsmanagement und Fuhrparkmanagement bei der Stadtverwaltung und allen Betrieben (Straßenerhaltungsmanagement)
	Verstetigen von MM <ul style="list-style-type: none"> - Schaffen einer Stelle für das Mobilitätsmanagement - Einrichten eines integrierten Arbeitskreises zum Mobilitätsmanagement - Evaluierung von Mobilitätsmanagement - Förderung (finanzielle Anreize) für die Nutzung alternativer Antriebe - Mobilitätsplattform: Regelmäßige Information zu Mobilität und Mobilitätsmanagement in Presse und Online (feste Rubrik) - Systematische und kontinuierliche Kampagnen zur Aufklärung über Angebote und Restriktionen sowie zur Sensibilisierung der Bevölkerung

Maßnahmen des Innovationsszenarios	
Wirtschafts- verkehr	Optimierung Lieferverkehr Innenstadt - Einrichtung von Mikrodepots (-> Auslieferung "letzte Meile" mit E-Fahrzeugen) - Förderung des Einsatzes von (E-)Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr
	Aufbau eines Paketstationen-Netztes zur dezentralen Paketabholung

Quelle: Eigene Darstellung

Die o.g. Maßnahmen wurden, soweit sie modellierbar und quantifizierbar sind, in das Verkehrsmodell übernommen.

6.1.3 Sonstige Annahmen

Folgende Annahmen wurden zu den **technischen Entwicklungen** unterstellt:

- Die Fahrzeugentwicklung ist bis 2030 technisch optimiert, moderne Fahrzeuge mit hochentwickelten Assistenzsystemen (Einparkhilfe, Abstands- und Geschwindigkeitskontrolle etc.) verbessern den Verkehrsfluss und erhöhen die Verkehrssicherheit. Zum Einsatz vollautonomer Fahrzeuge im privaten wie öffentlichen Kfz-Verkehr kann an dieser Stelle keine verbindliche Festlegung getroffen werden. Alle dahingehenden Veröffentlichungen und politischen Äußerungen haben zur Zeit noch spekulativen Charakter, da unabhängig von der bereits nachgewiesenen technischen Machbarkeit wesentliche juristische- und haftungsrechtliche Fragen noch nicht ansatzweise geklärt sind und zudem grundsätzliche Bedenken der Verkehrspsychologie bzgl. der Verkehrssicherheit bislang nicht ausgeräumt werden konnten.
- Alternative Antriebe (v. a. E-Mobile, power-to-gas) haben bis 2030 einen signifikanten Anteil. Sie helfen, die Ziele der Lärminderungs- und Luftreinhaltepläne einzuhalten, u.a. sind im ÖPNV nur noch E-Busse im Einsatz.
- Technisch ausgereifte Applikationen wie takemy car sind weit verbreitet und ermöglichen den Nutzern das Teilen ihres privaten Fahrzeugs wie auch das Mitfahren. Auch ist von der Entwicklung einer umfassenden Mobilitäts-App auszugehen, die sowohl inter- als auch multimodale Mobilitäts-Angebote zusammenfasst und auf diese Weise aktuelle Information zur situativ günstigsten Routen- und Verkehrsmittelwahl verfügbar macht.

6.2 Bezugsfall 2030

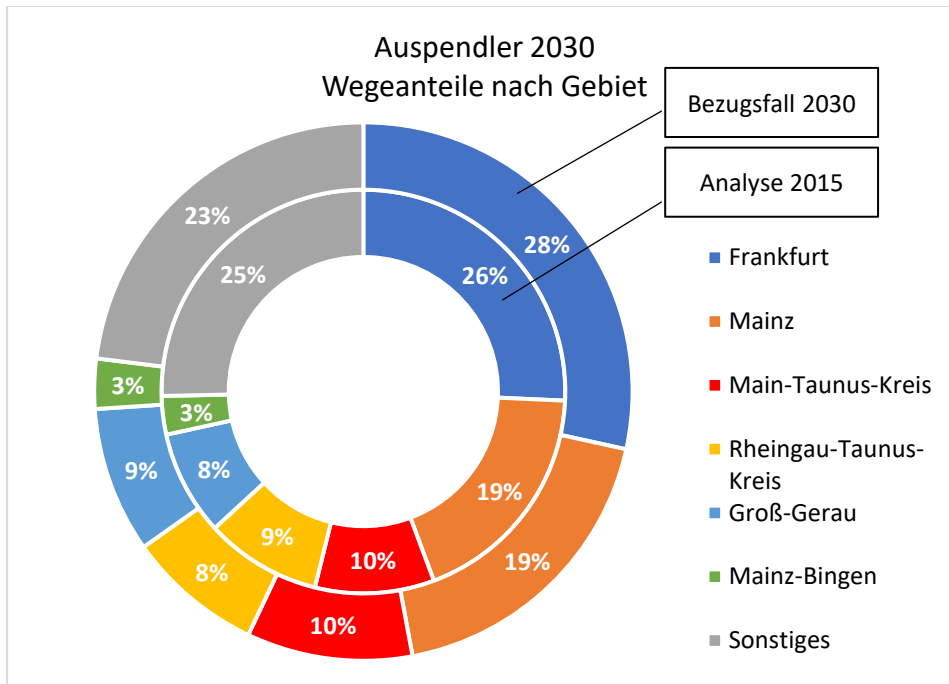
Die Verkehrsnachfrage 2030 wird unter Berücksichtigung der strukturellen Veränderungen und nach Implementierung der für das Verkehrsmodell geeigneten Maßnahmen (vgl. Kapitel 6.1.2) berechnet. Die weiteren Datengrundlagen und Methoden wurden der VDRM-Verkehrsprognose 2030 entnommen und – analog zur Bearbeitung der Analyse 2015 – für das Stadtgebiet Wiesbaden aktualisiert. Ziel der Berechnung ist es, die Veränderungen zum Bestand (Analyse 2015) darzustellen und die Wirkungen einzelner Maßnahmenbündel zu beschreiben.

Für das Jahr 2030 wird davon ausgegangen, dass die Einwohner und Besucher Wiesbadens an einem durchschnittlichen Werktag ca. 1.500.000 Wege zurücklegen (davon Wiesbadener Bevölkerung: ca. 1.055.000, 70 %). Das entspricht bei einer konstanten Wegehäufigkeit pro Person einer Steigerungsrate von ca. 11 % im Vergleich zu 2015. Mit dem Gesamt-Anteil von 62 % für Binnenwege ist eine leichte Verschiebung in Richtung Quell-/Zielverkehr erkennbar. Der Zuwachs im Quell-/Zielverkehr beträgt 13 %, im Binnenverkehr 9 %.

Fahrzweckspezifische Steigerungsraten sind im VDRM-Modell an die sozio-demografischen Rahmenbedingungen gebunden. Demnach entspricht die grundlegende Zunahme je Wegezweck dem allgemeinen Zuwachs der Einwohner. Die Anzahl an Schüler/innen, Studierenden und Azubis steigt in Wiesbaden bis 2030 um ca. 7 % und erzeugen ein Mehrwegeaufkommen im gleichen Maß. Analog zur Zunahme der Erwerbspersonen steigt die Summe der arbeitsplatzbedingten Pendlerbewegungen ebenfalls um 11 %.

Für die Anzahl an Auspendelnden (Wohnort in Wiesbaden mit Arbeitsort außerhalb von Wiesbaden) zeigt das Ergebnis der Verkehrsmodellierung eine Steigerung um ca. 17 %. Kombiniert mit der Anzahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus der Analyse 2015 werden es knapp 53.000 Einwohner sein, die Wiesbaden täglich zum Zweck ihrer Arbeit verlassen. Die größte Veränderung ist auf der Relation nach Frankfurt am Main auszumachen. Die zusätzlichen 3.100 Beschäftigten bedeuten eine Steigerung um ca. 27 %. Die übrigen Angaben könnten ebenfalls darauf hindeuten, dass Pendelnde u.U. längere Wege auf sich nehmen. Abbildung 6-4 zeigt die Verteilung der Auspendelnden im Vergleich zur Analyse aus dem Jahr 2015.

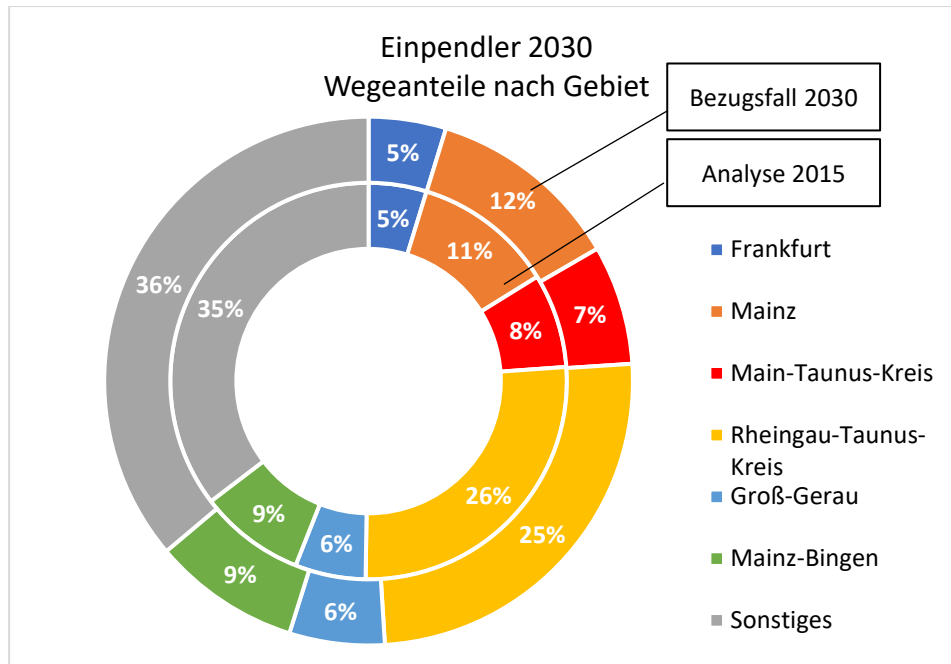
Abbildung 6-4: Wegeanteile der Auspendelnden nach Arbeitsort (Analysefall/Bezugsfall)



Quelle: Eigene Darstellung

Die Zahl der Einpendelnden (Wohnort außerhalb von Wiesbaden, Arbeitsort in Wiesbaden) steigt von 71.500 auf 76.800, was einer Steigerungsrate von ca. 7,5 % entspricht. Während die Verbindung von Frankfurt am Main als nahezu konstant berechnet wird, verzeichnen die weiteren 1.000 Einpendelnden aus Mainz den größten Zuwachs von 12 %. Abbildung 6-5 zeigt die geänderten Wegeanteile für die wichtigsten Relationen auf.

Abbildung 6-5: Wegeanteile der Einpendelnden nach Wohnort (Analysefall/Bezugsfall)

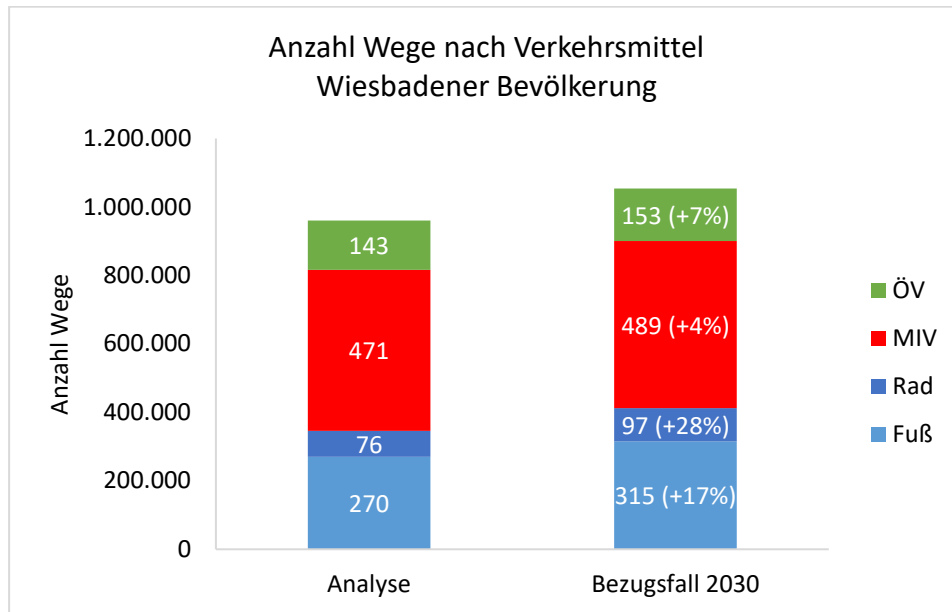


Quelle: Eigene Darstellung

Die zusätzlichen, prognostizierten Wege werden in der Verkehrsumlegung im Streckennetz verteilt. Das 2015 ohnehin schon hohe Kfz-Aufkommen im Stadtgebiet führt teilweise zu Auslastungsspitzen oder gar zum Überschreiten von Kapazitätsgrenzen. Zusätzliche MIV-Wege verstärken diesen Zustand und führen zu einem höheren Widerstand in der Verkehrsmittelwahl. Die Auswertung des Bezugsfalls 2030 für die Wiesbadener Bevölkerung zeigt, dass in Kombination mit den Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (vgl. Kapitel 6.1.2) eine Verlagerung vom MIV zugunsten des Rad- und Fußverkehrs stattfindet.

Grundlegend bleibt festzuhalten, dass die Anzahl der Wege in jedem Segment ansteigt. Am stärksten steigen die mit dem Rad zurückgelegten Wege (+28 % gegenüber dem Analysefall, vgl. Abbildung 6-6).

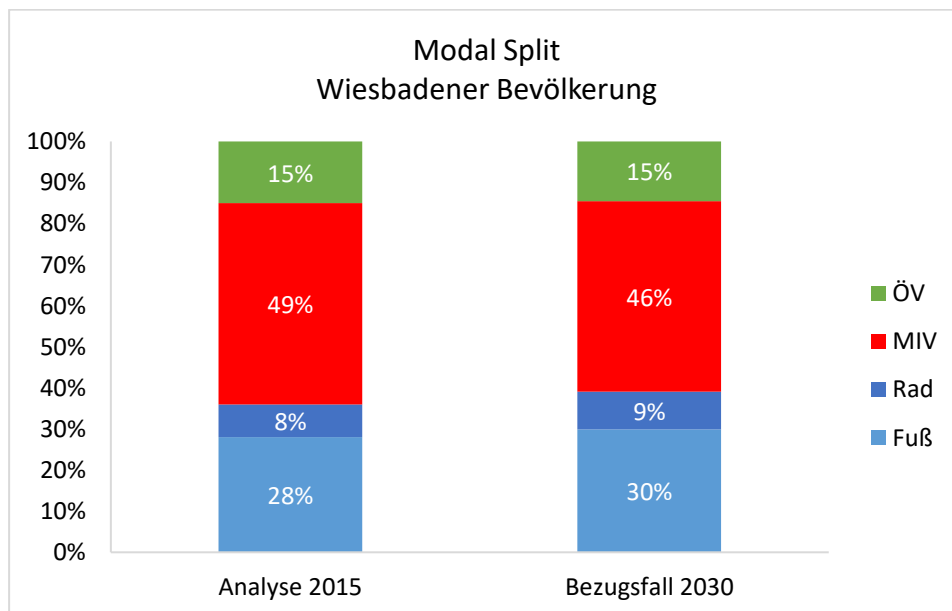
Abbildung 6-6: Anzahl Wege nach Verkehrsmittel Analysefall/Bezugsfall und Veränderung in % gegenüber dem Bezugsfall



Quelle: Eigene Darstellung

Die strukturellen Verschiebungen ergeben für den MIV einen Anteil von 46 %, die ÖV-Wege bleiben mit 15 % anteilig konstant, während der Radverkehr mit 9 % und der Fußverkehr mit 30 % jeweils ansteigen. Abbildung 6-7 zeigt die Verteilung im Vergleich zur Analyse 2015.

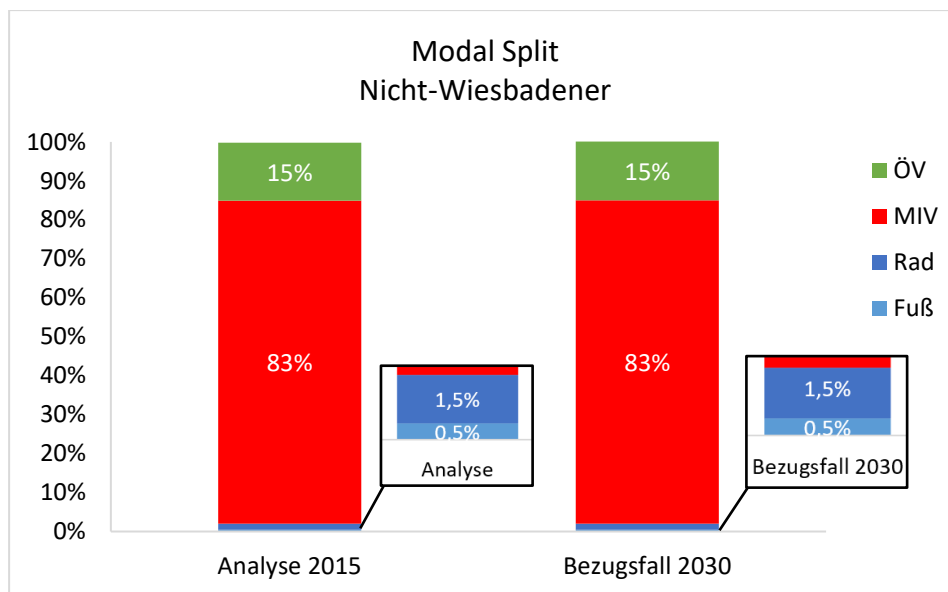
Abbildung 6-7: Modal Split Wiesbadener Bevölkerung Analysefall/Bezugsfall



Quelle: Eigene Darstellung

Die Nicht-Wiesbadener Bevölkerung legt Teilstrecken der Wege nach/von Wiesbaden auch außerhalb des Wiesbadener Stadtgebiets zurück. Der höhere Widerstand im Stadtgebiet Wiesbaden hat keine erkennbaren Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl. Viele Ziele sind nach wie vor mit dem Pkw besser als mit dem ÖV zu erreichen; Fuß- und Radverkehr spielen typischerweise keine Rolle. Reisezeiten und –präferenzen verhindern in diesem Szenario ebenfalls eine Verschiebung in Richtung ÖV. Die Modal Split Anteile verändern sich daher gegenüber dem Analysefall nicht (vgl. Abbildung 6-8).

Abbildung 6-8: Modal Split Nicht-Wiesbadener Bevölkerung Analysefall/Bezugsfall

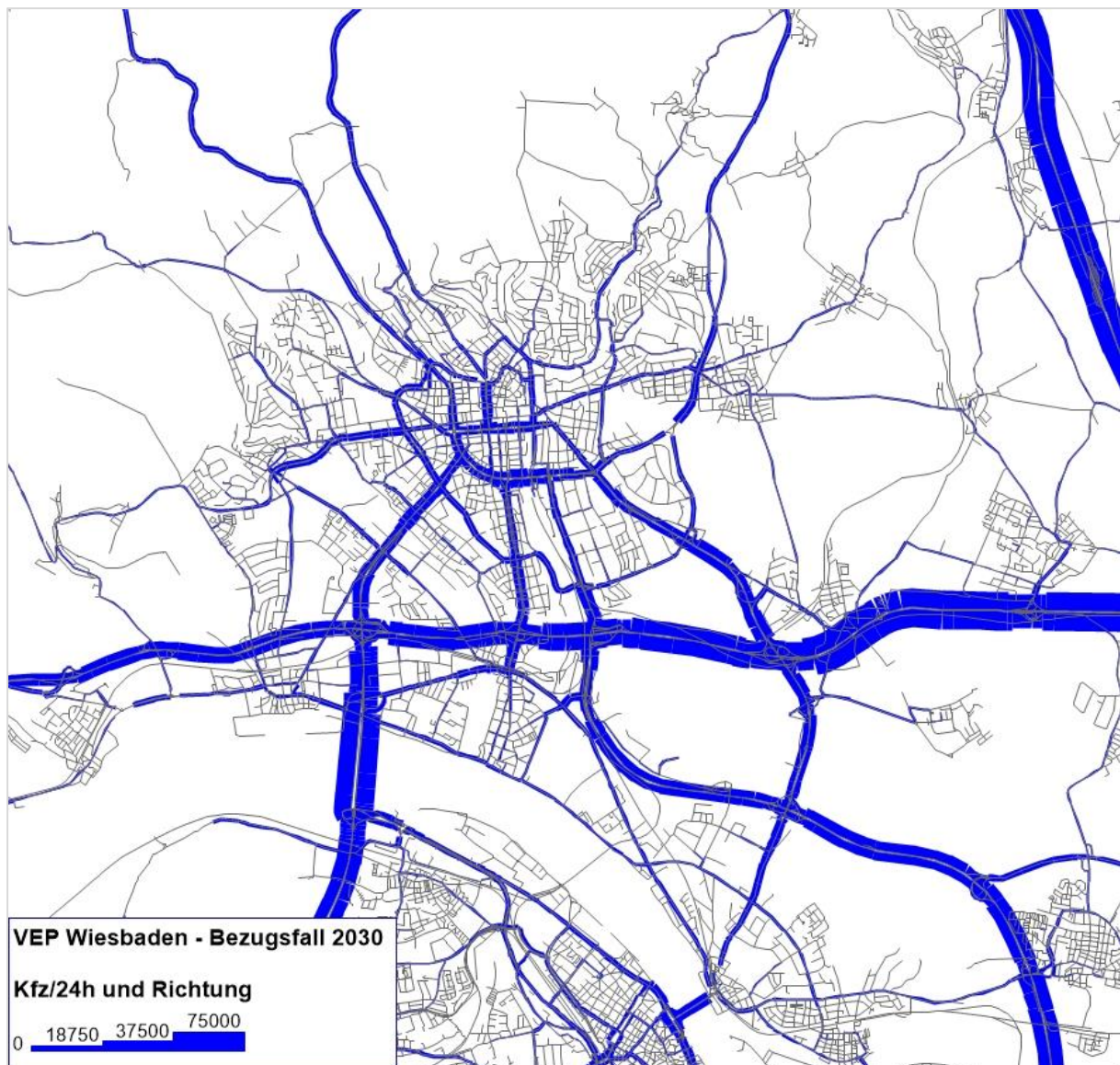


Quelle: Eigene Darstellung

Um die Verkehrsbelastung auf dem Wiesbadener Straßennetz für das Jahr 2030 zu prognostizieren und darzustellen, wurden zunächst alle zur Realisierung vorgesehenen Streckenmaßnahmen in das Verkehrsmodell übertragen. Neben dem Ausbau der Schiersteiner Brücke und der A 66 wurde beispielsweise auch der vierstreifige Ausbau der Boelckestraße in Kastel übernommen (vgl. Maßnahmen in Kapitel 6.1.2). Vorgesehene Maßnahmen außerhalb der Stadt Wiesbaden, die bereits in der VDRM hinterlegt sind, werden ebenfalls angewendet.

Abbildung 6-9 zeigt die prognostizierte Verkehrsbelastung für den Modellausschnitt in Kfz/24h.

Abbildung 6-9: Verkehrsbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Bezugsfall 2030



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

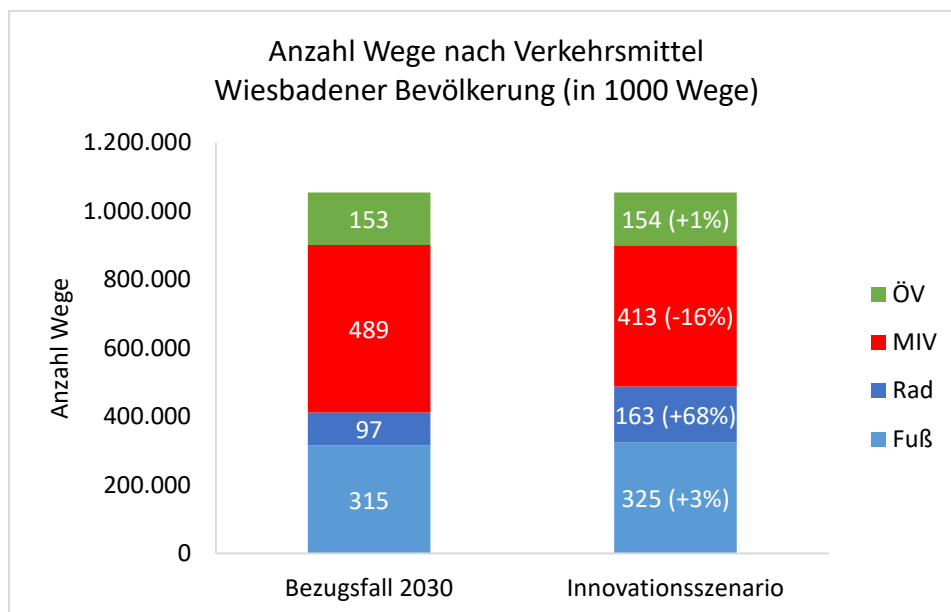
Zu erwarten ist eine allgemeine Zunahme des Kfz-Verkehrs. Insbesondere die Achse A 643 über Schiersteiner Brücke/A 66 verzeichnet eine erkennbare Mehrbelastung im Vergleich zur Bestandssituation 2015.

6.3 Innovationsszenario 2030

Im Innovationsszenario sind das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt sowie kleinere Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz umgesetzt (vgl. Kapitel 6.1.2). Zur Einrichtung attraktiver und sicherer Radrouten in einem zusammenhängenden Radverkehrsnetz im Stadtgebiet wird teilweise Straßenraum des MIV in Radverkehrsfläche umgewandelt. Auch die Routenführung und die Installation von Fahrradabstellanlagen sollen die Bürger/innen zur vermehrten Nutzung des Fahrrads animieren. Neben der Implementierung konkreter Maßnahmen ist in der Modellberechnung des Innovationsszenarios auch ein sich änderndes Bewusstsein in Richtung umweltverträglicherer Mobilitätsformen unterstellt worden.

In Summe wird für die Wiesbadener Bevölkerung eine deutliche Verringerung der mit dem Pkw zurückgelegten Wege erwartet (-16 %). Dagegen nimmt der Radverkehrsanteil um ca. 68 % zu. Die Attraktivität des ÖV wird ohne zusätzliche Maßnahmen mit der des Bezugsfalls 2030 vergleichbar sein. Abbildung 6-10 zeigt die zu erwartenden Verschiebungen in der Verkehrsmittelwahl. Die Summe der Wege ist im Vergleich zum Bezugsfall 2030 identisch.

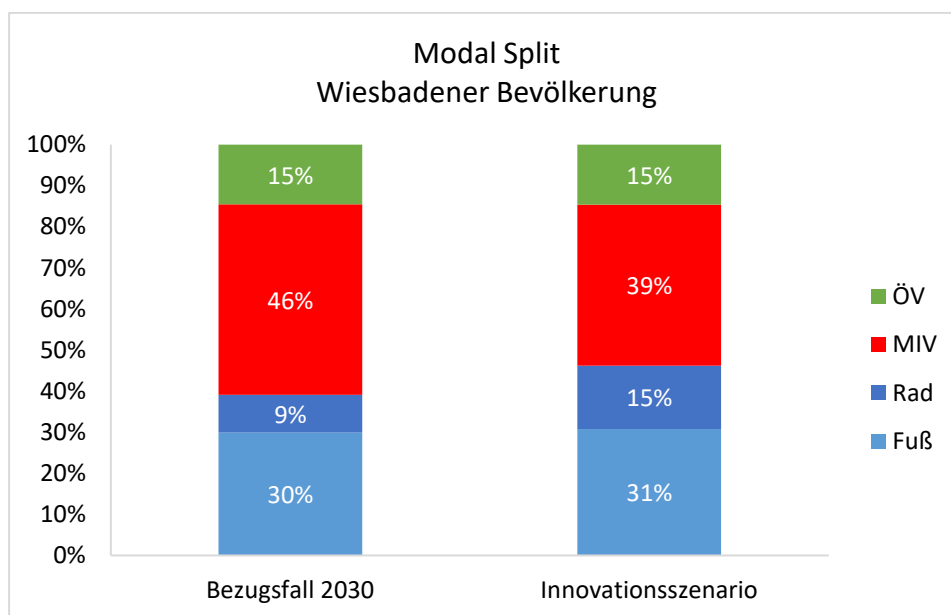
Abbildung 6-10: Anzahl Wege nach Verkehrsmittel Bezugsfall/Innovationsszenario



Quelle: Eigene Darstellung

Im Innovationsszenario geht der Pkw-Verkehr spürbar zurück, da für den MIV einerseits deutlich weniger Verkehrsraum zur Verfügung steht und andererseits der Radverkehr deutlich attraktiver geworden ist, was in markanten Verhaltensänderungen seinen Niederschlag findet. Fußverkehr und der öffentliche Verkehr gewinnen keine oder nur geringe Marktanteile hinzu, da sich das Angebot und die unterstellten Maßnahmen unwesentlich von denen des Bezugsfalls unterscheiden. Für den Modal Split der Wiesbadener Bevölkerung (vgl. Abbildung 6-11) resultiert die Verschiebung in einem MIV-Anteil von 39 %, während der Radverkehr mit 15 % einen Anteil erreicht, der bereits heute in anderen Großstädten und Metropolen mit einer intensiven Radverkehrsförderung vorzufinden ist.⁴³

Abbildung 6-11: Modal Split Wiesbadener Bevölkerung Bezugsfall/Innovationsszenario

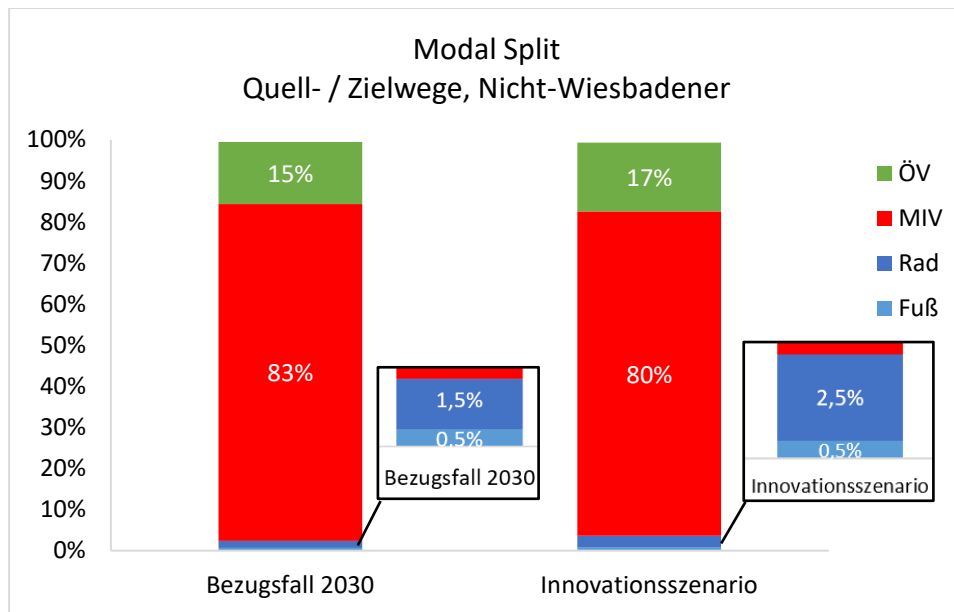


Quelle: Eigene Darstellung

Für Berufseinpendelnde sowie weitere Besucher/innen haben die Maßnahmen, die im Stadtgebiet Wiesbaden und somit nur auf Teilstrecken angewendet werden, ebenfalls spürbare Auswirkungen. Der MIV-Anteil fällt von 83 % im Bezugsfall 2030 auf 80 %. Die Reiseweiten im Quell-/Zielverkehr bewirken, dass längere Wege überwiegend auf den ÖV (Anteil von 17 %) und kürzere Wege auch auf den Radverkehr (Anteil 2,5 %) verlagert werden (vgl. Abbildung 6-12).

⁴³ 14 % in Großstädten, 15 % in Metropolen, MiD 2017

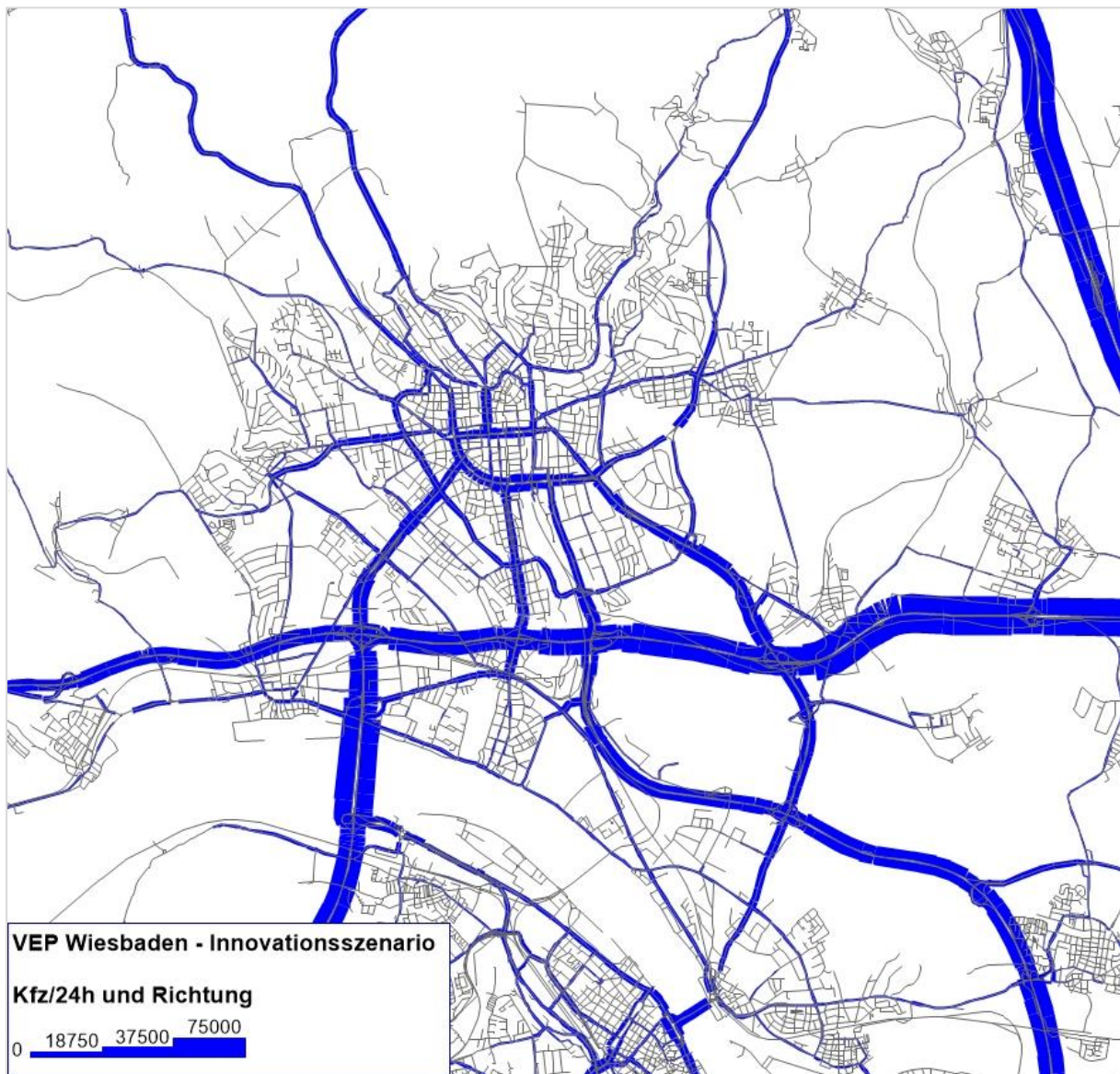
Abbildung 6-12: Modal Split Nicht-Wiesbadener Bezugsfall/Innovationsszenario



Quelle: Eigene Darstellung

Im Innovationsszenario werden die aufgeführten Streckenmaßnahmen aus dem Bezugsfall 2030 übernommen und um weitere Maßnahmen ergänzt (vgl. Kapitel 6.1.2). Aufgrund der geringeren Anzahl an MIV-Wegen wird eine Entlastung des Wiesbadener Straßennetzes, der Rheinbrücken sowie auf Teilabschnitten der angrenzenden Bundesautobahnen erwartet. Abbildung 6-13 zeigt die Streckenbelastung für das Modellgebiet Wiesbaden in Kfz/24h.

Abbildung 6-13: Verkehrsbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Innovationsszenario



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

6.4 Wirkungsanalysen der beiden Szenarien 2030

Im Jahr 2030 werden in Wiesbaden 11 % mehr Wege als im Jahr 2015 zurückgelegt. Die Ursache ist in der sozio-demografischen Entwicklung zu finden. Wiesbaden erwartet bis 2030 einen Bevölkerungszuwachs von ca. 27.500 Einwohnern, der überwiegend durch Zuwanderung und weniger durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung entsteht. Die durchaus noch sehr mobile Altersgruppe zwischen 65-74 Jahren wird die Altersstruktur mit einem Zuwachs von ca. 15 % etwas nach oben verschieben und somit den bundesweiten Trend bestätigen.

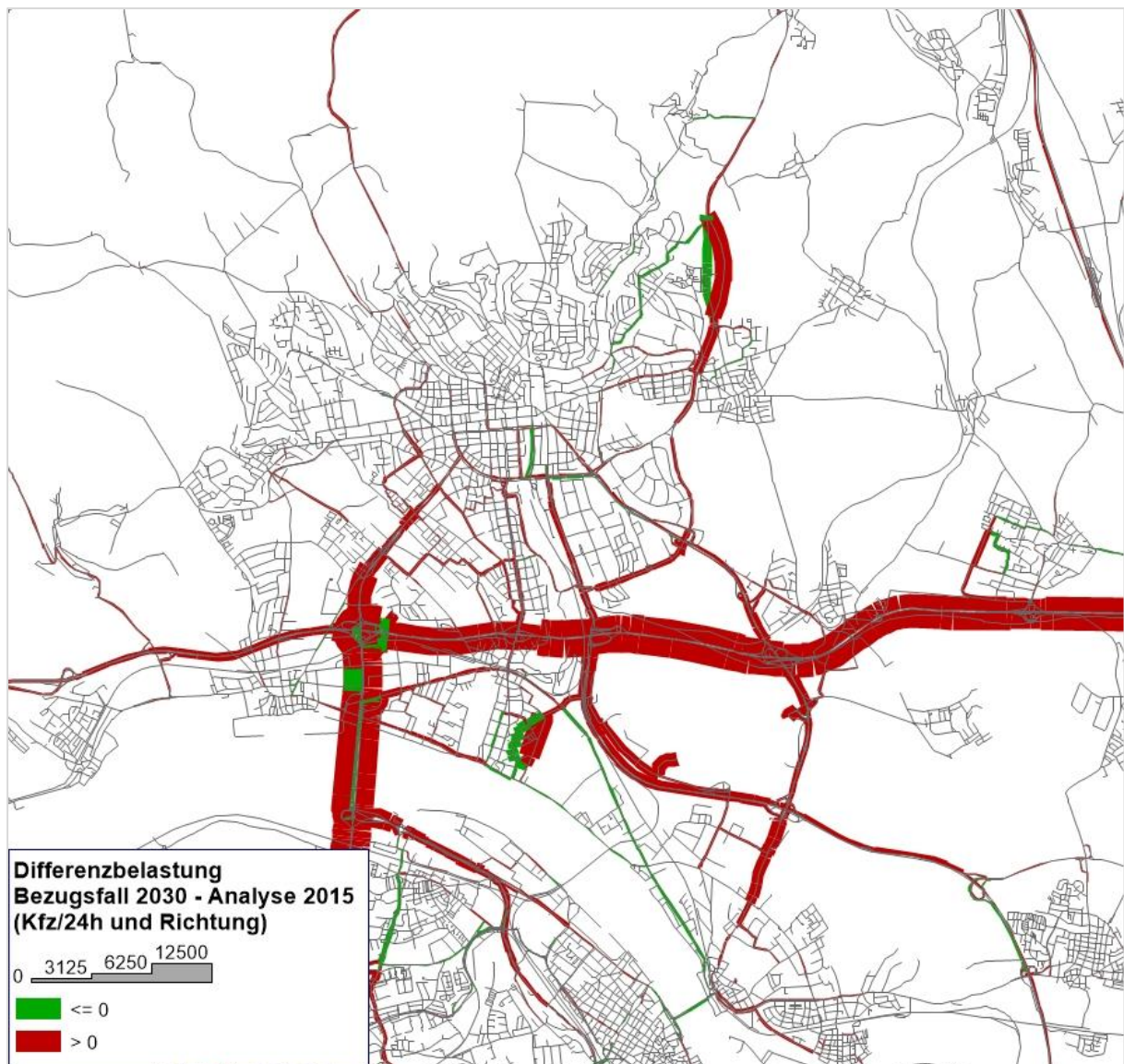
Auch die Verflechtungen der Berufspendelnden werden sich noch mehr in Richtung der Metropolregionen und Großstädte verschieben. So nimmt beispielsweise die Anzahl der Auspendelnden nach Frankfurt am Main um ca. 27 % zu. Für weniger verdichtete Räume ist tendenziell ein Rückgang der Pendlerbewegungen zu erwarten.

Die im Verkehrsmodell untersuchten Szenarien unterscheiden sich hauptsächlich durch die berücksichtigten Maßnahmen. Während der Bezugsfall 2030 sämtliche Maßnahmen enthält, die ohnehin bis 2030 realisiert werden sollen, baut das Innovationsszenario auf dieser Grundlage auf und beinhaltet weitere Maßnahmen, die vorrangig an den Qualitätszielen für ein umweltverträgliches Verkehrsangebot ausgerichtet sind.

Bezugsfall 2030

Die grundlegende Charakteristik des Bezugsfalls 2030 beinhaltet neben den strukturellen Entwicklungen auch einige Aus-, Um- oder Neubauten von Straßenverkehrsanlagen wie beispielsweise der sechs- bzw. achtstreifige Ausbau der A 66 sowie Kapazitätserweiterungen bei Bundesstraßen, deren grundlegende Auswirkung auf das Wiesbadener Verkehrsgeschehen durch Verlagerungen und geänderte Belastungszahlen prognostiziert werden kann. Unter Berücksichtigung aller hinterlegten Maßnahmen zeigt Abbildung 6-14 die Differenzbelastungen in Kfz/24h für das Wiesbadener Stadtgebiet.

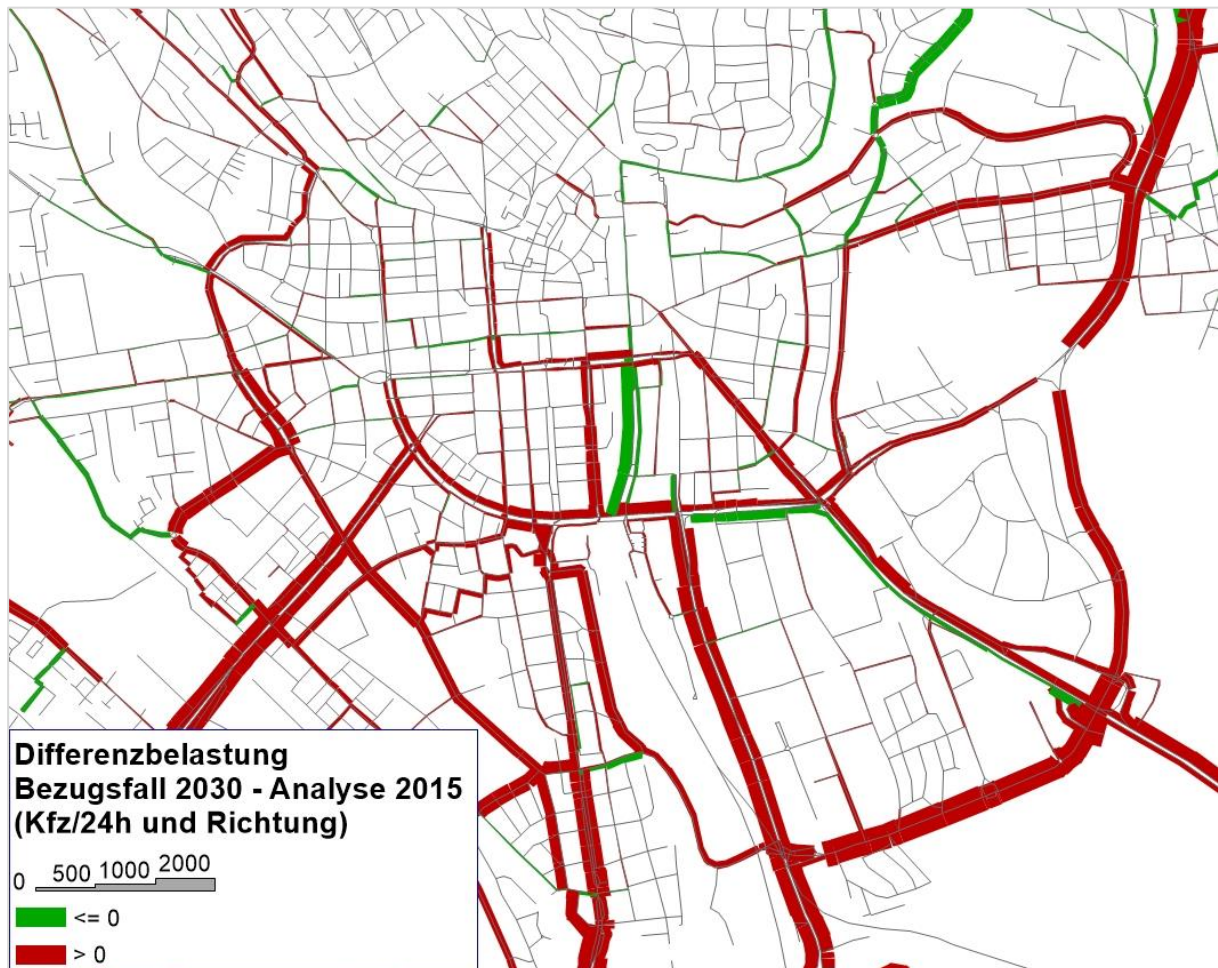
Abbildung 6-14: Differenzbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Analysefall/Bezugsfall 2030



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

Für den Innenstadtbereich sind die Belastungsänderungen in einer Detailansicht zu erkennen (vgl. Abbildung 6-15). Auffällig sind insbesondere die Verlagerungen im nachgeordneten Straßennetz aufgrund der hohen Auslastung der Schiersteiner Straße und Biebricher Allee.

Abbildung 6-15: Differenzbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Analysefall/Bezugsfall 2030, Detail Innenstadt



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

Die verkehrlichen Wirkungen im Straßennetz lassen sich im Vergleich zur Analyse 2015 wie folgt beschreiben:⁴⁴

- Grundlegendes Kfz-Mehraufkommen durch die Zunahme der Wege im MIV. Teilweise Verlagerungseffekte in Nebenstraßen durch zu hohes Verkehrsaufkommen auf den ursprünglich vorgesehenen Routen. Neben Wiesbaden ist das Mehraufkommen auch großräumig im Rhein-Main-Gebiet (besonders Frankfurt am Main und Umgebung) erkennbar.
- Durch Ausbau und Kapazitätssteigerung der Schiersteiner Brücke und im weiteren Verlauf auf der Achse A 66 Richtung Frankfurt am Main deutliche Zunahme des Kfz-Verkehrs auf diesen Streckenabschnitten.
- Zusätzlicher Kfz-Erschließungsverkehr des Entwicklungsgebiets „Ostfeld“ (+ ca. 18.500 Kfz-Wege pro durchschnittlichen Werktag je Richtung). Die künftige Verkehrsanbindung war zum Zeitpunkt der Bearbeitung des VEP nicht festgelegt. Für die Modellrechnungen sind Anbindungen mit jeweils identischem Verkehrsanteil westlich der „Mainzer Straße“, südlich an „Unterer Zwerchweg“, östlich an „Zum Friedhof“ nahe Fort Biehler sowie nördlich an „Siegfriedring“ vorgesehen. Die Auswirkungen sind im weiteren Verlauf auch auf der A 671, der B 455 und dem 2. Ring zu erkennen.
- Mehraufkommen auf „Boelckestraße“ in beiden Richtungen durch Ausbau.
- Mehraufkommen auf „Nauroder Straße“ in beiden Richtungen durch Ausbau.
- Verlagerung durch Verlegung der Ortsdurchfahrt Fichten, Ortsdurchfahrt wird entlastet.
- Verlagerung durch Fertigstellung der Glarusstraße im Jahr 2016, Entlastung von „Breslauer Straße“ und Umgebung.
- Geringere Belastung auf „Friedrich-Ebert-Allee“ durch Umgestaltung zugunsten des Radverkehrs.
- Verlagerung durch Westring Nordenstadt (südl. Teil), Entlastung in der Ortslage von Nordenstadt sowie auf Kreisstraße 663 Richtung Wallau.

Insgesamt werden im Bezugsfall 2030 auf Wiesbadener Straßen täglich 4.160.000 Kfz-Kilometer zurückgelegt. Die Verweildauer (Summe der Fahrzeiten) beträgt 155.000 Kfz-Stunden. Im Vergleich zur Bestandssituation 2015 sinkt die durchschnittliche Geschwindigkeit von 28,1 km/h (Analysefall) auf 26,8 km/h.

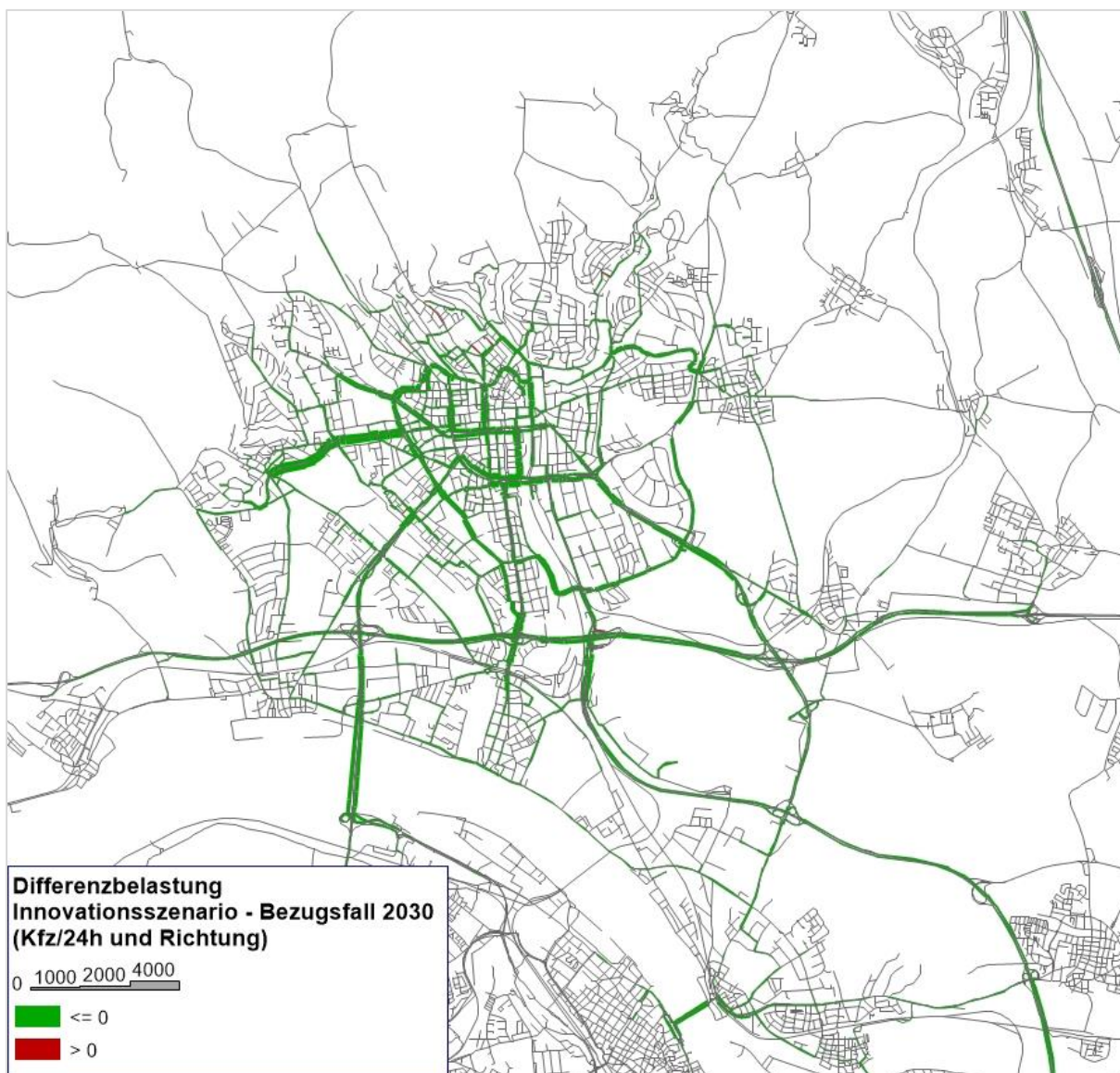
⁴⁴ Da die resultierende Verkehrsbelastung im Streckennetz überwiegend durch die Kombination mehrerer Maßnahmen zu Stande kommt, können Belastungsveränderungen nicht einer Einzelmaßnahme zugeordnet werden. Die Beschreibung der Wirkungen erfolgt daher qualitativ.

Innovationsszenario 2030

Das Innovationsszenario baut auf dem Bezugsfall 2030 auf und beinhaltet somit auch alle bereits beschriebenen Wirkungen. Der deutlichste Effekt ist durch die zusätzliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts und die damit verbundene Attraktivitätssteigerung mit gestiegenen Wegeaufkommen im Radverkehr zu erzielen. Die rückläufige Nutzung des Pkw ist neben den infrastrukturellen Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr auch auf eine Verhaltensänderung zurückzuführen.

Die Abbildung 6-16 zeigt die Differenzbelastungen von Innovationsszenario zu Bezugsfall 2030 in Kfz/24h für das Wiesbadener Stadtgebiet.

Abbildung 6-16: Differenzbelastung Wiesbaden Innovationsszenario – Bezugsfall 2030



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

Die verkehrlichen Wirkungen im Straßennetz lassen sich wie folgt beschreiben:

- Reduziertes Kfz-Aufkommen im Stadtgebiet überwiegend durch die Umsetzung des Radverkehrskonzepts. Die wegfallenden Wege im MIV verlagern sich überwiegend auf den Radverkehr und zu einem geringeren Anteil auch auf den Fußverkehr.
- Reduziertes Kfz-Aufkommen im Quell-Zielverkehr überwiegend durch die Umsetzung des Radverkehrskonzepts, Maßnahmen im Parkraummanagement sowie der grundsätzlichen verringerten Attraktivität des MIV. Besonders auf den Relationen zwischen Mainz und Wiesbaden findet im Vergleich zum Bezugsfall 2030 mehr Radverkehr statt. Auch die Personenwege im öffentlichen Verkehr nehmen für Entfernungen, die für die Fahrradnutzung unattraktiver sind, etwas zu. In diesem Zusammenhang ist die Kfz-Belastung auch auf Teilabschnitten von Autobahnen reduziert.
- Reduziertes Kfz-Aufkommen auf der Relation Nordenstadt/Delkenheim/Wallau nach Wiesbaden und zurück (Auswirkungen überwiegend auf A 66) durch die Einrichtung eines Haltepunkts Delkenheim/Wallau des „HessenExpress“.

Auf dem Straßennetz werden gemäß den Berechnungsgrundlagen des Innovationsszenarios 3.900.000 Kfz-Kilometer zurückgelegt. Bei einer Verweildauer von 139.000 Kfz-Stunden ist die Durchflussfähigkeit mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit pro Kfz von 28,1 km/h höher als im Bezugsfall 2030 und vergleichbar mit der Bestandssituation 2015. In Tabelle 6-3 sind die untersuchten Mobilitätsparameter im Vergleich zur Analyse 2015 aufgelistet.

Tabelle 6-3: Mobilitätskennwerte Wiesbaden 2015 und 2030

		Analyse 2015	Bezugsfall 2030	Innovationsszenario
Modal Split Wiesbadener Bevölkerung [%]	ÖV	15	15	15
	MIV	49	46	39
	Rad	8	9	15
	Fuß	28	30	31
Kfz- Kilometer [1000 km]		3.880	4.160	3.900
Kfz-Verweildauer [1000 Std]		138	155	139
Kfz-Durchschnitts- Geschwindigkeit [km/h]		28,1	26,8	28,1

Quelle: Eigene Darstellung

6.5 Bewertung der Zielerreichung

Um die in den Szenarien ermittelten und errechneten Auswirkungen bewerten zu können, sind für die sechs Ziele des Zielsystems Indikatoren zu bestimmen, mit denen die Zielerreichung gemessen werden kann. Für jedes Ziel bieten sich mehrere Indikatoren an, die je nach Maßnahme einzeln oder gemeinsam für die Bewertung herangezogen werden können. Die nachfolgende (vgl. Tabelle 6-4) zeigt die sechs Ziele und ihre jeweiligen Indikatoren.

Tabelle 6-4: Ziele und ihre Indikatoren

Ziele	Indikator
Ziel 1: Stadt als Lebens- und Begegnungsraum im Einklang mit den Zielen der Stadtentwicklung attraktiv entwickeln	<ul style="list-style-type: none"> • Quartiersentlastung von Kfz-Verkehr, • adäquate Kfz-Geschwindigkeiten, • adäquates Parkraumangebot für Kfz und Rad, • Umgestaltung Straßenräume (Aufenthaltsräume) zugunsten Umweltverbund und Mischverkehr, • Nahmobilitätskonzepte für Stadtteile, • Gegenüberstellung der Kfz-Verkehrsmengen
Ziel 2: Erreichbarkeit aller Einrichtungen in Wiesbaden durch ein leistungsfähiges Verkehrssystem gewährleisten	<ul style="list-style-type: none"> • Direktheit der Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr, • Reisezeitverhältnis ÖV/Pkw, • Multimodale Anbindungen zwischen Verkehrsmitteln, • Lückenschlüsse im Netz, Erschließung, Instandhaltung der Infrastruktur
Ziel 3: Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern	<ul style="list-style-type: none"> • qualitative Beurteilung der Maßnahme (Unfallraten)
Ziel 4: Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhen des Modal Splits im Umweltverbund auf 65 %, • Einhaltung der Grenzwerte: NO₂-Immissionswert: < 40 µg/m³ CO₂-Reduktion um -25% gegenüber 2013, • Erhöhung des Radverkehrs- und ÖPNV-Anteils • Berücksichtigung des Klimaschutzkonzeptes (Lärmaktionsplan), • Lkw-Durchfahrtsverbote, • Elektromobilität
Ziel 5: Mobilitätschancen und damit gleichberechtigte Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen sichern	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl barrierefreie Fahrzeuge, baulicher Anlagen und Informationsmedien bis zum Jahr 2022 (entspr. der gesetzlichen Vorgaben), • Anzahl barrierefreier Zuwegungen zu ÖPNV-Haltestellen, • Gestaltung eines einfach verständlichen und kostengünstigen Tarifsystems, • Demographischer Wandel & Inklusion
Ziel 6: Kfz-Verkehr effektiv und stadtverträglich abwickeln	<ul style="list-style-type: none"> • qualitative Beurteilung der Maßnahmen (Parkraummanagement, Geschwindigkeitsreduzierung)

Quelle: Eigene Darstellung

Die in den beiden Szenarien hinterlegten Maßnahmen wurden zu übergeordneten Bündeln zusammengefasst, die wiederum den übergeordneten Verkehrsmitteln (Handlungsfeldern) zugeordnet sind. Die jeweiligen Maßnahmenbündel der einzelnen Handlungsfelder wurden dabei separat betrachtet und nach Ihrer Wirkungsrichtung zum Zielsystem nach drei Kategorien

+: positive Auswirkung (grün),

0: neutrale oder nicht eindeutig bestimmbare Wirkung (weiß) und

-: negative Auswirkung (rot)

bewertet. Der Grad der Zielerreichung lässt sich mit der qualitativen Bewertung nicht bestimmen. Tabelle 6-5 gibt das Bewertungsergebnis wieder.

Tabelle 6-5: Wirkungsanalyse der Maßnahmenbündel

Maßnahmenbündel	Ziel 1 Stadt attraktiv entwickeln	Ziel 2 Erreichbarkeit aller Einrichtungen	Ziel 3 Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern	Ziel 4 Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs	Ziel 5 Mobilitätschancen und gleichberechtigte Teilhabe für alle sichern	Ziel 6 Kfz-Verkehr effektiv und stadtvirtig abwickeln
Fußverkehr						
Verbesserung der Querbarkeit	0	+	+	0	0	0
Radverkehr						
Durchgängig nutzbares Radwegenetz	+	+	+	+	+	0
Aufwertungen an KP	0	0	+	0	0	0
Regelgerechte Radverkehrsanlagen	0	0	+	0	+	0
Sichtbarmachung Radverkehr	0	0	+	0	0	0
Ausbau Fahrradparken	0	+	+	+	0	0
ÖPNV						
Ergänzungen im Liniennetz (NVP)	0	+	0	+	+	0
Priorisierung des ÖV	0	+	0	0	0	0
Verknüpfung Verkehrssysteme	0	+	0	+	+	0
E-Mobilität	0	0	0	+	0	0

Maßnahmenbündel	Ziel 1 Stadt attraktiv entwickeln	Ziel 2 Erreichbarkeit aller Einrichtungen	Ziel 3 Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern	Ziel 4 Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs	Ziel 5 Mobilitätschancen und gleichberechtigte Teilhabe für alle sichern	Ziel 6 Kfz-Verkehr effektiv und stadtverträglich abwickeln
MIV fließend						
LSA-Optimierung für den MIV	0	+	+	+	0	+
Verkehrsinformation- und -leitsysteme	+	+	0	0	0	+
Fahrstreifenreduktion im öffentlichen S-Netz	+	0	0	+	+	-
Neu- und Ausbaumaßnahmen	+	+	0	-	0	+
MIV ruhend						
Parkraummanagement	+	+	0	+	0	+
Parkraummanagement (innerstädtisches Bewohnerparken)	+	0	0	0	0	+
Ausbau der innerstädtischen P+R Anlagen	+	+	0	+	0	+
Digitalisierung PLS	0	+	+	+	0	+
Mobilitätsmanagement						
Aufwertung Sharing-Angebote	0	+	0	+	+	0
Elektromobilität	0	0	0	+	0	+
Mobilitätsmanagement	0	0	+	+	+	+
Wirtschaftsverkehr						
Optimierung des innerstädtischen Lieferverkehrs	+	+	0	+	0	0

Quelle: Eigene Darstellung

Mit Hilfe der Beurteilung der Einzelmaßnahmen und übergeordneten Maßnahmenbündel hinsichtlich der Zielerfüllung der Teilziele (vgl. Kapitel 4) lassen sich die Wirkungen des Maßnahmenpakets der einzelnen Szenarien ableiten.

Eine Gegenüberstellung der verkehrlichen Wirkungen der Maßnahmen der beiden Szenarien zeigt die Abbildung 6-17. Danach werden mit den Maßnahmen des Bezugsfalls die Ziele 2 (Erreichbarkeit) und 4 (Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung) erreicht, bei den übrigen Zielen sind sichtbare Fortschritte nicht oder nur teilweise erkennbar. Die weiteren Maßnahmen des Bezugsfall 2030 führen zu keiner signifikanten Verbesserung der derzeitigen Verkehrssituation und der damit einhergehenden Ziele. Das Ziel 6, den Kfz-Verkehr effektiv und stadtverträglich abzuwickeln, wird sogar verfehlt.

Abbildung 6-17: Gegenüberstellung der Wirkungsanalyse des Bezugsfalls 2030/Innovationsszenario

	Bezugsfall 2030	Innovations-szenario
Ziel 1: Stadt attraktiv entwickeln Indikatoren: Quartiersentlastung von Kfz-Verkehr, Geschwindigkeiten, Parkangebot Kfz/ Rad, Umgestaltung Straßen, Nahmobilitätskonzepte	Keine grundsätzliche Verbesserung	Verbesserung
Ziel 2: Erreichbarkeit aller Einrichtungen Indikatoren: Direktheit der Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr, Reisezeitverhältnis ÖV/Pkw	Verbesserung ÖV	Verbesserung Umweltverbund
Ziel 3: Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern Indikatoren: Qualitative Beurteilung des Maßnahmensets	Laufende Verbesserung	Deutliche Verbesserung
Ziel 4: Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs Indikatoren: Erhöhen Modal Split Umweltverbund auf 65 %, Einhaltung Grenzwerte, Erhöhung des RV- und ÖPNV-Anteils um insg. 10%, Erhalt des Fußverkehrsanteils	Erhöhung Umweltverbund um 2,7%-Punkte	Erhöhung Umweltverbund um 9,8%-Punkte
Ziel 5: Mobilitätschancen und gleichberechtigte Teilhabe für alle sichern Indikatoren: Anzahl barrierefreie Fahrzeuge, baulicher Anlagen und Informationsmedien, barrierefreie Zuwegungen Haltestellen, Gestaltung Tarifsystems	Verbesserung	Deutliche Verbesserung
Ziel 6: Kfz-Verkehr effektiv und stadtverträglich Indikatoren: Qualitative Beurteilung des Maßnahmensets	Keine grundsätzliche Verbesserung	Verbesserung

Quelle: Eigene Darstellung

Anders verhält es sich mit den Wirkungen der Maßnahmen aus dem Innovationsszenario: Diese begünstigen alle definierten Zielindikatoren. Insbesondere die allgemeine Erreichbarkeit (Querungsangebote im Fuß- bzw. Radverkehr, Reisezeitverhältnisse zwischen ÖPNV/MIV) aller Einrichtungen sowie die umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des innerstädtischen Verkehrs werden durch die Erhöhung des Modal-Splits-Anteils des Umweltverbunds um ca. 10 %-Punkte deutlich verbessert. Im Vergleich dazu unterstützt der Bezugsfall 2030 beide Ziele in gleicher Weise, jedoch lediglich mit einer Erhöhung des Umweltverbunds von ca. 3 %-Punkten. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der gleichberechtigten Mobilitätschancen und -teilhabe für alle Verkehrsteilnehmer resultieren keine nennenswerten Verbesserungen bei der attraktiven Stadtentwicklung und der stadtverträglichen Verkehrsabwicklung.

Grund für die Erhöhung der Modal-Split-Anteile (Radverkehr + 7 %-Punkte, Fußverkehr + 3 %-Punkte) ist in erster Linie ein durchgängig nutzbares Rad- und Fußwegenetz mit verschiedenen Verknüpfungspunkten mit anderen Verkehrsmitteln (beispielsweise Ausbau Park+Ride-Anlagen, Fahrradmitnahmeregelung im ÖPNV). Durch den Netzausbau im Rad- und Fußverkehr, zusätzlichen Fahrstreifenreduktionen im öffentlichen Straßennetz, Ergänzungen im ÖPNV-Liniennetz werden die Mobilitätschancen aller Verkehrsteilnehmenden verbessert (Ziel 5); sie führen zu einer deutlichen Optimierung des Verkehrsangebotes.

Auch die allgemeine Verkehrssicherheit erhöht sich durch die Umsetzung und den Einsatz von adaptiven Steuerungssystemen an Lichtsignalanlagen oder verbesserten Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen signifikant.

Mit Hilfe von Aufenthaltsplätzen, einem abgestimmten Parkraummanagement und der beispielhaften Einrichtung von Lieferzonen und Mikrodepots für den Wirtschaftsverkehr soll der Lebens- und Begegnungsraum in der LHW gestärkt werden. Gemeinsam mit der stadtverträglichen und effektiven Abwicklung des Kfz-Verkehrs soll dieses Ziel mit neu eingerichteten Park+Ride-Anlagen und einem neuartigen Elektromobilitätskonzeptes zu einem zukünftig positiven Stadtbild beitragen (Ziel 6).

7 Integriertes Handlungskonzept

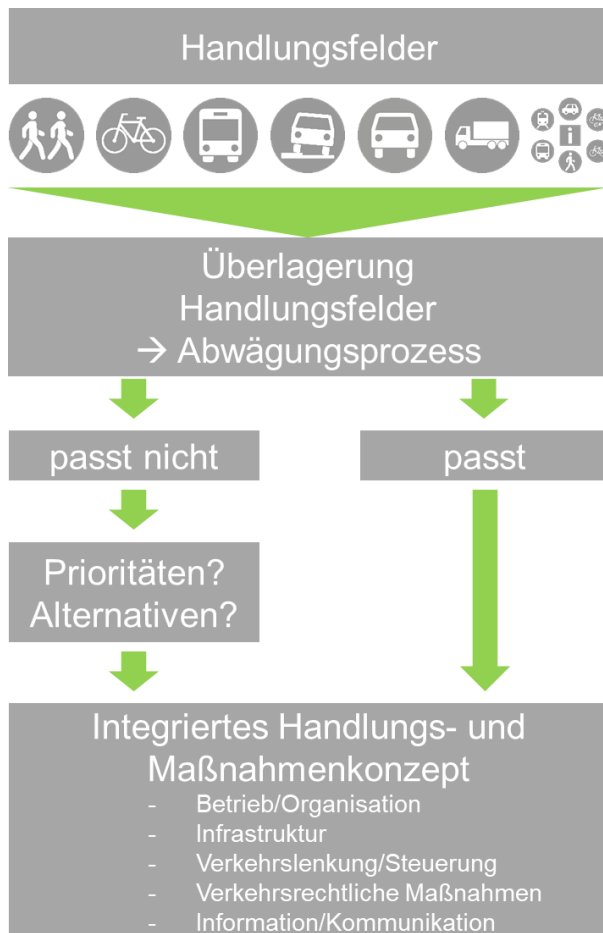
Das Integrierte Handlungskonzept ist Kernstück des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Wiesbaden. Entsprechend seiner Aufgabe, einen Rahmen für die Verkehrsentwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre zu setzen, trifft das Integrierte Handlungskonzept Aussagen zu den grundlegenden Netzen und Infrastruktureinrichtungen für alle Verkehrsarten und benennt Maßnahmen zu deren Umsetzung bzw. Anforderungen und Qualitätsstandards. Hierzu zählen bauliche und betriebliche Maßnahmen, verkehrslenkende und verkehrsrechtliche Regelungen sowie Organisation, Marketing und Mobilitätsmanagementmaßnahmen.

Wichtig ist die ganzheitliche Betrachtung des Verkehrssystems mit seinen verschiedenen Verkehrsträgern, den Mobilitätserfordernissen und -bedürfnissen und die Beachtung der Wechselwirkungen. Wichtigste Wechselwirkungen bestehen zwischen Verkehrs- und Siedlungs- sowie der demografischen Entwicklung und den stadtgestalterischen Aspekten sowie technischen Innovationen.

Das Integrierte Handlungskonzept leitet sich aus dem Zielsystem ab. Wichtige planerische Grundlagen sind vorliegende Planungen wie das Integrierte Klimaschutzkonzept, das Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ und der Masterplan WI Connect sowie konkrete Maßnahmen, u.a. DIGI-V, die CityBahn und die Entwicklung Ostfeld sowie die Ergebnisse der Zustandsanalyse und die daraus abgeleiteten Handlungsbedarfe (vgl. Kapitel 4).

Das Integrierte Handlungskonzept entsteht somit aus einer Überlagerung von verschiedenen Maßnahmen und Einzelkonzepten für den fließenden motorisierten Individualverkehr und ruhenden Verkehr, den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Radverkehr und den Fußverkehr. Dabei wurde in einem iterativen Abwägungsprozess geprüft, ob die aus den Einzelkonzepten resultierenden Anforderungen und Platzbedarfe erfüllt werden können bzw. welche Maßnahmen geeignet sind, den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmergruppen weitestgehend gerecht zu werden. Ein typisches Beispiel ist der entstehende Flächenkonflikt, wenn beispielsweise Straßen sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den ÖPNV und den Radverkehr Hauptverbindungen in deren Netze darstellen, aber Flächen nur begrenzt zur Verfügung stehen. In diesen Fällen wurde entweder nach Alternativen gesucht, wie die Anforderungen erfüllt werden können - beispielsweise durch Verlegung einer Hauptachse im Radverkehr - oder es müssen bei der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans im Einzelfall Prioritäten gesetzt werden.

Abbildung 7-1: Entwicklung Integriertes Handlungskonzept



Quelle: Eigene Darstellung

Das Integrierte Handlungskonzept ist daher das Ergebnis des iterativen Prozesses mit ggfs. mehreren Rückkopplungen (vgl. Abbildung 7-1).

Das Integrierte Handlungskonzept soll keine fertige Gesamtlösung liefern, sondern Handlungsspielräume belassen, die in einem Entwicklungs- und Diskussionsprozess über die nächsten 10 – 15 Jahre ausgefüllt werden. Es enthält dabei im Wesentlichen Maßnahmen, die in der Entscheidungskompetenz der Landeshauptstadt Wiesbaden liegen, wobei auch Maßnahmen (z.B. für klassifizierte Straßen oder für den ÖPNV) einbezogen sind, die dann in Abstimmung bzw. in der Verantwortung von anderen Aufgabenträgern (z.B. Hessen Mobil, ESWE etc.) umzusetzen sind. Die Umsetzung selbst unterliegt dabei – ebenso wie die Planung – einem Prozess, in dem ggfs. Empfehlungen aufgrund sich ändernder Randbedingungen modifiziert werden müssen. Dafür wird ein Monitoring mit Evaluation empfohlen (vgl. Kapitel 8).

Im Zuge der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans hat die LHW bereits parallel begonnen, einzelne Maßnahmen umzusetzen. Zu diesen zählt beispielsweise das Pilotprojekt Protected Bikelanes, welches dem VEP einen konzeptionellen Rahmen setzt und die Umsetzung einzelner Maßnahmen unterstützt. Insofern ist der VEP nicht statisch, sondern muss in regelmäßigen Abständen überprüft und nachgesteuert werden.

In den nachfolgenden Kapiteln sind die Maßnahmen nach den Handlungsfeldern in Form von Steckbriefen näher beschrieben, eine Übersicht der Maßnahmen findet sich in Kapitel 8.2.

Die Steckbriefe sollen der Verwaltung, den politischen Entscheidungstragenden und weiteren Akteuren auch Hinweise dazu zu geben, wann bzw. in welchem Zeithorizont die Maßnahmen realisiert und welche Akteure für die Umsetzung zuständig bzw. an ihr beteiligt sein sollten. In den Maßnahmensteckbriefen finden sich die folgenden Angaben:

- **Maßnahme:** Beschreibung der wesentlichen Maßnahmencharakteristika. Neben den größeren Infrastrukturprojekten gibt es auch Dienstleistungen bis hin zu verwaltungsinternen Planungsprinzipien. Eine Reihe von Maßnahmen des VEP enthalten zunächst lediglich Prüfaufträge oder Aufträge zur Erstellung von konkretisierenden Maßnahmenkonzepten. Ergebnisse solcher Prüfaufträge oder Konzepte können weitere Maßnahmen (z.B. Konzeptumsetzung) nach sich ziehen.
- **Grundlagen und Verweise:** Vorliegende Planungen und Konzepte, Verweis auf Richtlinien und Aufzeigen gelungener Beispiele.
- **Zielbezüge:** Zeigen, inwieweit Maßnahme geeignet sind, die beschlossenen Ziele zu erreichen und wo Konflikte bestehen (grün = positive Auswirkung; weiß = neutral; rot = negative Auswirkung).
- **Bezug zu anderen Maßnahmen:** Zeigt auf, mit welchen weiteren Maßnahmen ein Bezug besteht, der bei der Umsetzung zu beachten ist.
- **Priorität:** Einschätzung aus planerischer Sicht, mit welcher Priorität die jeweilige Maßnahme verfolgt werden soll, angegeben in einer dreistufigen Prioritäts-Skala „hoch“, „mittel“ und „niedrig“. Dabei wird insbesondere berücksichtigt, welche Bedeutung einer Maßnahme für die verkehrliche Gesamtstrategie beizumessen ist.
- **Umsetzungshorizont:** Angabe zum Realisierungshorizont einer Maßnahme. Es werden drei Kategorien unterschieden:
 - „kurzfristig“ (Umsetzung innerhalb der nächsten zwei Jahre),
 - „mittelfristig“ (2-5 Jahre) und
 - „langfristig“ (mehr als 5 Jahre).

Die Angaben zum Realisierungshorizont berücksichtigen im Unterschied zur Priorität stärker praktische Umsetzungsaspekte wie etwa die Frage, inwieweit eine Maßnahme an bereits laufende oder angestoßene Aktivitäten anknüpfen kann bzw. ob sie von anderen Maßnahmen abhängt.

- **Akteure:** Hier ist angegeben, welche Akteure an der Umsetzung der Maßnahme beteiligt sein sollten.

7.1 Handlungsfeld Fußverkehr

Die größte Bedeutung kommt dem Fußverkehr im Stadtquartier zu, wo er aufgrund der räumlichen Nähe nicht nur die flexibelste und umweltschonendste, sondern vielfach auch die schnellste Art der Fortbewegung ist. 77 % der Wege bis 1 km und rund 30 % der Wege zwischen 1-3 km werden in Wiesbaden zu Fuß zurückgelegt.⁴⁵ Der Einzelhandel in den Stadtteilen lebt insbesondere von Kunden, die in fußläufiger Entfernung wohnen oder arbeiten. Die Stärkung des Fußverkehrs auf Stadtteilebene fördert damit auch die Unternehmen im Quartier („Stadt der kurzen Wege“).

Zwar sind die Anteile der Wege zu Fuß auf kurzen Strecken hoch, die Rahmenbedingungen entsprechen jedoch häufig nicht den Anforderungen an sichere und vor allem attraktive Wege. Die kurzen Strecken im Nahraum werden insbesondere von Kindern und älteren Menschen zurückgelegt, sie stellen besondere Anforderungen an die Qualität der Wege. Damit gewinnt der Fußverkehr als Nahmobilitätsfaktor angesichts des steigenden Anteils älterer Menschen und der Diskussion um ein kinderfreundliches Wohnumfeld zunehmend an Bedeutung. Zudem ist der Fußverkehr die Verkehrsart mit dem höchsten Anteil an Versorgungs- und Familienarbeit.

Der Fußverkehr ist damit die Verkehrsart, die, sieht man von der Schaffung von Fußgängerzonen in innerstädtischen Einkaufsbereichen ab, bundesweit in der Verkehrsplanung über Jahrzehnte hinweg vernachlässigt worden ist. In den letzten Jahren erlebt der Fußverkehr jedoch vor dem Hintergrund der Diskussion um Barrierefreiheit, Alterung der Gesellschaft, nachhaltigen Verkehr und Re-Urbanisierung der Städte eine Renaissance.

Die Förderung des Fußverkehrs durch Verbesserung seiner Rahmenbedingungen ist auch für die Verkehrsentwicklung der Stadt Wiesbaden eine zentrale Strategie und wird bereits im Klimaschutzkonzept Wiesbaden 2015 und im Masterplan „Wiesbaden connect“ 2018 als Maßnahme benannt. Sie vermag wesentliche Beiträge zu den Zielen eines nachhaltigen Verkehrs, einer Verbesserung der Mobilitätschancen für alle Personengruppen (z.B. Menschen mit Behinderungen) und einer Attraktivierung der Quartiere zu leisten. Den Grundsätzen und Zielsetzungen des Gender Mainstreaming⁴⁶ wird mit der Förderung des Fußverkehrs in besonderem Maße Rechnung getragen. Die Maßnahmen leisten darüber hinaus einen dezidierten Beitrag zur Verkehrssicherheit.

⁴⁵ SrV 2013: System repräsentativer Verkehrserhebungen, Sonderauswertung für LH Wiesbaden

⁴⁶ **Definition:** Gender Mainstreaming ist eine prozessorientierte Strategie, mit der die Geschlechterrollen in allen Lebensbereichen berücksichtigt und zum selbstverständlichen Bestandteil des Handelns innerhalb z.B. der Verwaltung werden sollen. Die **Implementierung von Gender Mainstreaming** im Verkehrswesen bedeutet, dass jede Entscheidung (zur Planung, Bemessung und Gestaltung von Verkehrssystemen und -anlagen, zur Verkehrsinfrastruktur, etc.) daraufhin überprüft wird, ob sie der Chancengleichheit von Frauen und Männern hinderlich oder förderlich ist. Quelle: <https://www.fgsv.de/gremien/verkehrsplanung/grundsatzfragen/111-gender-und-mobilitaet.html> (Zugriff: 26.02.2019).

Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr ist in erster Linie eine kleinteilige baulich-gestalterische Aufgabe. Anders als etwa beim fließenden MIV oder beim ÖV lassen sich auf der Detaillierungsebene des VEP keine räumlich konkretisierten Aussagen dazu treffen, wo welche Fußwegeverbindungen zu schaffen oder auszubauen sind.

Abbildung 7-2: Gute Anlässe die Nahmobilität zu stärken



Quelle: eigene Darstellung

Planungsgrundlage ist eine gesamtstädtische Fußverkehrsstrategie (F 1), dem Einstieg in die Diskussion können die Maßnahmen F 2 und F 3 dienen, die als Pilotprojekt in ausgewählten Stadtteilen oder als grundsätzliches Planungshandeln verstanden werden können. Einen umfassenderen Blick auf die Nahmobilitätssituation in einem Stadtteil oder Quartier ermöglicht der „Fußverkehrs-Check“ (F 4). Konkrete Maßnahmen für typische Problemlagen beschreiben die Steckbriefe F 5 - F7.

F 1 Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie

Erarbeitung einer Strategie für eine fußverkehrsfreundliche Landeshauptstadt Wiesbaden mit konkreten Aussagen, die der systematischen Stärkung des Fußverkehrs in den Stadtquartieren und Stadtteilen von Wiesbaden dienen. Die Strategie ist als strategischer Ansatz bei allen verkehrs- und stadtplanerischen Maßnahmen, die den Fußverkehr betreffen, leitend. Ziel ist die Positionierung der Landeshauptstadt Wiesbaden als „Fußgängerstadt Nr. 1 in Deutschland“.

Mögliche Themen/Inhalte sind:

Stärkung des Fußverkehrs: Die Landeshauptstadt Wiesbaden bekennt sich zum Fußverkehr und will sich als Fußverkehr-Hauptstadt positionieren. Neben der Verbesserung der Infrastruktur ist auch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit sowohl verwaltungsintern, als auch adressiert an die allgemeine Öffentlichkeit erforderlich. Der Fußverkehr soll daher neben dem Radverkehr dezidiert in das städtische Marketing aufgenommen werden.

Verkehrssicherheit: Die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs soll deutlich erhöht werden durch:

- Entschärfung von Unfallpunkten und Unfallhäufungs- und Konfliktpunkten,
- Anordnung von umfeldverträglichen Kfz-Geschwindigkeiten,
- konsequente Umsetzung und Kontrolle von Regelungen und Richtlinien

Qualitätsstandards: Bei allen Straßenbaumaßnahmen, gleich ob es sich um Umbau, Sanierung oder Neubau handelt, sind die Belange des Fußverkehrs als gleichberechtigt zu beachten und Fußverkehrsanlagen immer als Teil des zu (über-) planenden Straßenraums anzusehen. Die einschlägigen Richtlinien, insbesondere die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02), die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 11) sind bei allen Planungsüberlegungen zu beachten. Dazu gehören die Umsetzung der Planungsprinzipien, die Sicherung eines durchgängigen Fußwegenetzes innerhalb und außerhalb des Planungsgebiets und die durchgängige Barrierefreiheit.

Bedarfsgerechte Aufteilung und flexible Nutzung von Straßenräumen: Durch die richtliniengerechte Straßenraumgestaltung „vom Rand aus“ (RASt 06) werden die Flächen in einem iterativen Prozess bedarfsorientiert den Nutzungen zugeordnet. Gestalten und/oder Ausweisen von **multifunktionalen Straßenräumen** und Plätzen, möglichst sowohl temporär wie dauerhaft, dabei sollten die Potenziale zu einer verkehrsberuhigenden Umgestaltung der Straßenräume in den Stadtquartieren/Orsteilen ausgeschöpft werden. Hierzu gehören die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen (Z325 StVO) in Wohngebieten und die Prüfung einer Gestaltung Mischverkehrsflächen nach dem Prinzip "Shared Space" in zentralen Bereichen im Einzelfall. Durchführung von **Pilotprojekten**, um Anlässe für die Diskussion vor Ort zu schaffen.


Kommunikation: Kontinuierliche Berichterstattung zum Fußverkehr und Durchführung von Kampagnen. Die Benennung eines Beauftragten für den Fußverkehr (ggfs. in Kombination mit dem empfohlenen Radverkehrsbeauftragten) kann die Projekte begleiten und die Kommunikation und Kooperation sicherstellen.


Finanzierung: Die LHW sichert die Finanzierung der Fußverkehrsmaßnahmen durch eine Ausweisung einer eigenen Haushaltsposition mit geeigneter finanzieller Ausstattung.

Grundlagen und Verweise

HMWEVL (2017): Nahmobilitätsstrategie Hessen,
 FUSS e.V. (2018): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie,
 Umweltbundesamt (2018): Geht doch! Grundzüge einer Bundesweiten Fußverkehrsstrategie

Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>		1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge:</p> <p>F 2: Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“</p> <p>F 3: Pilotprojekt „Sicheres Queren“</p> <p>F 4: Stärkung der Fußmobilität in den Quartierszentren</p> <p>F 5: Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen u. Wohngebieten</p> <p>F 6: Qualitätsvolle Wege im Zulauf zu SPNV-Haltestellen</p> <p>F 7: Umgestalten von Straßenräumen und Schaffen von Aufenthaltsplätzen</p> <p>M1 (r): Parkraummanagement</p> <p>MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung</p> <p>MM 2: Betriebliches Mobilitätsmanagement</p> <p>MM 3: Schulisches Mobilitätsmanagement</p> <p>MM 7: Administrative Strukturen</p>	
1	2								
3	4								
5	6								
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure							
hoch	kurzfristig	Politik, LHW, Akteure von Verbänden und Institutionen wie FUSS e.V., VCD							

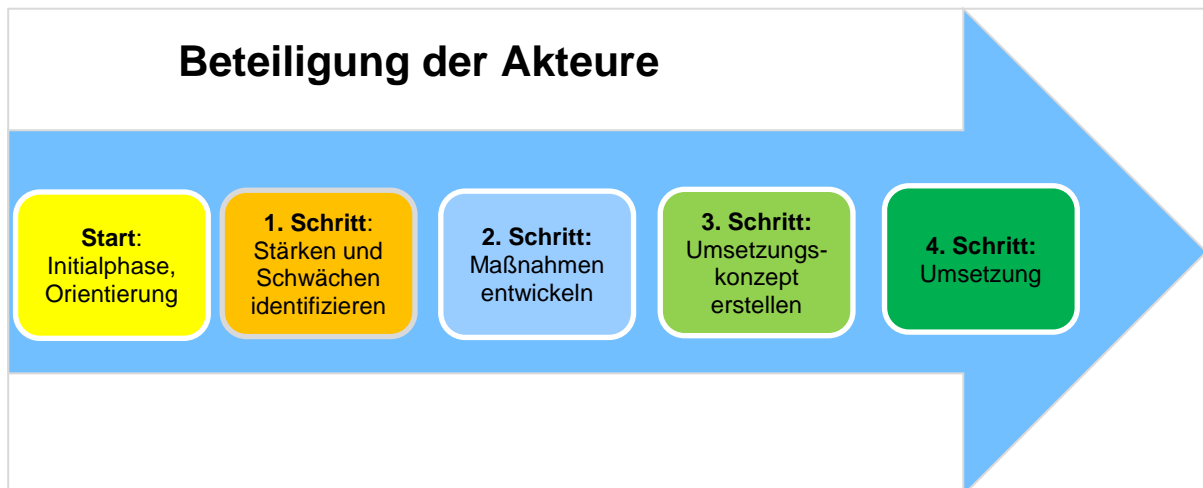
F 2 Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“								
<p>Im Zuge von Hauptfußwegen und Schulwegen sind Gehwege von Parken (ausgewiesenes, legales wie regelwidriges) freizuhalten. Hierdurch wird zum einen dem Gehen mehr Platz eingeräumt, zum anderen werden die Sichtfelder an den Querungsstellen freigehalten und so die Sicherheit erhöht.</p> <p>Prozess:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hauptfußwegenetz und Hauptschulwege festlegen 2. Analyse der Hauptfuß-/Schulwege <ul style="list-style-type: none"> • Gehwegbreiten • Sichtfelder an Querungsstellen und Kreuzungen • Bestehende Parkregelungen • Parkverhalten zu verschiedenen Zeiten 3. Maßnahmenentwicklung, u.a. <ul style="list-style-type: none"> • Freihalten von Sichtfeldern • Umgang mit Gehwegparken • Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung • Verstärkte Mischnutzung des bestehenden Parkierungsangebots • Umverteilung der Flächennutzung • Bau von Quartiersgaragen 4. Umsetzung mit Kommunikation und Beteiligung der Bewohnerschaft 								
Grundlagen und Verweise								
Beispiel Karlsruhe: Faires Parken in Karlsruhe (https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/automobil/gehwegparken.de), Richtlinien der Forschungsgesellschaft: HBVS, EFA, Deutsche Industrienormen (gültigen Fassung): DIN 8040, DIN 32975, DIN 33942, DIN 32984								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1" style="width: 100px; height: 100px;"> <tr><td align="center">1</td><td align="center">2</td></tr> <tr><td align="center">3</td><td align="center">4</td></tr> <tr><td align="center">5</td><td align="center">6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: F1: Entwicklung einer Fußverkehrs-strategie F3: Pilotprojekt „Sicheres Queren“ ÖV 1: Einführung der CityBahn auf Stammstrecke ÖV 2: Ergänzungen im Busliniennetz M 5 (f): Infrastrukturmaß. - IV-Anbindung Haltepunkt Delkenheim/ Wallau M 6 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahme Igstadt M 7 (f): Infrastrukturmaß. - Neubaumaßnahmen Verlängerung Holzstraße M 9 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang B40 M 10 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang „In der Gibb“ durch Verlängerung Hagenauer Straße M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen MM 3: Schulisches Mobilitätsmanagement	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						

F 3 Pilotprojekt „Sicheres Queren“								
<p>Herstellung einer sicheren Querbarkeit von Straßen im Zuge von Hauptfußwegen und Schulwegen. Anlegen von Querungsangeboten wie LSA/FSA, FGÜ und Mittelinseln in angemessenen Abständen von maximal 200 m.</p> <p>An signalisierten Querungen (LSA, FSA) soll durch Verlängerung der Grünzeit und Verkürzen der Umlaufzeit z.B. durch Rundumgrün oder 3. Phase = FG-Grün das Queren der Fahrbahn in einem Zuge ohne „Inselhopping“ ermöglicht werden. Berücksichtigung der langsameren Seh- und Geh-Geschwindigkeiten von Kindern und älteren Personen bei der Berechnung der Grünzeiten mit 1 m/s. Harmonisieren der Wartezeit für den Fußverkehr: z.B. durch gleiche Qualitätsstufen an LSA. Zur Berücksichtigung von Aufkommensschwankungen im Fußverkehr Einrichten von bedarfsabhängigen Steuerungen an LSA und FSA.</p>								
Grundlagen und Verweise								
Green City Masterplan, Maßnahmenpaket DIGI-V Richtlinien und Empfehlungen: HBVA, EFA, RILSA Deutsche Industrienormen (gültigen Fassung: DIN 32975, DIN 32981, DIN 32984								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz ÖV 1: Einführung der CityBahn auf Stammstrecke ÖV 2: Ergänzungen im Busliniennetz M 3 (f): Infrastrukturmaßnahmen - B 455 Ortsumfahrung Wiesbaden-Fichten M 4 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Fahrstreifenreduktionen M 5 (f): Infrastrukturmaß. - IV-Anbindung Haltepunkt Delkenheim/ Wallau M 6 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahme Igstadt M 7 (f): Infrastrukturmaß. - Neubaumaßnahmen Verlängerung Holzstraße M 9 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang B40 M 10 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang „In der Gibb“ durch Verlängerung Hagenauer Straße M 11 (f): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung (adaptive Steuerung) MM 3: Schulisches Mobilitätsmanagement</p> <p>mögliche Konflikte: M 11 (f): Zeitbedarf FG zu Lasten Kfz-Verkehr Allg.: Unterbrechung bestehender Wegebeziehungen durch Straßenneubau</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	mittelfristig	LHW						

F 4 Stärkung der Fußmobilität in den Quartierszentren

Umsetzen der Ergebnisse in den untersuchten Stadtteilen.

Durchführen von Nahmobilitäts- bzw. Fuß-Verkehrs-Checks in allen Wiesbadener Stadtteilen, analog zu den im Rahmen des VEP exemplarisch durchgeführten Pilotprojekten (vgl. F2 und F3).

**Umsetzung – beispielhafte Ergebnisse aus den exemplarischen Stadtteilen:**

Im Ergebnis konnten in den pilothaft untersuchten Stadtteilzentren von Biebrich, Breckenheim, dem Westend und der Innenstadt Handlungsbedarfe aus Sicht des Fußverkehrs identifiziert werden. Die Maßnahmen beziehen sich schwerpunktmäßig auf ausreichende Gehwegbreiten, sichere Querungssituationen und ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau. Für alle betrachteten Stadtteilzentren wurden folgende Maßnahmen verortet, siehe hierzu auch Maßnahmen F5, F6 und F7:


- Ausweiten von Tempo 30, Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo 20) und Verkehrsberuhigten Bereichen auf Zentren mit hohem Querungsbedarf und Aufenthaltsfunktion. Reduzierte Geschwindigkeiten erhöhen die Verkehrssicherheit und verbessern die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad.
- Anordnen von temporären Haltverboten vor Schulen zu Schulanfangszeiten, um Konflikte und Gefährdungen durch „Elterntaxen“ zu mindern.
- Als Ergebnis der Nahmobilitäts-Checks identifizierte Straßenräume an Hauptverkehrsstraßen und in Ortsteilzentren zu Begegnungszonen umgestalten und Aufenthaltsqualitäten schaffen.
- Zu einer guten Nutzung des ÖPNV gehört auch eine sichere, komfortable und barrierefreie Erreichbarkeit im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten (ggfs. als Pilotprojekt).
- Darüber hinaus wurden weitere Maßnahmen identifiziert:
 - Westend: Wellritzstraße Fußgängerzone zwischen Hellmundstraße und Helenenstraße
 - Innenstadt: Ausweitung der Fußgängerzone (Mühlgasse)


Grundlagen und Verweise


Durch die Stärkung der Nahmobilität werden Alternativen zu kurzen Kfz-Wegen geboten, was den Zielen der Luftreinhalteplanung, des Klimaschutzkonzeptes sowie der Lärminderung entspricht. Wechselwirkungen mit Planungen zur CityBahn berücksichtigen.

Methoden: Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen, Fußverkehrs-Checks, Leitfaden zur Durchführung, Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits
 Die Durchführung von Nahmobilitäts-Checks sind nach der Förderrichtlinie des Landes Hessen förderfähig (https://www.mobileshessen2020.de/nah_foerdermittel).

Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen	
1	2	positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 2: Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“ F 3: Pilotprojekt „Sicheres Queren“ F 5: Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen und in Wohngebieten F 6: Qualitätsvolle Wege im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten F 7: Umgestalten von Straßenräumen und Schaffen von Aufenthaltsplätzen M1(r): Parkraummanagement	
3	4		
5	6		
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure	
hoch	kurzfristig	LHW	
Anlagen			
Plan 8.1.1: Biebrich: Maßnahmen Nahmobilität Plan 8.1.2: Westend: Maßnahmen Nahmobilität Plan 8.1.3: Breckenheim: Maßnahmen Nahmobilität Plan 8.1.4: Innenstadt: Maßnahmen Nahmobilität			

F 5 Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen und in Wohngebieten								
<p>Durch Tempo 30 erhöht sich für den Fußverkehr die sichere Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen, die Erreichbarkeit von Zielen wird verbessert, die Attraktivität der Straße an sich erhöht. In Wohngebieten stärken verkehrsberuhigte Bereiche die Aufenthaltsqualität und mindern unerwünschte Fremdverkehre. Niedrigere Geschwindigkeiten sind i.d.R. Voraussetzung für eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen.</p>								
Grundlagen und Verweise								
<p>Hauptverkehrsstraßen: Die Anordnung von Tempo 30 (streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung) an Hauptverkehrsstraßen ist im Umfeld von allgemeinbildenden Schulen, Kindertagesstätten sowie Alten- und Pflegeheimen (VwV StVO Mai 2017 sowie aus Lärmschutzgründen (Lärmaktionsplan) möglich.</p> <p>Wohnstraßen: Beispiel Stadt Freiburg: https://www.freiburg.de/pb/,Lde/231709.html</p>								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 2: Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“ F 3: Pilotprojekt „Sicheres Queren“ F 4: Stärkung der Fußmobilität in den Quartierszentren F 6: Qualitätsvolle Wege im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten F 7: Umgestalten von Straßenräumen und Schaffen von Aufenthaltsplätzen MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung MM 3: Schulisches Mobilitätsmanagement</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	mittelfristig	LHW, Straßenverkehrsbehörde						

F 6 Qualitätsvolle Wege im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten								
Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV gehört auch eine sichere, komfortable und barrierefreie Erreichbarkeit im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten (ggfs. als Pilotprojekt).								
Grundlagen und Verweise								
Green City Masterplan: V 2-5 Erhöhung Nutzerfreundlichkeit ÖPNV Richtlinien und Empfehlungen: HBVA, EFA, RILSA Deutsche Industrienormen (gültige Fassung): DIN 32975 DIN 32981: SVA, DIN 32984								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: ÖV 1: Einführung der CityBahn auf Stammstrecke ÖV 3: Verbesserungen im SPNV ÖV 6: Ausbau der Ländchesbahn ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben M 5 (f): Infrastrukturmaß. - IV-Anbindung Haltepunkt Delkenheim/ Wallau M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen)	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW, ESWE						

F 7 Umgestalten von Straßenräumen und Schaffen von Aufenthaltsplätzen								
<p>Als Ergebnis der Nahmobilitäts-Checks identifizierte Straßenräume an Hauptverkehrsstraßen und in Ortsteilzentren zu Begegnungszonen umgestalten und Aufenthaltsqualitäten schaffen. Qualitätsvoll gestaltete Straßenräume stärken auch den Einzelhandel vor Ort und unterstützen so auch eine Belebung und Verbesserung des sozialen Miteinanders der äußeren Stadtteile. In den innerstädtischen Quartieren können durch die Umgestaltung den nichtmotorisierten Verkehren entsprechend ihres Bedarfes Flächen zur Verfügung gestellt werden.</p>								
Grundlagen und Verweise								
<p>Attraktive Mitten beleben Stadtteile und stärken auch den Einzelhandel vor Ort, welche wiederum Kfz-Fahrten vermeiden.</p> <p>Beispiele: UBA: Straßen und Plätze neu denken (2018), www.dvr.de/programme/kommunale-verkehrssicherheitsarbeit/gute-strassen, www.netzwerk-sharedspace.de www.begegnungszonen.ch/</p>								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>		1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 2: Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“ F 3: Pilotprojekt „Sicheres Queren“ F 4: Stärkung der Fußmobilität in den Quartierszentren F 5: Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen und in Wohngebieten F 6: Qualitätsvolle Wege im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen</p>
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittel- bis langfristig	LHW						

7.2 Handlungsfeld Radverkehr


Topographisch für eine intensive Fahrradnutzung scheinbar nicht prädestiniert, hat die Stadt Wiesbaden in den letzten Jahren bereits deutliche Anstrengungen unternommen, diese Wahrnehmung zu ändern. Im Straßenbild hat das Fahrrad seitdem sichtbar an Bedeutung gewonnen.


Mit der Radverkehrsförderung wird zugleich den Strategien und Anforderungen des Gender Mainstreaming im Sinne einer Gleichbehandlung/Chancengleichheit in besonderem Maße Rechnung getragen, da das Fahrrad sich für Menschen in vielen unterschiedlichen Lebenslagen als kostengünstiges, flexibles und vielfältig nutzbares Verkehrsmittel eignet. Im Kontext der erforderlichen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele sowie der Luftreinhaltung kommt dem Radverkehr eine besondere Rolle zu.


Die Aufnahme in den Verkehrsentwicklungsplan bettet das Radverkehrskonzept in den verkehrlichen Gesamtkontext ein. Zugleich soll und kann es seinen besonderen Wert als eigenständige Strategie beibehalten. Konkret wird erwartet, dass mit der Umsetzung des Radverkehrskonzepts


- die Erreichbarkeit der Ziele, wie Bahnhöfe, öffentliche Einrichtungen etc., verbessert wird,
- mehr separate Radwege angeboten werden,
- Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden,
- an Hauptverkehrsstraßen vermehrt Tempo 30 angeordnet wird, um die Sicherheit für den Radverkehr zu verbessern und
- das Angebot an sicheren Fahrradabstellanlagen erhöht wird.

Diese Aspekte werden in den nachfolgenden Steckbriefen konkretisiert.


R 1 Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz								
<p>Stufenkonzept für die Umsetzung des übergreifenden Radverkehrskonzepts 2015 zur Erhöhung des Radverkehrs. Daraus resultieren für das Grundnetz folgende Teilmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau bzw. Markierung von Radfahrstreifen bzw. Radwegen auf folgenden Straßen: • Friedrich-Ebert-Allee (Fertigstellung bis Ende 2018) • Äppelallee (Fertigstellung bis Ende 2018) • Kasteler Straße (Fertigstellung im Frühjahr 2019) • Saarstraße (Baubeginn im Frühjahr 2019) • 1. Ring Hbf – Sedanplatz (Planungen noch nicht finalisiert) • Emser Straße (Planungen noch nicht finalisiert) • Schwalbacher Straße (Planungen noch nicht finalisiert) • Luisenstraße und Dotzheimer Straße (Umsetzung nicht vor 2020; CityBahn) • New-York-Straße (Fertigstellung 2020; 2-Richtungsradweg) • Straße der Republik (Umsetzung nicht vor 2020; CityBahn) • Biebricher Straße zwischen Dyckerhoffstr. und Kaiserbrücke • Aufwertung von Radverkehrsverbindungen: Achse Lessingstr. - Matthias-Claudius-Str., Verknüpfung P+R „Kahle Mühle“ - Grundweg - Gibb, Kostheim Hochheimer Str. • Bau einer Spindel an der Kaiserbrücke als Teil der geplanten Radschnellverbindung Wiesbaden - Mainz 								
Grundlagen und Verweise								
Green City Masterplan, Beschluss StvV zum Sofortpaket LHW, Radverkehrskonzept (2015), Richtlinien und Empfehlungen: ERA, RASt, RiLSA, HBV, Hess. Verkehrsministerium (HMWEVW): Radschnellverbindungen in Hessen, Rad-Hauptnetz Hessen und Musterlösungen								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: F 2: Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“ F 5: Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen ÖV 1: Einführung der CityBahn auf Stammstrecke ÖV 2: Ergänzungen im Busliniennetz ÖV 8: Einrichtung/Ausweitung von weiteren Busspuren M 4 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Fahrstreifenreduktionen M 7 (f): Infrastrukturmaß. - Neubaumaßnahmen Verlängerung Holzstraße M 10 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang „In der Gibb“ durch Verlängerung der Hagenauer Straße M 11 (f): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung und LSA-Optimierung MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung MM 2/3: Betriebliches/Schulisches Mobilitätsmanagement</p> <p>mögliche Konflikte: Flächenkonkurrenz Parken durch Umsetzung regelkonformer Breiten</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						
Anlage								
Plan 8.2.1: Umsetzung Radverkehrskonzept (Grund- und Zielnetz)								


R 2 Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz								
Herstellen eines durchgängigen innerstädtischen und Stadtgrenzen überschreitenden Alltags-Radnetzes (Haupttrouten) mit ERA-Standard: <ul style="list-style-type: none"> • Lücken im Netz schließen, • Schaffen von durchgängigen qualitätvollen, schnellen Verbindungen in die Stadtteile, • Verbessern des Flächenangebots für den Radverkehr, Radverkehrsanlagen (Breite) regelkonform herstellen (Beispiele): <ul style="list-style-type: none"> • Herzogsplatz (im Zuge des Neubaus der Kasteler Straße im März 2019 fertig gestellt) • B 455 Bierstadter Höhe bis Ortseingang Siedlung An den Fichten • Öffnung von Einbahnstraßen (stadtweit), • Verbessern der Querbarkeit der HVS durch geeignete Querungsangebote, • Umweltpuren auf Strecken mit dichtem Takt in regelkonformer Breite einrichten. Im Kontext der Entwicklung des Ostfelds ist auf eine Anbindung an das RV-Netz zu achten.								
Grundlagen und Verweise								
Green City Masterplan: R-1-1 Herstellung eines in sich geschlossenen RV-Netzes, Beschluss StvV zum Sofortpaket LHW, 13.9.18, 9.2, Radverkehrskonzept (2015), Richtlinien und Empfehlungen: ERA, RASt, RiLSA, HBV, Hess. Verkehrsministerium (HMWEVW): Radschnellverbindungen in Hessen, Rad-Hauptnetz Hessen und Musterlösungen								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>		1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge:</p> <p>R 1: Realisierung Grundnetz F 2: Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“ F 5: Geschwindigkeitsreduzierung an HVS und in Wohngebieten ÖV 1: Einführung der CityBahn auf Stammstrecke ÖV 2: Ergänzungen im Busliniennetz ÖV 8: Einrichtung/Ausweitung von weiteren Busspuren M 3 (f): Infrastrukturmaßnahmen - B 455 Ortsumfahrung Wiesbaden-Fichten M 6 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahme Igstadt M 7 (f): Infrastrukturmaß. - Neubaumaßnahmen Verlängerung Holzstraße M 8 (f): Infrastrukturmaß. - Neubaumaßnahme OD Medenbach M 9 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang B40 M 10 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang „In der Gibb“ durch Verlängerung Hagenauer Straße M 11 (f): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung und LSA-Optimierung MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung MM 2/3: Betriebliches/Schulisches Mobilitätsmanagement</p> <p>mögliche Konflikte: Flächenkonkurrenz Parken durch Umsetzung von regelkonformen Breiten</p>
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	LHW						
Anlage								
Plan 8.2.1: Umsetzung Radverkehrskonzept (Grund- und Zielnetz)								

R 3 Radschnellverbindungen Wiesbaden - Mainz und Wiesbaden - Frankfurt								
<p>Ausbau der Hauptverbindungen zu Radschnellverbindungen. Mit der Zunahme des Radverkehrsaufkommens steigt auch der Bedarf an Premiumverbindungen. Die hessenweite Potenzialstudie hat ein sehr hohes Nachfragepotenzial sowohl für die Verbindung Wiesbaden-Mainz als auch für die Verbindung Wiesbaden-Frankfurt nachgewiesen. Für Wiesbaden-Mainz ist eine Machbarkeitsuntersuchung in Planung, für die Verbindung Wiesbaden-Frankfurt wird die Durchführung einer Machbarkeitsuntersuchung empfohlen.</p>								
Grundlagen und Verweise								
Empfehlungen zu Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (FGSV) HMWEVW (2019): Ergebnisse der Studie zu Radschnellverbindungen in Hessen								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: Entlastung überregionales Straßennetz durch Verlagerung MM 2: Betriebliches Mobilitätsmanagement</p> <p>mögliche Konflikte: Flächenkonkurrenz Parken durch Umsetzung von regelkonformen Breiten</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	langfristig	LHW, Land Hessen						

R 4 Sichtbarmachen von Radverkehr								
<p>Durch verschiedene Maßnahmen kann die Sichtbarkeit des Radverkehrs erhöht werden. Diese dienen insbesondere der objektiven und subjektiven Sicherheit und tragen so zu einer Attraktivitätssteigerung bei.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Markierung von Aufstellflächen an LSA-Knotenpunkten (ARAS) • Optimierung der LSA-Steuerung für den Radverkehr an den Hauptrouten. • Flächendeckende Beschilderung von Zielen (mit Entfernungs-/Zeitangabe) • Zählstellen für den Radverkehr an Hauptrouten • Sichern von Radverkehrsanlagen gegen Parken (Protected Bikelanes Beschluss StvV zum Sofortpaket LHW, 13.09.18, 9.2 – Pilotprojekt 240 m) <ul style="list-style-type: none"> • Schwalbacher Straße Fahrtrichtung Norden zwischen Friedrichstraße und Faulbrunnenstraße • Bahnhofstraße zwischen Friedrichstraße und Luisenstraße in Fahrtrichtung Süden • Taunusstraße im Bereich der Einmündung der Röderstraße • Taunusstraße im Bereich der Einmündung der Geisbergstraße (beide Fahrrichtungen) 								
Grundlagen und Verweise								
Radverkehrskonzept (2015), Protected Bikelanes: In Berlin wird vsl. im Herbst eine Evaluation der PBL vorgelegt.								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: Erhöhung der Verkehrssicherheit</p> <p>mögliche Konflikte: PBL: Protektoren stellen für den Fußverkehr eine Barriere dar, Flächenkonkurrenz mit Kfz-Verkehr, Konflikte an Kreuzungen bleiben bestehen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
niedrig-mittel	kurzfristig	LHW						

R 5 Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und an wichtigen städtischen Zielen								
<p>Neben einem attraktiven und sicheren Radverkehrsnetz ist das Vorhandensein von Fahrradabstellanlagen ein zentraler Faktor zur Förderung des Radverkehrs: Nur wer sein Fahrrad sicher und bequem an den Quellen und Zielen seiner Wege abstellen kann, wird regelmäßig ein verkehrssicheres und wertvolles Fahrrad nutzen. Als erster Schritt wird ein Konzept für die Innenstadt und an allen wichtigen städtischen Zielen zur Verbesserung des Fahrradparkens entwickelt.</p> <p>Das Konzept zum Fahrradparken in der Innenstadt fußt auf einer Bestandsaufnahme von Angebot und Nachfrage. Nach dem Prinzip der „dezentralen Konzentration“ (viele kleinere bis mittlere Anlagen für etwa 6 bis 30 Fahrräder) sind Standorte und ihre Kapazitäten zu definieren. Es ist in Erwägung zu ziehen, andere Nutzungen wie straßenbegleitende Stellplätze, Verkehrsgrün oder gewerblich genutzte Flächen in Fahrradabstellanlagen umzuwandeln, um eine einfache Zugänglichkeit zum Fahrrad anzubieten. An wichtigen innerstädtischen Zielen sowie an Sporteinrichtungen und Veranstaltungsorten, Rathaus und Verwaltungsstandorten sind geeignete, sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen sowohl für die Beschäftigten wie auch Besucher/innen in ausreichender Zahl herzustellen. Die Anlagen sind privilegiert in der Nähe der Eingänge zu platzieren. Bei der Konzeptentwicklung sind folgende Aspekte zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Art und Dimensionierung der Abstellanlagen müssen ein bequemes Ein- und Ausparken, ein sicheres Abstellen auch beladener Fahrräder sowie das Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen; vorhandene Anlagen sind gegebenenfalls sukzessive auszutauschen. Hierzu ist ein Standard zu entwickeln, der verwaltungs-intern abzustimmen sein wird und die o.g. Aspekte ebenso beachtet wie Kriterien der Gestaltung. • Für Standorte mit erwartbar längeren Aufenthaltsdauern (z.B. Kultur- und Bildungseinrichtungen, Arbeitsplätze) ist die Bereitstellung überdachter Abstellanlagen vorzusehen. In diesem Zusammenhang ist auch die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in öffentlichen Parkhäusern zu prüfen. • Im Konzept ist auch der Betrieb der Anlagen, also die laufende Pflege und Instandhaltung insbesondere von Anlagen mit Überdachung, zu beachten. • Präventiv sind im Konzept Strategien darzustellen, wie „wildes“ und hinderndes Parken von Fahrrädern außerhalb der Abstellanlagen durch Informationskampagnen und ordnungsrechtliche Maßnahmen verringert und verhindert werden kann. • es ist eine Strategie für das Entsorgen von Schrotträdern über das bereits Praktizierte hinaus zu entwickeln. 								
Grundlagen und Verweise								
Handlungsleitfaden Fahrradparken Berlin, München, Darmstadt 'Green City Masterplan:' R-2-3 Abstellanlagen, Abstellflächen; Radverkehrskonzept 2015 LHW								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: M 5 (f): Infrastrukturmaßnahmen - IV-Anbindung Haltepunkt Delkenheim/ Wallau M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) MM 4: Fahrradverleihsystem	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	kurzfristig	LHW						

R 6 Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen								
<p>Über die in Steckbrief R 5 empfohlenen Maßnahmen hinaus sind an allen städtischen Zielen geeignete, sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen sowohl für Beschäftigte wie auch Besucher/innen in ausreichender Zahl herzustellen. Die Anlagen sind privilegiert in der Nähe der Eingänge zu platzieren. Bei der Ausgestaltung und hinsichtlich des Betriebs gelten ansonsten die unter R 5 zusammengestellten Punkte.</p>								
Grundlagen und Verweise								
Radverkehrskonzept (2015)								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) MM 4: Fahrradverleihsystem</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	kurzfristig	LHW						

R 7 Qualitätsvolles und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen								
<p>Bike+Ride bezeichnet die Möglichkeit, Fahrräder an Stationen des ÖPNV gesichert abzustellen und auf diese Weise Wege in der Verkehrsmittelkombination Fahrrad und ÖPNV zurückzulegen. Bike+Ride-Anlagen sind ein wichtiger Baustein des angestrebten nachhaltigen Verkehrssystems. Im ersten Schritt sind folgende Maßnahmen geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> • An ÖPNV-Haltestellen, u.a. Errichtung von 1.000 neuen Fahrradabstellplätzen, davon 300 überdachte am Hauptbahnhof und weiteren Bahnhaltepunkten, • Bau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof als Mobilitätsstation. <p>Für den weiteren Ausbau des Bike+Ride-Angebots wird vorgeschlagen, ein Bike+Ride-Entwicklungskonzept zu erstellen, in dem folgende Punkte geprüft bzw. berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung der Qualitätsstandards bestehender Anlagen durch Ersatz veralteter „Felgenklemmer“ durch moderne Abstellanlagen und Einrichtung von Wetterschutz • Ausbau bestehender, stark ausgelasteter Bike+Ride-Anlagen. • Neu-Errichtung von B+R-Anlagen an allen wichtigen Bus-Umsteigs- und Einstiegs-haltestellen und in der Nähe schlecht erschlossener Siedlungsbereiche. • Neu-Errichtung von Bike+Ride-Anlagen an Haltestellen mit „wild“ geparkten Fahrrädern. • Prüfung der Aufstellung von Fahrradboxen an Standorten, die sich für Bike+Ride im Nachlauf⁴⁷ und für Touristen, die ihr Gepäck einschließen wollen, eignen. • Einbinden der B+R-Angebote in ein Mobilitätsinformationssystem. 								
Grundlagen und Verweise								
'Green City Masterplan:' V 3-1: Mobilitätsstationen; Radverkehrskonzept								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: ÖV 1: Einführung der CityBahn auf Stammstrecke ÖV 2: Ergänzungen im Busliniennetz ÖV 6: Ausbau der Ländchesbahn M 5 (f): Infrastrukturmaßnahmen - IV-Anbindung Haltepunkt Delkenheim/Wallau MM 2: Betriebliches Mobilitätsmanagement</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	mittelfristig	LHW						
Anlage								
Plan 8.2.2: Fahrradparken (Standorte B+R)								

⁴⁷ Bike+Ride im Nachlauf“ bezeichnet eine Bike+Ride-Nutzung, bei der z.B. Berufstätige von zu Hause bis in die Nähe ihres Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV fahren und das letzte Stück zum Arbeitsplatz mit einem eigenen, an der Zielhaltestelle abgestellten Fahrrad zurücklegen.

7.3 Handlungsfeld ÖPNV

Großstädte in der Größenordnung von Wiesbaden verfügen vielfach über ein ÖPNV-System, bei welchem ein Straßenbahn- bzw. Stadtbahnnetz mit linienhafter Erschließung den Hauptteil der städtischen ÖV-Nachfrage abzuwickeln vermag, ergänzt um ein Busliniennetz zur flächenhaften Erschließung (z.B. Mainz, Karlsruhe, Freiburg, Kassel, Darmstadt etc.). Dies ist in Wiesbaden nicht der Fall, der Busverkehr übernimmt im Stadtgebiet sowohl die linienhafte als auch die flächenhafte Erschließung.

Für ein reines Bussystem (41 Buslinien, davon 9 Nachtbus-Linien) wird der ÖPNV in Wiesbaden aktuell mit einem Wegeanteil von 15,7 % (SrV 2013) und 53,4 Mio. Fahrgästen (2015) vergleichsweise gut angenommen. In Befragungen werden regelmäßig relativ hohe Zufriedenheitswerte erreicht (z.B. LHW, 2014). Auch durch frühzeitige Umsetzungen von Innovationen in der Vergangenheit (z.B. Busfahrstreifen, ÖV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen seit 1968, Einführung eines „Umweltabonnements“ als stark verbilligte Zeitkarte im Jahr 1986) konnte der ÖPNV ein gutes Image aufbauen. Hinzuzufügen ist, dass Wiesbaden im Bereich der ÖV-Beschleunigung eine Vorreiterrolle einnimmt und als erste Stadt bundesweit bereits seit 1968 systematisch Busfahrstreifen und Steuerungseingriffe zur Bevorrechtigung des ÖV an Lichtsignalanlagen als festen Bestandteil des städtischen Verkehrsmanagements etabliert.


Die Busse fahren in hoher Taktdichte und sorgen dadurch für eine starke Präsenz im Stadtbild. Gleichwohl werden vom NVP auch allgemeine Defizite bzgl. der Erschließungsqualität und der Verbindungsqualität benannt. Weitere Defizite bestehen in der zu geringen Zahl an Direktverbindungen zum Hauptbahnhof und dem Fehlen von Direktverbindungen zwischen den östlichen Stadtteilen. Weiterhin besteht großes Potenzial bezüglich der Vernetzung des ÖPNV mit den anderen Verkehrsmitteln, vor allem mit dem Radverkehr, aber auch mit dem MIV und dem SPNV.


Für die Planung und Realisierung von Maßnahmen im ÖPNV ist der Nahverkehrsplan bindend. Dem VEP fällt demgegenüber die Aufgabe zu, die Entwicklung des ÖPNV in ein verkehrliches Gesamtkonzept einzubetten.


Die Maßnahmen des Handlungskonzepts für den ÖPNV lassen sich grundsätzlich gliedern in die **Einführung der CityBahn**, **Ergänzungen im Busliniennetz** (in Abstimmung mit der CityBahn), **Verbesserungen im SPNV** und der **Digitalisierung des ÖV**.


ÖV 1 Einführung der CityBahn auf Stammstrecke <i>(Planungsstand Januar 2019)</i>								
<p>Als wichtigsten Baustein für die Mobilität der Zukunft in der Region planen Mainzer Mobilität, ESWE Verkehr und die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund ein neues Schienenkonzept: Die CityBahn soll ab 2022 zwischen Mainz Hauptbahnhof und der Hochschule RheinMain verkehren und täglich bis zu 100.000 Fahrgäste transportieren – geplant ist, dass die Linie über Taunusstein bis nach Bad Schwalbach verlängert werden soll. Eine weitere Erweiterung ist von Biebrich über den Impulsraum Ostfeld nach Erbenheim vorgesehen.</p> <p>Da die CityBahn die technischen Systemeigenschaften des Mainzer Straßenbahnnetzes aufweisen wird (Spurweite, Fahrzeuge), wird eine Verknüpfung mit dem schienengebundenen Mainzer ÖPNV möglich. Andererseits wird die CityBahn in Wiesbaden das Rückgrat des ÖPNV darstellen und zusätzlich Kapazitäten anbieten. Mit der Inbetriebnahme der CityBahn auf der Stammstrecke wird das Bus-Linien-Konzept auf die CityBahn abgestimmt.</p>								
Grundlagen und Verweise								
Nahverkehrsplan LHW & Rheingau-Taunus-Kreis (RTK) 2015, Nutzen-Kosten-Untersuchung CityBahn								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>		1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge:</p> <p>M 4 (f): Infrastrukturmaßnahmen/Fahrstreifenreduktionen</p> <p>M 12 (f): MIV Maßnahmen durch Implementierung der CityBahn (Planungsstand 01/2019)</p> <p>M 2 (r): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung und LSA-Optimierung</p> <p>M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen)</p> <p>MM 6: Mobilitätsstationen</p> <p>mögliche Konflikte:</p> <p>W 3: Einrichtung von Lieferzonen</p>
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	LHW, ESWE Verkehrsgesellschaft, CityBahn GmbH, Bürgerbeteiligung						
Anlage:								
Plan 8.4.2: Neu- und Umbaumaßnahmen durch CityBahn								


ÖV 2 Ergänzungen im Busliniennetz <i>(in Abstimmung mit der CityBahn)</i>								
<p>Das bestehende Busliniennetz wird auf die CityBahn abgestimmt. Folgende Angebotsgrundsätze sind leitend: Teilweise werden Buslinien, die radial in das Zentrum führen, mit der CityBahn verknüpft und vom Linienvorlauf abgebunden. Voraussetzung ist, dass die neue Verbindung mit Umstieg zeitlich gleich oder besser als das bestehende Angebot ist. Die freiwerdenden Buskilometer werden in eine bessere Flächenerschließung, insbesondere in den bisher weniger gut bedienten Stadtteilen, verlagert. In einer Vorab-Untersuchung zur Einführung tangentialer Busverbindungen im Raum Wiesbaden stellte sich heraus, dass die ÖV-Anteile der zurückzulegenden Wege für einzelne Relationen sehr gering ausfallen. Das errechnete Potential zeigt sich jedoch überwiegend auf Verbindungen, die bereits mit dem ÖV bedient werden. Es wird davon ausgegangen, dass eine Verlagerung auf den ÖV nicht allein mit einer Angebotsanpassung zu bewerkstelligen ist.</p>								
Grundlagen und Verweise								
Nahverkehrsplan LHW & RTK 2015								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) MM 6: Mobilitätsstationen</p> <p>mögliche Konflikte: F 5: Ausweiten von Tempo 30 und Verkehrsberuhigten Bereichen in Wohngebieten</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW, ESWE Verkehrsgesellschaft, CityBahn GmbH						
Anlage								
Plan 8.3.1 Optimierung Busliniennetz								


ÖV 3 Verbesserungen im SPNV								
<p>Neben dem bestehenden S-Bahn-Angebot nach Mainz und Richtung Frankfurt/Flughafen sollen schnelle Direktverbindungen von Wiesbaden nach Frankfurt und Darmstadt über Frankfurt/Flughafen eingerichtet werden. Infrastrukturelle Voraussetzung ist der Bau der „Wallauer Spange“ mit einem Haltepunkt im Bereich Delkenheim/Wallau. Die Wallauer Spange ermöglicht eine direkte Verbindung über die bestehenden Äste der Neubaustrecke Rhein/Main – Köln zum Flughafen Frankfurt und weiter nach Frankfurt oder Darmstadt. Mit der Wallauer Spange ist eine Taktverdichtung im schnellen SPNV möglich.</p>								
Grundlagen und Verweise								
<p>Bundesverkehrswegeplan 2030, Nahverkehrsplan LHW & RTK 2015, RMV: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, Mai 2014</p>								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: M2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen M3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) M11 (f): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung und LSA-Optimierung MM 6: Mobilitätsstationen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	langfristig	Rhein-Main-Verkehrsverbund						

ÖV 4 Digitalisierung des ÖV								
<p>Mit der Digitalisierung des ÖPNV wird der ÖPNV in folgender Hinsicht leistungsfähiger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Abstimmung von betrieblichen Abläufen mit der Folge einer Kapazitätserhöhung und höherer Fahrplanstabilität. Die Verbesserung der Abläufe betrifft die interne Organisation des ÖV, aber auch die Koordination zwischen den verschiedenen Aufgabenträgern • Verbesserte Kundeninformation über intra- und intermodale Vernetzung steigert die Attraktivität für multimodal orientierte Kundschaft • Priorisierung des ÖV im Straßenverkehr an Lichtsignalanlagen bzw. Ausweitung des ÖV-Vorrangs an Streckenzügen mit hoher ÖV-Belegung führt zu kürzeren Fahrtzeiten und damit zu einer höheren Attraktivität 								
Grundlagen und Verweise								
<p>Saubere Luft dank digitaler Technik -Digitalisierung des Verkehrs der Landeshauptstadt Wiesbaden (DIGI-V), Green City MasterPlan „WI-Connect“, Maßnahme D-2</p>								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: M 11 (f): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung und LSA-Optimierung M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) MM 6: Mobilitätsstationen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	ESWE Verkehrsgesellschaft						

ÖV 5 Kostengünstige Tarifangebote im ÖV								
<p>Die Überprüfung der Tarife im öffentlichen Verkehr ist eine laufende Aufgabe der Aufgabenträger, aber auch der Kommunen. Da über die Höhe der Fahrpreise die Nachfrage gesteuert werden kann, sind in Kombination mit komplementären Maßnahmen im Straßenverkehr tarifliche Anpassungen angezeigt. Über zeitliche, räumliche und zielgruppenspezifische Angebote können die Wirkungen gezielt gesteuert werden. Diese sind in jedem Einzelfall vorab abzuschätzen.</p> <p>Zur Finanzierung der Maßnahmen sind konventionelle Regelungen (Bezuschussung) zu treffen. Ergänzend können innovative Wege beschritten werden (Schuldverschreibungen, Grundsteuer sowie Werbung)</p>								
Grundlagen und Verweise								
Zu den innovativen Formen der Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs: European Commission: Pilot project on innovative ways of sustainably financing public transport; verfasst von Cenit, Prognos und COWI; März 2018								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen MM 2: Betriebliches Mobilitätsmanagement MM 6: Mobilitätsstationen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW, ESWE Verkehrsgesellschaft						

ÖV 6 Ausbau der Ländchesbahn								
<p>Die Ländchesbahn als eingleisige, nicht-elektrifizierte Nebenbahn verbindet Wiesbaden mit Niedernhausen mit einem Anschluss nach Limburg (20 km). Die Bahnhöfe, die auf dem Weg von Wiesbaden Hauptbahnhof nach Niedernhausen Bahnhof angefahren werden, sind: Wiesbaden-Erbenheim – Wiesbaden-Igstadt – Auringen-Medenbach. Der Betreiber ist die Hessische Landesbahn GmbH (HLB). Für die östlich gelegenen Ortsteile Erbenheim, Igstadt, Auringen und Medenbach bietet sie eine schnelle Verbindung nach Wiesbaden. Um die stetig gestiegene Nachfrage zu sichern und zu erhöhen, sind auf der Ländchesbahn längere Zugeinheiten sowie längere Betriebszeiten erforderlich. Außerdem müssen an den beiden Haltepunkten die Kapazitäten für Park+Ride sowie die Busanbindungen verbessert werden.</p>								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: F 6: Qualitätsvolle Wege besonders im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten (ggfs. als Pilotprojekt) R 7: qualitätsvolles und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) MM 6: Mobilitätsstationen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	RMV, ESWE Verkehrsgesellschaft, DB						

ÖV 7 Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben								
<p>Bei der Planung von neuen Wohn-, Gewerbe- und Industriegebieten ist die Erschließung mit dem ÖPNV zwingend vorzusehen. Dies betrifft die Impulsräume lt. Integriertem Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ sowie alle Umbauvorhaben mit signifikanten Nutzungsänderungen. Je nach Lage und Größe der Fläche sind einzelfallbezogen Maßnahmen zu Gunsten des ÖV festzulegen.</p>								
Grundlagen und Verweise								
<p>RASt 06, Wiesbaden 2030+</p>								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: F 6: Qualitätsvolle Wege besonders im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten M 6 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahme Igstadt M 7 (f): Infrastrukturmaß. - Neubaumaßnahmen Verlängerung Holzstraße M 8 (f): Infrastrukturmaßnahmen -Neubaumaßnahme OD Medenbach M 9 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang B40 M 10 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang „In der Gibb“ durch Verlängerung der Hagenauer Straße M 12 (f): MIV Maßnahmen durch Implementierung der CityBahn (Planungsstand 01/2019) M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung MM 6: Mobilitätsstationen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						

ÖV 8 Einrichtung/Ausweitung von weiteren Busfahrstreifen		
<p>Zur Erhöhung der Kapazität des Öffentlichen Verkehrs im Straßenraum sind, abhängig von der Anzahl der verkehrenden Busse, Busspuren einzurichten. Busfahrstreifen stehen ausschließlich dem öffentlichen Verkehr (plus Taxis) zur Verfügung. Zur Vermeidung von Konflikten und zur Erhöhung der allgemeinen Sicherheit der Radfahrer ist eine gemeinsame Nutzung von Busfahrstreifen und Radfahrenden allenfalls in Ausnahmefällen vorzusehen.</p>		
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen
1	2	<p>positive Bezüge: R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz</p> <p>mögliche Konflikte: M 4 (f): Infrastrukturmaßnahmen/Fahrstreifenreduktionen</p>
3	4	
5	6	
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure
hoch	kurzfristig	LHW


7.4 Handlungsfeld MIV fließend


Das private Kraftfahrzeug hat im öffentlichen Straßenraum Wiesbadens vor allem in der Kernstadt eine starke Dominanz. Der Pkw als wichtiges Verkehrsmittel wird auch künftig das Verkehrsgeschehen in Wiesbaden prägen. Er wird insbesondere zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse in den weniger verdichteten Bereichen der Stadt und im Verkehr mit dem Umland bevorzugt, weil der öffentliche Verkehr keine Alternative ist, für den Radverkehr die Infrastrukturen fehlen und die Topographie bewegt ist. Um die Erreichbarkeit Wiesbadens mit dem Pkw zu sichern, werden deshalb Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des BVWP durch das Land Hessen umgesetzt, aber auch die Stadt Wiesbaden wird einzelne Vorhaben in ihrer Baulastträgerschaft in Angriff nehmen.

Um die unerwünschten Belastungen des Straßenverkehrs zu verringern und die NOx-Emissionen zu reduzieren, muss der motorisierte Straßenverkehr so gelenkt werden, dass er möglichst effizient abgewickelt werden kann. Hier wird mit Hilfe der Digitalisierung ein Verkehrsmanagementsystem installiert, das den Verkehr nachfrage- und witterungsabhängig so steuert, dass Grenzwerte nicht überschritten werden.


Ungeachtet dessen werden auch in Wiesbaden Anstrengungen unternommen, den im Vergleich zu anderen hessischen Großstädten hohen Modal Split des MIV perspektivisch von knapp 49 % weiter zu senken. In dem Maße, in dem alternative Angebote wie die CityBahn oder bessere Bedingungen für den nicht-motorisierten Verkehr geschaffen werden, sind Verhaltensänderungen leichter zu vollziehen. Der in den letzten Jahren vor allem bei der jüngeren Generation in zahlreichen Studien beobachtete Werte- und Verhaltenswandel, demzufolge das eigene Auto – anders als in früheren Generationen – kein prioritäres und oftmals emotional besetztes Instrument der Selbstverwirklichung und der Umsetzung individueller Mobilitätsbedürfnisse mehr darstellt, kann hierbei als positive Perspektive für eine künftige Entwicklung der Mobilitätskultur in Wiesbaden gesehen werden.


Die Maßnahmen für das Handlungskonzept lassen sich grundsätzlich gliedern in **Aus- bzw. Neubaumaßnahmen gemäß des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP), örtlichen Straßenbaumaßnahmen** und in die **Umsetzung des DIGI-V aus dem Green City Plan (GCP) WI-Connect**. Die Maßnahmen des BVWP sind als gesetzte Maßnahmen anzusehen, welche gemäß der Dringlichkeitsbewertung des BVWP bis 2030 realisiert werden sollen.


M 1 Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahmen A 66 (fließend)								
Das Integrierte Handlungskonzept greift die Ausbaumaßnahmen des BVWP 2015 auf. Die Ausbaumaßnahme beinhaltet einerseits den sechs- bzw. achtstreifigen Ausbau der A 66 zwischen dem AK Schiersteiner Kreuz und dem AK Wiesbadener Kreuz über eine Gesamtlänge von 12,5 km. Laut BVWP wurde für diese Baumaßnahme ein vordringlicher Bedarf ermittelt, da diese die bekannten Engpässe auf einer der bedeutendsten Schnellverbindungen des Rhein-Main-Gebiets beseitigt bzw. stark abmindert. Der derzeitige Planungsstand ist bis dato noch nicht genauer definiert („ohne Planungsbeginn“).								
Grundlagen und Verweise								
BMVI - Bundesverkehrswegeplan 2030, VEP 2005, Stadt Wiesbaden, http://www.bvwp-projekte.de								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: W 1: Entwicklung eines Lkw-Vorrangrouten-Netzes	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	langfristig	Hessen Mobil (Träger), LHW, Main-Taunus-Kreis						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								


M 2 Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahmen A 643 (fließend)								
<p>Das Integrierte Handlungskonzept übernimmt die Ausbaumaßnahmen des BVWP. Sie beinhalten den Neu-/Ausbau der Schiersteiner Brücke sowie die Ausbaumaßnahmen des AK Schiersteiner Kreuz und der AS Äppelallee. Der vorhandene vierstreifige Querschnitt der Schiersteiner Brücke stößt an die Grenzen der verkehrlichen Belastbarkeit, weshalb ein sechsstreifiger Ausbau der A 643 planfestgestellt wurde. Das Projekt ist fest disponiert und befindet sich gegenwärtig im Bau. In diesem Zusammenhang werden auch das in unmittelbarer Nähe liegende AK Schiersteiner Kreuz sowie die AS Äppelallee leistungsfähig umgebaut.</p>								
Grundlagen und Verweise								
<p>BMVI - Bundesverkehrswegeplan 2030, VEP 2005, Stadt Wiesbaden, https://www.schiersteinerbruecke.de/</p>								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: W 1: Entwicklung eines Lkw-Vorrangrouten-Netzes</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	Hessen Mobil, Landesbetrieb Mobilität						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								


M 3 Infrastrukturmaßnahmen - B 455 (fließend)								
<p>Die B 455 stellt im Stadtgebiet von Wiesbaden eine bedeutende Tangentialverbindung zwischen den Anschlussstellen Niedernhausen/Wiesbaden (A 3) und Erbenheim (A 66) dar. Sie ist zweistreifig angelegt und weist Verkehrsbelastungen von bis 25.000 Kfz/24h auf. Im südlichen Abschnitt zwischen Nauroder Straße und der Bierstadter Höhe ist ein vierstreifiger Ausbau geplant. Nördlich der Nauroder Straße ist eine Verlegung im Bereich „An den Fichten“ nach Osten vorgesehen (BVWP - Vordringlicher Bedarf).</p> <p>Im Vorlauf zu dem vierstreifigen Ausbau der B 455 hat die Stadt Wiesbaden mit der Erschließung des Baugebietes Bierstadt-Nord begonnen, welches an die B 455 angeschlossen wird. Der vierstreifige Ausbau der B 455 ist für den Abschnitt Nord (Leipziger Straße bis Ortseingang Siedlung Fichten) für das Jahr 2020 vorgesehen. Abschnitt Süd (Bierstadter Höhe bis Leipziger Straße) soll anschließend bis 2021 finalisiert werden.</p>								
Grundlagen und Verweise								
BMVI - Bundesverkehrswegeplan 2030, https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B455-G40-HE , VEP 2005, Stadt Wiesbaden, Stadt Wiesbaden: Spatenstich: Erschließung des Baugebiets Bierstadt-Nord beginnt; Wiesbaden, 11. Okt. 2018								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: W 1: Entwicklung eines Lkw-Vorrangrouten-Netzes	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittel- bis langfristig	Hessen Mobil, LHW						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								


M 4 Infrastrukturmaßnahmen - Fahrstreifenreduktionen (fließend)								
Der Rückbau von Fahrstreifen vermindert die Kapazität für den fließenden motorisierten Verkehr und schafft neue Räume für andere Nutzergruppen im Straßenraum. Sie können für den Bus- oder Radverkehr umgewidmet werden oder für den Fußverkehr geöffnet werden. Auf folgenden Abschnitten ist die Wegnahme eines Fahrstreifens pro Richtung vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> • Fahrstreifenreduktion 1. Ring von Sedanplatz bis Berliner Straße (in beiden Fahrtrichtungen) • Fahrstreifenreduktion Schwalbacher Straße zwischen Emser- und Rheinstraße (in beiden Fahrtrichtungen) • Fahrstreifenanpassungen auf Basis der CityBahn Planungen (Stand Januar 2019) • Fahrstreifenanpassung von überbreiter Fahrbahn (ca. 5,00m) auf normalen Fahrstreifen (ca. 3,50m) in der Moritzstraße 								
Grundlagen und Verweise								
TBA Wiesbaden, Planungen CityBahn								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: F 3: Pilotprojekt "Sicheres Queren" F 7: Umgestalten von Straßenräumen und Schaffen von Aufenthaltsplätzen R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Umsetzung Zielnetz W 1: Entwicklung eines Lkw-Vorrangrouten-Netzes W 3: Einrichtung von Lieferzonen	
1	2							
3	4							
5	6							
	mögliche Konflikte: ÖV 1: Einführung CityBahn auf Stammstrecke (Planungsstand 01/2019) ÖV 8: Einrichtung von Busspuren							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV) 8.4.2 Neu- und Umbaumaßnahmen durch CityBahn								


M 5 Infrastrukturmaßnahmen - IV-Anbindung Haltepunkt (fließend) Delkenheim/Wallau								
<p>Im Zuge der „HessenExpress“-Verbindung von Wiesbaden über Frankfurt Flughafen nach Frankfurt Hbf oder Darmstadt Hbf soll ein Haltepunkt „Delkenheim/Wallau“ realisiert werden. Die neue Bahnstrecke erstreckt sich entlang der Autobahnen A 66 und A 3 und schließt über den Haltepunkt auch Delkenheim und Umgebung an das Bahnnetz an. Aufgrund der räumlichen Entfernung zu bewohntem Gebiet ist die fußläufige Erreichbarkeit jedoch stark erschwert. Der Bahnhof soll deshalb mittels Anbindungen an die L 3017 und L 3028, möglicherweise neuer Buslinien und P+R-Anlagen zu erreichen sein.</p> <p>Durch die Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes, kann es zu einer Verlagerung der Verkehrsströme kommen, welche jedoch in der Planung einer möglichen P+R-Anlage bzw. der Ausgestaltung von Buslinien zu berücksichtigen sind.</p>								
Grundlagen und Verweise								
http://www.mtv-web.de/fileadmin/website/pdfs/news/051220_NVP_MTK_Endgueltig_5c.pdf (S.30), https://www.rhein-main-rhein-neckar.de/faq.html (Dritte Frage von unten), https://www.rhein-main-rhein-neckar.de/home.html , https://merkurist.de/wiesbaden/wallauer-spange-bekommt-delkenheim-einen-bahnhof_cf4								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 6: Qualitätsvolle Wege besonders im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen R 7: qualitätsvoll und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	langfristig	DB, RMV, LHW, Hofheim, MTK						


M 6 Infrastrukturmaßnahmen – Verbreiterung der Straße (fließend) „Zum Golzenberg“								
Bei diesem Vorhaben handelt es sich um eine Verbindungsstraße zwischen Wiesbaden-Erbenheim und Wiesbaden-Igstadt, die zwischen der Einmündung der K 663 und dem bebauten Bereich von Igstadt verbreitert werden soll. Wesentliche bauliche Maßnahmen sind die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Einmündung zur K 663 und zwei Fahrstreifen im Ausbaubereich.								
Grundlagen und Verweise								
TBA Wiesbaden, VEP 2005, Stadt Wiesbaden								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 3: Pilotprojekt "Sicheres Queren" R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Umsetzung Zielnetz	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	mittelfristig	LHW						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								


M 7		Infrastrukturmaßnahmen - Neubaumaßnahme								
(fließend)		verlängerte Holzstraße mit Anbindung an die Saarstraße								
Verlängerung der Holzstraße										
Grundlagen und Verweise										
VEP 2005, Stadt Wiesbaden										
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen								
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>		1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 3: Pilotprojekt "Sicheres Queren" R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben		
1	2									
3	4									
5	6									
Priorität		Umsetzungshorizont	Akteure							
hoch		langfristig	LHW							
Anlage										
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)										

M 8		Infrastrukturmaßnahmen Neubaumaßnahme L 3018 OD Medenbach								
(fließend)										
Zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Ortskern von Medenbach wird die Ortsdurchfahrt (L 3018) an die südliche Bebauungsgrenze verlegt. Zukünftig entsteht damit eine direkte, im Süden der neuen Ortsdurchfahrt, anbaufreie Querspange zwischen der L 3017 und der L 3028. Die Erschließung Medenbachs erfolgt über eine neue Verknüpfung der Costloffstraße mit der L 3018. In Medenbach werden die Costloffstraße und „In der Hofreite“ vom Durchgangsverkehr entlastet.										
Grundlagen und Verweise										
VEP 2005, Stadt Wiesbaden, Übersichtspläne zur Verlegung der Ortsdurchfahrt Medenbach										
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen								
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>		1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 3: Pilotprojekt "Sicheres Queren" R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Umsetzung Zielnetz		
1	2									
3	4									
5	6									
Priorität		Umsetzungshorizont		Akteure						
niedrig		langfristig		LHW						
Anlage										
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)										

M 9 Infrastrukturmaßnahmen - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang B 40 Hochheimer Straße								
(fließend)								
Der beschränkte Bahnübergang an der Bahnstrecke (Abzweig Kostheim - Kaiserbrücke) soll durch eine Verlegung der B 40 mit Unterführung der Bahnstrecke ersetzt werden. Planerisch möglich ist eine planfreie Bahnquerung (Unterführung) der Bahnstrecke nördlich der vorhandenen B 40 zwischen „Mittlerem Sempelweg“ und „Mühlweg“. Alternativ und in selber Lage (in verkürzter Länge mit höheren Längsneigungen) zwischen „Heßlerweg“ und einem Anschluss in Höhe der Grünfläche „Nikolausstraße“ (Spielplatz) an die „Hochheimer Straße“.								
Grundlagen und Verweise								
VEP 2005, Stadt Wiesbaden, Variantenuntersuchung B 40 (Entwurfsplanung)								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben W 1: Entwicklung eines Lkw-Vorrangrouten-Netzes	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	langfristig	DB, Hessen Mobil, LHW						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								

M 10 Infrastrukturmaßnahmen - Neubaumaßnahmen Beseitigung (fließend) schienengleicher Bahnübergang „In der Gibb“ verlängerte Hagenauer Straße								
Im Zuge der Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs „In der Gibb“ wird die „Hagenauer Straße“ mit Hilfe einer Unterführung an die „Erich-Ollenhauer-Straße“ in Gegenlage zur „Tannhäuser Straße“ in Form eines Kreisverkehrsplatzes angebunden.								
Grundlagen und Verweise								
VEP 2005, Stadt Wiesbaden								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 3: Pilotprojekt "Sicheres Queren" R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Umsetzung Zielnetz ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	langfristig	DB, LHW						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								

M 11 Modernisierung der LSA-Netzsteuerung (adaptive Steuerung) und LSA-Optimierung								
Einrichtung einer umweltsensitiven netzweiten Verkehrssteuerung zur Verbesserung des Verkehrsflusses (weniger Halte) und Berücksichtigung der Luftschadstoffe: <ul style="list-style-type: none"> Keine hierarchische Berücksichtigung der Verkehrsteilnehmer an LSA Es wird nur so viel Verkehr einfahren dürfen, wie im weiteren Straßenverlauf auch staufrei weiterfahren kann Verlagerung von Fahrten vom 1. auf den 2. Ring Alternativrouten bei bestimmten Luftschadstoffwerten Linienbezogene Bevorrechtigung des ÖPNV Eigene Signalbilder für den Radverkehr, eigene Verkehrsflächen, mehr Sicherheit Fußverkehr: Nachfrage- und zeitabhängige Steuerung der LSA mit hohem Fußgängeraufkommen (z. B. an Schulen und zu Schulzeiten) 								
Grundlagen und Verweise								
Saubere Luft dank digitaler Technik -Digitalisierung des Verkehrs der Landeshauptstadt Wiesbaden (DIGI-V)								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 3: Pilotprojekt "Sicheres Queren" R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Umsetzung Zielnetz ÖV 3: Verbesserungen im SPNV ÖV 4: Digitalisierung des ÖV	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	LHW						
Anlage								
8.4.3 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								

M 12 MIV Maßnahmen durch Implementierung der CityBahn (fließend) (Planungsstand Januar 2019)								
MIV Maßnahmen im Rahmen der CityBahn Umsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Anpassungen von Kapazität/Geschwindigkeiten im Streckenverlauf der CityBahn • Rampenstraße in Kastel: Wegfall Fahrstreifen von vier (2 pro Richtung) zu zwei (1 pro Richtung) • Wiesbadener Straße in Kastel: Parkmöglichkeiten an der Straße entfallen; Fahrstreifenaufteilung bleibt erhalten (1 pro Richtung) • Biebricher Straße in Kastel/Amöneburg: Parkmöglichkeiten an der Straße entfallen; Fahrstreifenaufteilung bleibt grundsätzlich erhalten (1 pro Richtung) • Biebricher Straße in Amöneburg: Linksabbiegestreifen in die Industriegebiete zwischen Niederfeldstraße und Albertstraße entfallen • Rathenauplatz in Biebrich: Die Fahrtrichtungen der Einrichtungsverkehre von und zur Straße der Republik werden umgedreht • Straße der Republik in Biebrich: Durchgehender Busfahrstreifen entfällt • Biebricher Allee in Südost: Zwischen 1. Ring und Am Landeshaus in Richtung Süden wird die Anzahl der Fahrstreifen von drei auf zwei reduziert • Anpassung von Kapazität und Geschwindigkeit in parallellaufenden Anliegerstraßen zur Biebricher Allee, um Verkehrsverlagerungen zu vermeiden • Bahnhofsstraße in Mitte: Zwischen 1. Ring und dem Geschwister-Stock-Platz wird Einrichtungs-betrieb in Richtung Süden hergestellt; Reduzierung der Fahrstreifen von zwei auf einen. • Bahnhofsstraße: Zwischen Geschwister-Stock-Platz und Adelheidstraße wird die Anzahl der Fahrstreifen in beide Richtungen auf einen reduziert • Bahnhofsstraße: Zwischen Adelheidstraße und Rheinstraße in Richtung Norden wird die Anzahl der Fahrstreifen auf einen reduziert • Rheinstraße in Mitte: Zwischen Bahnhofsstraße und Moritzstraße wird die Anzahl der Fahrstreifen in beiden Richtungen von drei auf zwei reduziert • Rheinstraße: Zwischen Wörthstraße und Kaiser-Friedrich-Ring wird die Anzahl der Fahrstreifen von zwei auf einen reduziert • An der Ringkirche in Rheingauviertel/Hollerborn: Die Durchfahrt wird beidseitig gesperrt • Klarenthaler Straße in Rheingauviertel/Hollerborn: Die Richtungsfahrbahnen zwischen Goerdelerstraße und Kurt-Schumacher-Ring werden räumlich getrennt 								
Grundlagen und Verweise								
Vorplanung CityBahn, Stand 01/2019, Saubere Luft dank digitaler Technik -Digitalisierung des Verkehrs der Landeshauptstadt Wiesbaden (DIGI-V)								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>		1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: ÖV 1: Einführung CityBahn auf Stammstrecke (Planungsstand 01/2019) ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	ESWE, LHW						
Anlage								
8.4.2 Neu- Umbaumaßnahmen durch CityBahn								

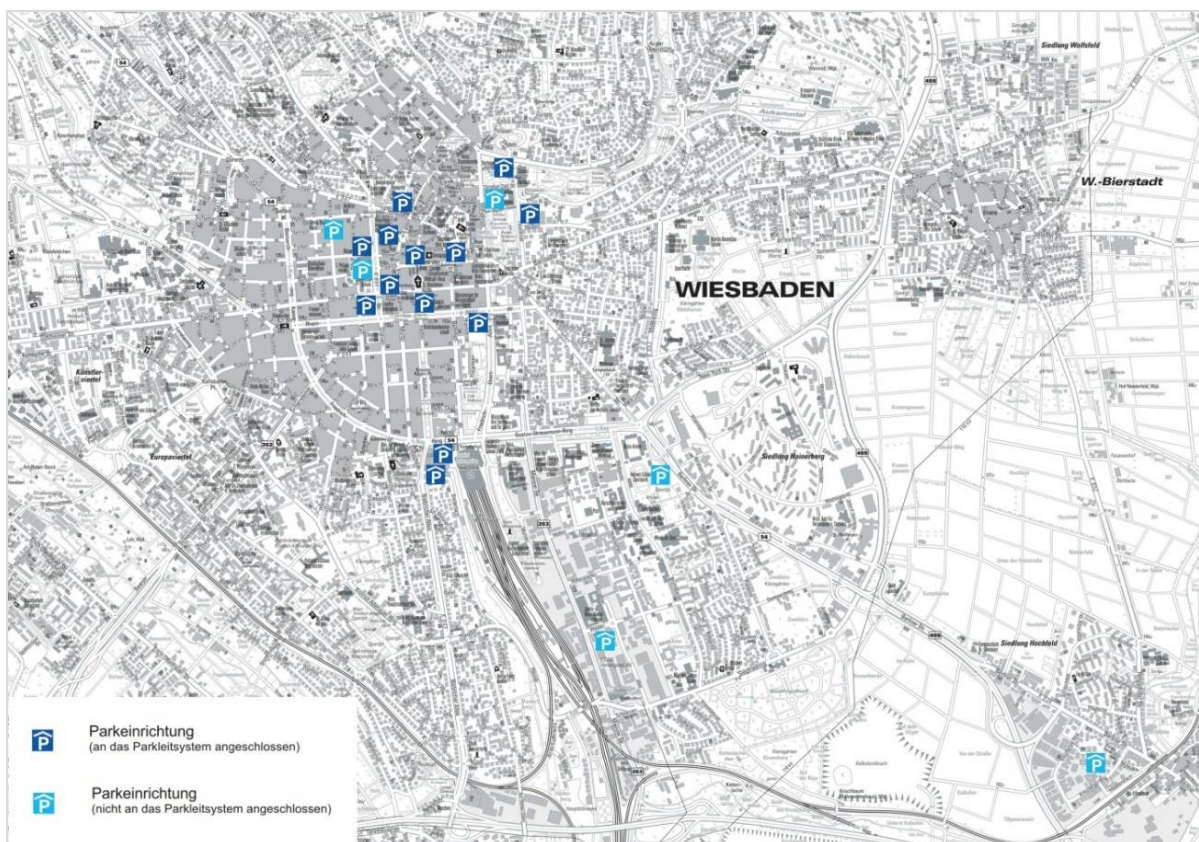
7.5 Handlungsfeld MIV ruhend

Ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Stellplätzen ist in einem Oberzentrum wie der LHW für Besucher/innen sowie für die Bevölkerung ein wichtiger Aspekt für die Attraktivität der Innenstadt, die als ein wesentliches Aktivitätszentrum (Arbeiten, Freizeit, Kultur, Bildung, Erholung) von allen Bevölkerungsgruppen zu allen Tageszeiten und während der gesamten Woche aufgesucht wird. Zum anderen ist das Parkraummanagement und dessen Bewirtschaftung in Parkhäusern und im öffentlichen Straßenraum eine wesentliche Stellschraube zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl.

Die Landeshauptstadt verfügt aktuell über 19 öffentlich zugängliche Parkeinrichtungen (Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze), von denen 13 an das Parkleitsystem (PLS) angeschlossen sind (vgl. Abbildung 7-3). Insgesamt bieten die öffentlichen Parkeinrichtungen 5.469 Stellplätze.

Mit dem PLS existiert grundsätzlich ein gutes Instrument, um die Fahrzeugströme in Parkeinrichtungen mit freien Kapazitäten zu lenken. Da sämtliche Parkeinrichtungen privat betrieben werden, hat die Stadt jedoch keinen Zugriff auf die Preisgestaltung und das Marketing der Parkeinrichtungen als weitere Steuerungsmöglichkeiten.

Abbildung 7-3: Parkeinrichtungen in Wiesbaden



Quelle: Kartengrundlage: Stadt Wiesbaden, eigene Darstellung

Auch hinsichtlich der Parkeinrichtungsauslastung besteht Verbesserungspotenzial. In der Summe sind die Parkeinrichtungen von Montag bis Freitag in der Spitze nur zu ca. 60 – 65 % belegt. Die Belegungsspitze ist am Samstagnachmittag mit 70 % etwas höher, während am Sonntag die Nachfrage sehr gering ist.

Neben den öffentlichen Parkplätzen sind Bewohnerparkzonen für verdichtete Wohnquartiere ein häufig genutztes Instrument zur Regulierung der grundlegenden Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum.

Zurzeit gibt es in Wiesbaden 17 Bewohnerparkzonen. Die zuletzt eingerichtete Bewohnerparkzone ist das Gebiet 19 – Nerotal, nördlich der Innenstadt. Durch entsprechende Beschilderung ist das Bewohnerparken in den Gebieten von Montag bis Freitag zwischen 9 und 20 Uhr eingerichtet.

Erhebungen, in der deutliche Rückgänge in der Auslastung im bewirtschafteten Zeitraum festgestellt werden konnten, belegen die Wirksamkeit der Einrichtung von Bewohnerparkzonen in Wiesbaden. Differenzierte Analysen der Erhebungen für die einzelnen Zonen und Ortsbegehungen haben aber gezeigt, dass immer noch zeitweise und lokal sehr hohe Auslastungen auftreten.

Zentrale Maßnahme des Handlungsfeldes ist es, mit einem Parkraummanagement-Konzept eine abgestufte flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einzuführen. Damit wird das Ziel verfolgt, die Verkehrsbelastungen durch Reduzierung des Parksuchverkehrs im Innenstadtbereich zu reduzieren. Mit dem Bau der Stammstrecke der CityBahn und der Neuordnung des Busliniennetzes werden darüber hinaus Anreize gesetzt, auf den ÖV umzusteigen. Ergänzt wird das Parkraummanagement-Konzept mit der Erweiterung des P+R-Angebotes an Bahnhöfen und den Einfallstraßen nach Wiesbaden.

M 1 Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen

(ruhend)

**Eckpunkte eines Parkraummanagement-Konzeptes****a) Einführung einer abgestuften flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung unter Berücksichtigung folgender Elemente:**

- Einbeziehung der öffentlichen Parkhäuser
- Schaffung von Synergien mit einer ESWE-Mobilitätskarte, auch zur Verbesserung der ÖPNV-Finanzierung
- Optimierung der Überwachung
- Prüfung der Einbindung des Einzelhandels (z.B. durch Rabattierungen für Kunden und/oder sogenannter „Brötchentasten“ (Kurzparker))
- Prüfung der Errichtung von neuen Parkhäusern und/oder Quartiersgaragen
- Überprüfung der Praxis des Bewohnerparkens
- Prüfung elektronischer Park-Sensorik-Systeme

b) Bewohnerparkzonen

- Kostendeckende Gebühren für Bewohnerbevorrechtigungen (Herleitung anhand einer Vollkostenrechnung)

c) Parkeinrichtungen (Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze)

- Sukzessive Ausrüstung mit Ladesäulen für E-Fahrzeuge
- Bau weiterer P+R-Anlagen an den Ausfallstraßen Wiesbadens mit Abstellanlagen für Fahrräder, Motorräder, E-Lade-Einrichtungen (Anlage 8.5.1, 8.5.3)
- Preisgestaltung je nach Lage: Höchste Preise: hist. Fünfeck; mittlere Preise: Bahnhof, niedrigste Preise: Ausfallstraßen
- Optimierte Auslastungssteuerung auch unter Berücksichtigung von Dauerparkern

d) Parkscheinautomaten (PSA)

- Reduzierung der Höchstparkdauer zur Minimierung der Pkw-Nutzung im Stadtgebiet. Preise über Niveau der jeweiligen Referenzparkeinrichtungen (siehe c).
- Nutzung innovativer Paymentsysteme (NFC = Near Field Communication; Nahfeldkommunikation) zum bargeldlosen Bezahlen

e) Lieferzonen

- Einrichtung von dezentralen Liefer- und Ladezonen für den Einzelhandel (Sozial- und Betreuungsdienste, Kurier-/ Express-/ Paketdienste (KEP) und weiteren Institutionen/Unternehmen mit regelmäßigem Lieferaufkommen

f) Quartiersgaragen + Öffnung privaten Parkraums für Drittnutzer

- Bau von gemeinschaftlich genutzten Garagen/Parkeinrichtungen für Pkw, Motorräder und Fahrräder in verdichteten Wohngebieten
- Dritt- oder Mischnutzung von privatem Parkraum/Stellplätzen (Nutzergruppe: Bewohner, auch Besucher)
- Kostendeckende Bepreisung mit dem Ziel langfristiger Verträge


g) Organisation Parkraummanagement

- Gründung einer Parkraummanagementgesellschaft (PMG) Wiesbaden für eine zweckmäßige Umsetzung des Quartierungskonzeptes (Steuerndes Parkraum- und Anliegermanagement)


Hauptaufgaben der PMG:

- Sicherstellung einer effizienten und stadtverträglichen Abwicklung des ruhenden Verkehrs in allen Stadtbereichen
- Abstufung der Kosten und des Angebotsumfang nach Störwirkung im Quartier
- Stringente und engmaschige Überwachung

<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung der Vollkostenrechnung (kostendeckender Betrieb) • Koordinierung und Bereitstellung der Parkierungsflächen • Betrieb und Wartung der Parkscheinautomaten • Zentrale Anlaufstelle und Entwicklung eines einheitlichen Zugangsmediums • Prüfung zur Erweiterung der Flächenverfügbarkeit aus privatem Parkraum • Übergang zu öffentlicher kostendeckender Bereitstellung von Parkraum in Quartieren, um Kostenüberlagerung zur Originärnutzung zu verhindern und für Änderungen der Motorisierung ein Steuerungspotenzial zu erhalten (Verweis zu Stellplatzsatzung) 								
Grundlagen und Verweise								
Beschluss 390/2017 der StVV vom 14. September 2017 Green City MasterPlan „WI-Connect“, Maßnahme V-4								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 2: Pilotprojekt "Gehwege ohne Behinderung" F 4: Stärkung der Fußmobilität in den Quartierszentren F 7: Umgestalten von Straßenräumen und Schaffen von Aufenthaltsplätzen R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtische Zielen ÖV 4: Digitalisierung des ÖV ÖV 5: Kostengünstige Tarifangebote im ÖV MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung MM 2/3: Betriebliches/Schulisches Mobilitätsmanagement MM 6: Elektromobilität MM 7: Stellplatzsatzung W 3: Einrichtung von Lieferzonen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	langfristig	LHW, private Parkraumbetreiber						
Anlage								
8.5.1 Parkeinrichtungen 8.5.2 Parkzonen 8.5.3 P+R Anlagen								

M 2 Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen (ruhend) 
<p>Die Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen führt zu höherer Nutzung und somit zur Reduktion des MIV im Stadtverkehr. Die damit einhergehende Begrenzung des Parkraumes und Auslagerung aus der Stadt soll eine Verbesserung der Erreichbarkeit von außerhalb darstellen. Vorhandene P+R-Anlagen sind folgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moltkering (190 Parkplätze) Anschluss an Buslinien 17, 20, 21, 22, 23, 24, 37, N11 • Stadion Berliner Straße (100 Parkplätze) Anschluss an Buslinien 5, 15, 16, 28, 37, 45,46,48, N2, N7 • Mainzer Straße/Hallenbad (120 Parkplätze) Anschluss an Buslinien 3, 6, 27, 33, 34, 43 • Kleinaustraße (70 Parkplätze) Anschluss an Buslinien 5, 9, 14, N3, N9 • Kahle Mühle (237 Parkplätze) Anschluss an Buslinien 5, 15, 18, 39, N9, N12 • Salzbachau (880 Parkplätze, kostenpflichtig) Anschluss an Buslinien 27, 33, N10 und durch Nähe Hauptbahnhof Anschluss an 30, 34, 38, 43, 46, N5, S-Bahn <p>Fünf weitere P+R-Anlagen sind geplant, wobei die Flächenverfügbarkeit für diese gering ist. Der P+R-Maßnahmenplan des RMV enthält Handlungsempfehlungen für weitere P+R-Flächen, die zu einer Reduktion des MIV im gesamten Stadtverkehr beitragen sollen.</p>
Grundlagen und Verweise
<p>Green City MasterPlan „WI-Connect“, Maßnahme V-4 RMV-P+R-Maßnahmenplan https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/parken/park-ride.php https://www.fw-blw-fraktion.de/assets/zusammenfassung-begehung-p-r-wiesbaden-fwblw-fraktion.pdf https://www.netzplan-wiesbaden.de/index.php/de/netzplan</p>

Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen	
1	2	positive Bezüge: F 6: Qualitätsvolle Wege besonders im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten (ggfs. als Pilotprojekt) R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen R 7: qualitativ und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen ÖV 1: Einführung CityBahn auf Stammstrecke (Planungsstand 01/2019) ÖV 2: Ergänzungen im Bus-Liniennetz, in Abstimmung mit der CityBahn ÖV 3: Verbesserungen im SPNV ÖV 4: Digitalisierung des ÖV ÖV 6: Ausbau der Ländchesbahn MM 4: Fahrradverleihsystem MM 6: Mobilitätsstationen	
3	4		
5	6		
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure	
hoch	mittelfristig	LHW	
Anlage			
Plan 8.5.3 P+R Anlagen			

M 3 Neubau P+R-Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) (ruhend)								
Fördert Intermodalität, vermindert Pkw-Fahrten in die Innenstadt Bau von P+R-Stationen an Bahnhöfen: <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof Auringen • Bahnhof Erbenheim • Bahnhof Kastel • Bahnhof Ost • Bahnhof Schierstein • Bahnhof „Wallauer Spange“ (i.V. mit der Wallauer Spange) • Bau von P+R an Bahnhöfen/Haltestellen des SPNV Bau von P+R-Stationen [Innerorts]: <ul style="list-style-type: none"> • Unter der Schiersteiner Brücke (A 643) Rheingaustraße • Äppelallee im Bereich der AS A 643 • B 417 Nordfriedhof • B 455 Bierstadt Nord • Einrichtung einer P+R-Anlage inkl. Linienbusanbindung Stadteingang (Klarenthaler Straße/Lahnstraße) L 3037 Bau von P+R-Stationen [Außerorts]: <ul style="list-style-type: none"> • Niedernhausen • Taunusstein • P+R Parkplätze A 66 								
Grundlagen und Verweise https://procitybahn.de/ , http://www.wiesbadenaktuell.de/								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: F 6: Qualitätsvolle Wege besonders im Zulauf zu SPNV-Haltestellen (ggfs. als Pilotprojekt) R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen R 7: qualitätsvoll und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen ÖV 1: Einführung CityBahn auf Stammstrecke (Planungsstand 01/19) ÖV 2: Ergänzungen im Bus-Liniennetz, in Abstimmung mit der CityBahn ÖV 3: Verbesserungen im SPNV & ÖV 4: Digitalisierung des ÖV ÖV 6: Ausbau der Ländchesbahn ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben MM 4: Fahrradverleihsystem MM 5: Elektromobilität MM 6: Mobilitätsstationen	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	LHW, Umlandkommunen						
Anlage Plan 8.5.3 P+R Anlagen								

7.6 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

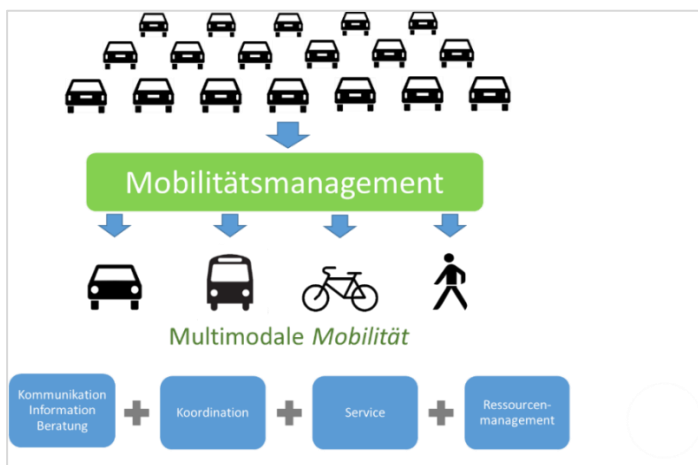
Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsmittelwahl in Richtung einer nachhaltigen Mobilität. Mobilitätsmanagement nutzt verkehrsmittelübergreifend verschiedenste Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot, die in Mobilitätskonzepten zu sinnvollen individuellen Maßnahmenbündeln geschnürt werden.

Kennzeichnend für den allgemeinen Mobilitätsmanagement-Ansatz ist, dass er von den Mobilitätsbedürfnissen und der Mobilitätsnachfrage ausgeht und daher Maßnahmen für bestimmte Zielgruppen (z.B. Familien, Kinder, Senioren), für bestimmte Verkehrserzeuger (z.B. Unternehmen, Schulen, Kultureinrichtungen) oder für bestimmte Lebenssituationen (z.B. Zuzug in eine neue Stadt) entwickelt. Kennzeichnend ist ferner, dass Mobilitätsmanagement die Kooperation verschiedener Akteure erfordert: Für ein maßgeschneidertes Mobilitätsangebot mit seinen verschiedenen Facetten müssen Kommune (Politik und Stadtverwaltung), Verkehrsdienstleistende (z.B. ESWE, DB, Parkhausbetreiber), Verkehrserzeugende (z.B. Unternehmen, Schulen) und Interessenvertretungen z.B. IHK, Jugendverkehrsschule und Kinderschutzzorganisationen) zusammenarbeiten.

Mobilitätsmanagement bezieht grundsätzlich alle Verkehrsmittel ein und zielt darauf ab, dass jedes Verkehrsmittel effizient genutzt wird und dort zum Einsatz kommt, wo es seinen idealen Einsatzbereich hat. Der Ansatz des Mobilitätsmanagements trägt in besonderem Maße dem Gender Mainstreaming Rechnung, indem er auf unterschiedliche Lebenssituationen eingeht und eine vielfältige, flexible Mobilität unterstützt.

Kennzeichnend ist weiterhin, dass verschiedene Akteure – öffentliche wie private – eng zusammenarbeiten und ihre jeweiligen Kompetenzen und Potenziale einbringen. Grundlegende Erfolgsbedingung für Mobilitätsmanagement ist vor allem seine dauerhafte, kontinuierliche Umsetzung.

Abbildung 7-4: Wirkungsweise von Mobilitätsmanagement



Quelle: Eigene Darstellung

In der Stadt Wiesbaden werden bereits einige Handlungsansätze verfolgt, die sich dem Mobilitätsmanagement zuordnen lassen. Beispielsweise sind die folgenden Angebote zu nennen: teilöffentliche Verkehrsmittel (Carsharing, Fahrradverleihsystem), die Integration verschiedener Verkehrsmittel in Marketing wie die Teilnahme an den Kampagnen Stadtradeln und Schulradeln oder das Internet-Verkehrsinformationsportal des RMV. Weitere Maßnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements und die Verstärkung der Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes werden im Klimaschutzkonzept 2014 sowie im Green City Plan – Masterplan „WI-Connect“ 2018 vorgeschlagen. Das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement im Integrierten Handlungskonzept greift diese Ansätze auf, entwickelt sie weiter und ergänzt sie zu einem schlüssigen Mobilitätsmanagement-Gesamtkonzept.

Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind das Ergebnis der fachlichen Analyse und von Beiträgen, die aus der Beteiligung gewonnen wurden. Allgemein zeigt sich bei der Bevölkerung wie auch den beteiligten Akteuren aus der Politik ein wachsendes Bewusstsein für die Notwendigkeit und den Nutzen von Informations- sowie Motivations-, Servicemaßnahmen und die Vorteile inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens.

Gefordert wurde u.a.

- ein günstiges Tarifsysteem für alle Verkehrsmittel, um die multimodale Verkehrsmittelwahl zu fördern,
- der Ausbau der Bahnhöfe zu Mobilitätsstationen,
- die Umsetzung von Mobilitätsmanagement an Grund- und weiterführenden Schulen sowie Berufsschulen.

MM 1 Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung



Leitend ist das Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ mit einem sicheren Angebot für den Fuß- und Radverkehr. Die Entscheidung für die Wahl des Verkehrsmittels wird i.d.R. zu Hause getroffen, wo rund 90 % der Wege starten oder enden. Daher werden zukünftig bei allen Neubauplanungen die Mobilitäts-Rahmenbedingungen integriert. Dies betrifft vor allem die Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln sowie die Verfügbarkeit von Abstellmöglichkeiten für Individual-Verkehrsmittel (Fahrrad, Pkw). Über die Instrumente der Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung und Bebauungsplanung) sowie z.T. auch des Bauordnungsrechts (z.B. Stellplatzsatzung) können bereits zu einem frühen Planungszeitpunkt Rahmenbedingungen festgelegt werden. Ziel ist, bereits im Stadium der Entwicklung neuer bzw. bei Weiterentwicklung bestehender Siedlungsflächen die Ziele des VEP zu berücksichtigen (verkehrssparsame Siedlungsentwicklung, Förderung des Umweltverbundes) und durch eine entsprechende Konzeptionierung die Optionen vorzubereiten (z.B. Reservieren von Flächen für Quartiersgaragen). Folgende Teilmaßnahmen sind entsprechend zu berücksichtigen:

- Stärkung der Nahmobilität in der Nutzungsentwicklung: Bereits bei der Flächennutzungsplanung, der Planung und Entwicklung von Bildungs- und Sozialeinrichtungen und der Einzelhandelsentwicklung ist eine Distanz von max. 1,5 km Fußweg für die Abstände von Wohnstandorten und Funktionen des täglichen Bedarfs (Versorgung, Grundschulen und Kinderbetreuungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen) zu beachten. So werden die Chancen verbessert, typische tägliche Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.
- Berücksichtigung der Mobilitätsfolgekosten: Die Ausweisung neuer Siedlungsflächen (z.B. Ostfeld) zieht Folgekosten für die LHW, beispielsweise bei der Erschließung oder beim Betrieb der ÖPNV-Anbindung nach sich. Folgekosten sollten bereits in einer frühen Planungsphase ermittelt werden, um ggf. Alternativen prüfen zu können.
- Stärkung der Nahmobilität in der verbindlichen Bauleitplanung: Bei Planung von Neubaugebieten und Entwicklung im Bestand ist auf eine qualitätsvolle Erschließung, Anbindung der Ziele durch Fußwege, Radverkehrs- und ÖPNV-Verbindungen zu achten.
- Gestaltung des Angebots an Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen: Das Angebot und die Qualität an Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen beeinflussen maßgeblich die Nutzung. Mit Hilfe kommunaler Regelungen des Bauordnungsrechts kann zielgerichtet Einfluss genommen werden.

Grundlagen und Verweise

Beispiele für Quartiersentwicklungen mit Mobilitätsmanagementkonzept: Darmstadt: Lincolnsiedlung, Würzburg: Hubland, Hamburg: Pergolenviertel, München: Domagkpark,

Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen MM 6: Stellplatzsatzung</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						

MM 2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

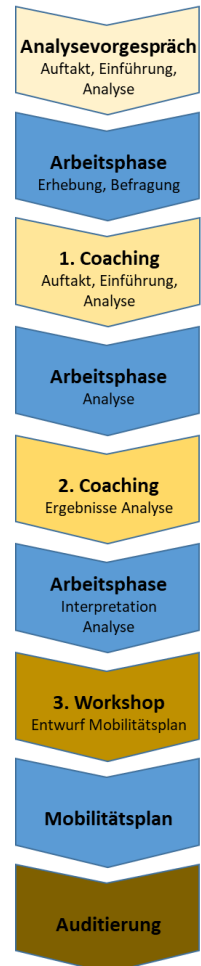


Unternehmen und Behörden erzeugen Tag für Tag ein erhebliches Kfz-Verkehrsaufkommen in Gestalt von Arbeits- und dienstlichen Wegen der Mitarbeitenden sowie von Wegen der Kunden/-innen und Besucher/-innen. Damit sind zum einen Verkehrsbelastungen verbunden, die negative Folgen für die Allgemeinheit haben; zum anderen ist diese unternehmensbezogene Mobilität ein erheblicher Kostenfaktor für Unternehmen und Behörden, da Parkplätze bereitgehalten, Dienstwagen finanziert sowie verspätungs- und unfallbedingte Ausfälle von Mitarbeitenden überbrückt werden müssen.

Betriebliches Mobilitätsmanagement ist ein Instrument, um individuelle Mobilitätskonzepte und -pläne zu erstellen und dadurch die unternehmensbezogene Mobilität effizienter, flexibler, umweltfreundlicher, sicherer und kostengünstiger zu gestalten. Dabei werden innovative und auch bewährte Konzepte wie Jobticket, Radverkehrsförderung, Fuhrparkmanagement u.v.m. passgenau aufeinander abgestimmt und umgesetzt. Vom betrieblichen Mobilitätsmanagement profitieren die Unternehmen durch geringere Mobilitätskosten und durch motiviertere und gesündere Mitarbeitende ebenso wie die Allgemeinheit durch eine nachhaltigere Abwicklung der unternehmensbezogenen Verkehre.⁴⁸

Zur Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Wiesbaden wird die Teilnahme am **Beratungs- und Qualifizierungsprogramm für Unternehmen** „Südhessen effizient mobil“ empfohlen (ivm GmbH – Gesellschaft für integriertes Mobilitäts- und Verkehrsmanagement Region Frankfurt RheinMain: <https://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/betrieblichesmobilitaets-management/>). Im Rahmen des Programms führen die teilnehmenden Unternehmen, Behörden und sonstigen Institutionen mit externer Beratung und Unterstützung Analysen der eigenen Mobilität und der Mobilitäts-Rahmenbedingungen durch und entwickeln daraus unternehmenseigene Mobilitätspläne. Nachfolgend wird beispielhaft der Ablauf des Programms „südhessen effizient mobil“ beschrieben.

- Das Programm gliedert sich in Workshops, in denen allen teilnehmenden Institutionen gemeinsam die wesentlichen Informationen und Kenntnisse vermittelt werden, und in Arbeitsphasen, während derer die Institutionen individuell die Arbeitsschritte zur Erarbeitung ihres Mobilitätsplans durchlaufen.
- Im ersten Workshop wird der Ablauf des Gesamtprogramms vermittelt und es wird erläutert, wie die Analyse durchgeführt wird.
- Die erste Arbeitsphase umfasst eine standardisierte Mitarbeiterbefragung, eine fragebogengestützte Erfassung der Mobilitäts-Rahmenbedingungen am Standort und eine Auswertung der Wohnstandorte der Mitarbeitenden. Bei der Anwendung dieser Instrumente werden die Unternehmen durch externe Fachleute unterstützt. Die eigentlichen Erhebungen obliegen den Unternehmen, die fachliche Aufbereitung und Auswertung erfolgt durch die Programmträger.



⁴⁸ Die Evaluation des Programms ‚effizient.mobil‘ des Bundesumweltministeriums, bei dem von 2008 bis 2010 in einhundert Betrieben ein Mobilitätsmanagement-Prozess durchgeführt wurde, hat beispielsweise ergeben, dass der Anteil der Pkw-Fahrenden unter den Mitarbeitenden mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagement um rund 20% verringert werden kann.

- Begleitend zur Analysephase werden in zwei weiteren Workshops typische Maßnahmen des Mobilitätsmanagements vorgestellt und erläutert.
- In der zweiten Arbeitsphase geht es darum, die Analyseergebnisse insbesondere der Mitarbeiterbefragung zu interpretieren und daraus passende Maßnahmen für das Unternehmen herzuleiten. Im vierten Workshop wird diese Aufgabenstellung von den teilnehmenden Unternehmen gemeinsam bearbeitet und diskutiert.
- Das fertige Produkt ist dann ein Maßnahmenkonzept bzw. Unternehmens-Mobilitätsplan, der abschließend von der ivm zertifiziert werden kann.

Es wird empfohlen, dass die Stadtverwaltung selbst zu Beginn einen Prozess zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement durchläuft, um einerseits eigene Erfahrungen mit diesem Instrument zu sammeln und andererseits gegenüber Unternehmen und Behörden das Programm glaubwürdig bewerben zu können. Hier ist positiv anzumerken, dass seit dem 01.01.2019 Mitarbeitende der Stadtverwaltung LHW alle ein Jobticket erhalten haben, der Einstieg in ein verändertes Mobilitätsverhalten damit angestoßen wurde. Die Einführung eines Bürgertickets wird derzeit diskutiert.

Grundlagen und Verweise

Green City Masterplan: V-2-7 Mobilitätsmanagement,
Lärmaktionsplan 13.09.2018,
Klimaschutzkonzept LHW 2014

Zielbezüge

1	2
3	4
5	6

Bezug zu anderen Maßnahmen

positive Bezüge:

- F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie
- R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz
- R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz
- R 3: Radschnellverbindungen WI-MZ und WI-F
- R 4: Sichtbarmachen von Radverkehr
- R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen
- R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen
- R 7: Qualitätsvoll und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen
- ÖV 5: Kostengünstige Tarifangebote im ÖV
- M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen
- M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen
- M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen)
- MM 4: Fahrradverleihsystem
- MM 5: Elektromobilität
- MM 6: Stellplatzsatzung
- MM 7: Administrative Strukturen

Priorität

hoch

Umsetzungshorizont

kurzfristig

Akteure

LHW, ESWE, ivm

MM 3 Schulisches Mobilitätsmanagement



Unter dem Oberbegriff „Schulisches Mobilitätsmanagement“ werden Maßnahmen zusammengefasst, die dazu beitragen, den Verkehr von und zu Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten und zugleich bei Kindern und Jugendlichen eine bewusste und nachhaltige Mobilität zu fördern. Mit Schulischem Mobilitätsmanagement werden gleich mehrere Zielfelder angesprochen:

Sicherheit: Kinder und Jugendliche sollen ihre Wege (zur Schule, zum Hort, zu Freundinnen und Freunden, nach Hause...) sicher zurücklegen können. Eigene Mobilitätskompetenz ist dafür ebenso Voraussetzung wie ein sicheres Verkehrsumfeld.

Bewegung und Gesundheit: Kinder und Jugendliche sollen sich eigenständig in ihrem Lebensraum bewegen und dadurch ihre motorischen, kognitiven und sozialen Fähigkeiten altersgemäß entwickeln.

Umwelt: Kinder und Jugendliche sollen mehr zu Fuß laufen, mit dem Rad fahren oder Busse und Bahnen nutzen und weniger mit dem Auto fahren und gefahren werden. Dadurch werden unmittelbar die Umwelt und die Verkehrssicherheit im Umfeld der Schulen verbessert. Vor allem sollen Kinder und Jugendliche befähigt werden, alle Verkehrsmittel situationsgerecht zu nutzen.

Sozialverhalten: Durch aktive und selbständige Teilnahme am Verkehr wird das Sozialverhalten geübt und gefördert. Gemeinsam mit Freundinnen und Freunden zu Fuß oder auf dem Rad zurückgelegte Wege sind anregend und erlebnisreich. Schulisches Mobilitätsmanagement wirkt als Teil des Bildungsprozesses über Kindes- und Jugendalter hinaus und fördert einen bewussten Umgang mit der eigenen Mobilität auch im Erwachsenenalter. Wer als Kind eine flexible und rationale Verkehrsmittelnutzung erlernt hat, wird künftigen Veränderungen der Rahmenbedingungen von Mobilität (Stichworte zum Beispiel Klimawandel und Peak Oil⁴⁹) leichter folgen können. Klassischerweise sind die Schulen selbst für die Behandlung des Themas Mobilität und Verkehr verantwortlich. In der Praxis zeigt sich aber, dass die Schulen aus fachlichen und kapazitiven Gründen Unterstützung von außen benötigen. Die Erstellung von Schulwegplänen durch die Stadtverwaltung und die von der Polizei betriebenen Jugendverkehrsschulen sind erfolgreiche Beispiele für eine externe Unterstützung. Weitere vor Ort in Wiesbaden bereits bestehende Aktivitäten, an die sehr gut angeknüpft werden kann, sind der Schulsportverein, der Schüllerradroutenplaner oder die ESWE-Busschule. Es wird empfohlen, die bestehenden Aktivitäten zu konsolidieren und weiter zu einem systematischen Programm für Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung auszubauen. Hierzu dienen folgende Teilmaßnahmen:

Initiieren eines „Netzwerks Schule + Mobilität“: Organisatorisch, koordinierend kann ein „Netzwerk Schule + Mobilität“ aus kommunaler Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Schulverwaltung (Fachberatung Verkehr und Mobilität), Stadt Elternvertretung (StEB) und Stadtschüler/innenrat, Kinder- und Jugendparlament, Polizei, Ordnungsamt, Verkehrswacht, Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der AGNH und ggf. weiteren Partnern gebildet werden. Aufgabe des Netzwerks ist ein regelmäßiger Informations- und Ideenaustausch zwischen allen themenrelevanten Partnern (ca. zwei bis drei Mal pro Jahr) und die gemeinsame Entwicklung und Abstimmung von Schwerpunkt-Aktivitäten. Federführung und Administration des Netzwerks sollten bei einem städtischen Amt liegen.

Zu Beginn führt das Netzwerk eine Bestandsaufnahme der bereits bestehenden Aktivitäten an Schulen durch und identifiziert Verbesserungspotenziale bzw. fragt Unterstützungsbedarfe ab. Aus den Ergebnissen dieser Bestandsaufnahme werden Aktivitäten an Grundschulen und an weiterführenden Schulen abgeleitet.

⁴⁹ Peak Oil bezeichnet das Überschreiten des Maximums der prinzipiell begrenzten Erdölvorräte

Aktivitäten an Grundschulen: Im Bereich der Grundschulen sollte das Netzwerk darauf hinwirken, dass alle Schulen ihre internen Prozesse mit Bezug zu Mobilität und Verkehr definieren. Dazu zählt Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung im Unterricht ebenso wie die Kommunikation gegenüber Eltern, insbesondere beim Übergang vom Kindergarten und in die weiterführende Schule. Das Netzwerk kann die Schulen bei der Umsetzung und der Herstellung von Kontakten gezielt unterstützen. Weitere Aktivitäten des Netzwerks können beispielsweise sein:

- Koordination und Unterstützung bei der jährlichen Aktion „Zu Fuß zur Schule“,
- Einbeziehung der Schulen bei der Überarbeitung der Schulwegpläne,
- Organisation stadtweiter Kampagnen und Wettbewerbe zu Schulwegsicherheit und umweltfreundlichen Schulwegen,
- Unterstützung bei der Bildung von Laufgruppen („Walking Bus“, „Bus auf Füßen“).
- Beratung bei der Einrichtung von Hol- und Bringzonen.

Aktivitäten an weiterführenden Schulen: Auch im Bereich der weiterführenden Schulen sollte das Netzwerk darauf hinwirken, dass alle Schulen ihre internen Prozesse mit Bezug zu Mobilität und Verkehr definieren und es kann hierfür Unterrichtsideen und Projektvorschläge einspeisen.

Im Bereich der weiterführenden Schulen liegen die inhaltlichen Schwerpunkte in der Regel bei der ÖPNV-Nutzung, beim Radfahren und – in höheren Klassen – bei der Verkehrssicherheit mit Mofa, Moped und Pkw. Aktivitäten des Netzwerks können hier beispielsweise sein:

- Vermittlung von ÖPNV-Schulungen und Bus-Sicherheitstrainings,
- Unterstützung von Schülerprojekten zur Überprüfung der Sicherheit der Radverkehrsanlagen im Schulumfeld,
- Unterstützung der Schulen bei Einrichtung und Betrieb schülerbetreuter Fahrradwerkstätten.
- Analyse und gegebenenfalls Verbesserung der Qualität von Fahrradabstellanlagen und Haltestellen an Schulen.

Grundlagen und Verweise


Maßnahme wird durch AGNH gefördert (Startförderung), Beispiele:
 Netzwerk Schule+Mobilität in Darmstadt (www.netzwerk-move.de) und der AK MM in Schule und Kita der Stadt Offenbach

Fachzentrum schulisches Mobilitätsmanagement: <http://www.besserzurschule.de/fachzentrum/>

Anregungen und Hinweise: www.besserzurschule.de

RMV: Schulprojekte im RMV-Gebiet: www.rmv.de/c/de/service/kontakt/schulprojekte/

Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">1</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge:</p> <p>F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie</p> <p>R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz</p> <p>R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz</p> <p>R 3: Radschnellverbindungen WI-MZ und WI-F</p> <p>R 4: Sichtbarmachen von Radverkehr</p> <p>R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen</p> <p>R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen</p> <p>R 7: Qualitätsvoll und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen</p> <p>M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW, Städtisches Schulamt, Polizei, Staatliches Schulamt						

MM 4 Fahrradverleihsystem									
<p>Mit einem dichten Fahrradverleihangebot bietet Wiesbaden ein Angebot zur Vermeidung von Autofahrten in die Innenstadt. Durch die Einführung des Fahrradleihangebots MVGmeinRad auch in Wiesbaden besteht ein stadtgrenzüberschreitendes Angebot, das sukzessive ausgebaut wird. In der 1. Stufe erfolgt der Ausbau auf 1.200 Fahrräder plus 100 Pedelecs an 120 Stationen bis Ende 2019. Bis Ende 2020 ist eine Erweiterung des Angebots auf 200 Pedelecs und 50 E-Lastenfahrräder geplant. Der bisher auf die inneren Stadtteile begrenzte Geltungsbereich für Fahrradverleihsysteme inkl. Pedelecs soll perspektivisch auf die Gesamtstadt ausgeweitet werden. Empfohlen wird konkret die Einrichtung von weiteren Stationen insbesondere für Pedelecs u.a. in Klarenthal, am Bahnhof Igstadt und in Nordenstadt am Gemeindezentrum, um auch die Potentiale der äußeren Stadtteile zu erschließen.</p>									
Grundlagen und Verweise									
Green City Masterplan: 'V 3-2: Erweitern ÖPNV-Angebot durch Bike-Sharing Beschluss StvV zum Sorfortpaket LHW, 13.9.18, 10									
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen M 3 (r): Neubau P+R-Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen)</p>		
1	2								
3	4								
5	6								
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure							
hoch	kurzfristig	LHW							
Anlage									
Plan 8.6.1 Standorte Fahrradverleihsysteme									

MM 5 Elektromobilität

Im weiteren Sinne zum Handlungsfeld Mobilitätsmanagement zugehörig kann das Querschnittsthema Elektromobilität gezählt werden. Unter dem Begriff Elektromobilität werden vorrangig Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb sowie auch elektrisch unterstützte Fahrräder verstanden (Pedelec bis 25 km/h, E-Rad bis 45 km/h). Der Elektromobilität wird seit einigen Jahren in Verkehrspolitik und Verkehrsforschung eine große Rolle bei der Lösung der Verkehrsprobleme der Zukunft zugeschrieben. In der Praxis verlaufen Entwicklung und Verbreitung der Elektromobilität bislang uneinheitlich: Während Pedelecs, also elektrisch unterstützte Fahrräder, stark steigende Absatzzahlen aufweisen, sind Angebot und Nachfrage für elektrisch angetriebene Pkw und Nutzfahrzeuge eher ernüchternd. Neu hinzugekommen, aber noch mit ungeklärtem rechtlichem Status sind weitere elektrisch angetriebene Fahrzeuge wie E-Roller und E-Scooter.

Unabhängig von der Beurteilung des aktuellen Status ist davon auszugehen, dass die Bedeutung der Elektromobilität in Städten künftig steigen wird. Aus heutiger Sicht zeichnen sich verschiedene kommunale Handlungsansätze ab, für die folgende Empfehlungen gegeben werden bzw. die sich auf Maßnahmen in anderen Handlungsfeldern beziehen:

Region Rhein/Main - Modellregion Elektromobilität

Elektromobilität bedarf, um sich in der Praxis durchzusetzen, einer Anwendung in Test- und Demonstrationsprojekten. Die ivm GmbH unterstützt ihre Gesellschafter bei der Umsetzung von Pilotprojekten.

Unterstützung elektromobiler Angebote

Es steht zu erwarten, dass vor allem Mobilitätsdienstleister wie CarSharing- und Fahrradverleihanbieter auch elektromobile Angebote schaffen werden. Die LHW informiert und unterstützt bereits über verschiedene Angebote, u.a. zu den Standorten von Ladesäulen oder der Förderung (vgl. Plan 8.6.2).

Pedelecs und Radverkehrsplanung

Pedelecs sind das Elektromobilitäts-Segment mit besonders hohen Wachstumsraten. Aus ihren spezifischen Eigenschaften im Vergleich zu Fahrrädern – höhere Geschwindigkeiten, größere Reichweiten, höhere Anschaffungskosten – ergeben sich mutmaßlich mit einem steigenden Pedelec-Anteil am Zweiradverkehr auch Konsequenzen für Radverkehrsnetze und -anlagen, Abstellanlagen und Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Auf diese Aspekte wird im Baustein Radverkehr gesondert eingegangen (vgl. Maßnahme R 5 - 7).

Elektromobilität und Lieferverkehr

Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind für innerstädtische Lieferdienste besonders prädestiniert, da sie lokal keine Schadstoffe ausstoßen. Im Zuge der Optimierung des innerstädtischen Lieferverkehrs (vgl. Maßnahme W 2) ist z.B. die Anlieferung von Waren ab dem Mikrodepot durch E-Fahrzeuge vorgesehen.

Elektromobilität und Dienstfahrzeugflotten

Elektrisch betriebene Fahrzeuge eignen sich in besonderem Maße für dienstlich genutzte Fahrzeugflotten mit berechenbaren Einsatzgebieten. Im Zuge der Entwicklung des Betrieblichen Mobilitätskonzepts für die Stadtverwaltung und die kommunalen Unternehmen (vgl. Maßnahme MM 2) ist zu prüfen, inwieweit im städtischen Fuhrpark verstärkt Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen können. Die ivm hat mit ihrem Projektangebot DieMoRheinMain ein Angebot, das Einzeldienstleistungen zur Förderung der Elektromobilität entwickelt, erprobt und in der Region anbietet.


Grundlagen und Verweise


LHW: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/elektromobilitaet/index.php>

DieMoRheinMain: <https://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/elektromobilitat/diemorheinmain>
Green City Masterplan

Überblick zu Ladestationen: www.eswe-versorgung.de/mobilitaet/e-mobilitaet/oeffentliches-laden.html

Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>		1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge:</p> <p>M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen</p> <p>R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen</p> <p>R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen</p> <p>R 7: Qualitätsvoll und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen</p> <p>MM 2: Betriebliches Mobilitätsmanagement</p>	
1	2								
3	4								
5	6								
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure							
hoch	kurzfristig	LHW, ESWE							
Anlage									
Plan 8.6.2 E-Ladesäulen (Bestand/Planung)									

MM 6 Mobilitätsstationen									
<p>Mobilitätsstationen sind das Kernstück eines modernen ÖPNV, der für Erreichbarkeit, Zugänglichkeit, Integration und Vernetzung steht. Mobilitätsstationen machen inter- und multimodale Verkehrsangebote wie Verleihsysteme (Carsharing, Fahrradverleihsysteme (FVS)) an Verknüpfungspunkten, i.d.R. mit dem öffentlichen Personennahverkehr durch eine einheitliche Gestaltung sichtbar. P+R- und B+R-Anlagen sowie Verleihsysteme sind soweit als möglich in das vorhandene Tarif- und Vertriebssystem sowie in das Marketing des ÖPNV zu integrieren, um die Durchgängigkeit der Verkehrsmittelnutzung aus Kundensicht zu verbessern.</p> <p>Haltestellen, die über ein sehr gutes ÖPNV-Angebot verfügen und gleichzeitig mit einer Vielzahl an intermodalen Ausstattungsmerkmalen ausgestattet sind, sollten daher im Sinne einer Mobilitätsstation weiterentwickelt werden. Hierzu bedarf es neben der baulichen Ausstattung einer Ergänzung um die Aspekte Kommunikation und Marketing, Information, Service und Aufenthaltsqualität.</p>									
Grundlagen und Verweise									
Green City Masterplan:V 3: Multi- und intermodale Mobilitätsstationen und -infrastruktur									
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge:</p> <p>R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen</p> <p>R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen</p> <p>M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen</p> <p>M 3 (r): Neubau P+R-Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen)</p> <p>MM 4: Fahrradverleihsystem</p>		
1	2								
3	4								
5	6								
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure							
mittel	mittelfristig	LHW, ESWE							
Anlage									
Plan 8.6.3 Standorte Mobilitätsstationen									

MM 7 Stellplatzsatzung								
<p>Durch die im Juli 2018 rechtskräftig gewordene Novellierung der hessischen Bauordnung (HBO) ist eine Änderung der aus dem Jahr 2008 stammenden Stellplatzsatzung erforderlich, um sinnvoll auf die Änderungen zu reagieren. Darüber hinaus entsteht eine Chance durch die Neuaufstellung die Stellplatzsatzung generell auf Angemessenheit und Effektivität zu überprüfen und anzupassen und so auch auf das Parkraumangebot für Kfz und Fahrräder Einfluss zu nehmen.</p> <p>Neben der rein formalen Aufgabe der Neuaufstellung gilt es auf der einen Seite die Wechselwirkungen zwischen privatem Stellplatzangebot und öffentlichen Parkraum sowie dem Verkehrsaufkommen aufzeigen. Andererseits sollte das Erfordernis des steuernden Eingreifens geeignet kommuniziert werden.</p> <p>Wichtige Stellschrauben sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Festlegen von Richtzahlen für Stellplätze für Pkw und Fahrräder abhängig von verkehrlicher bzw. raumstruktureller Lage der Nutzung. • Für Fahrräder zusätzlich qualitative Anforderungen an die Abstellmöglichkeiten und Zugänge festlegen, die eine allgemeine Nutzung auch im Hinblick auf die zunehmende Verbreitung von E-Fahrrädern und Lastenräder ermöglicht. Durch attraktive Abstellgelegenheiten insbesondere am Wohnort, aber auch an allen anderen verkehrlichen Zielen wird die Nutzung des Radverkehrs gefördert. 								
Grundlagen und Verweise								
<p>rechtlicher Hintergrund: §§ 5, 51 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) sowie der §§ 52, 86 und 91 der Hessischen Bauordnung (HBO 2018), Garagenverordnung vom 16.11.1995 (GVBl. I Seite 514) Zukunftsnetz Mobilität (Hrsg.) (2017): Kommunale Stellplatzsatzung - Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/leitfaden-kommunale-stellplatzsatzungen</p>								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						

MM 8 Administrative Strukturen 							
<p>Auch wenn etliche der Maßnahmenansätze des Mobilitätsmanagements in der LHW bereits einzeln verfolgt werden, ist ein umfassendes und integriertes Mobilitätsmanagement, wie es sich aus den vorangegangenen Maßnahmenvorschlägen ergibt, eine neue Aufgabe. Erfolgsvoraussetzung für das integrierte Mobilitätsmanagement ist der Aufbau administrativer Strukturen, welche für die Maßnahmen verantwortlich sind, sie vorantreiben und umsetzen (lassen), ihre Wirkungen kontrollieren und sie schließlich weiterentwickeln. Als zentrales Element wird die Einrichtung einer Koordinationsstelle „Nachhaltige Mobilität“ empfohlen, die personell von einer Managerin/einem Manager „Nachhaltige Mobilität“ ausgefüllt und von einer verwaltungsinternen „AG Mobilität“ begleitet und unterstützt wird. Bereits aktive sowie neu hinzukommende Akteure der Stadtgesellschaft haben so eine verbindliche Ansprechperson und die Kontinuität von Projekten kann sichergestellt werden. Ein gutes Beispiel hierfür ist das 2018 neu installierte Radbüro der LHW, das die Kompetenzen im Handlungsfeld Radverkehr bündelt und auf kurzem Wege ansprechbar ist. Für die Bereiche des Betrieblichen und des Schulischen Mobilitätsmanagements wird die Stadt darüber hinaus jeweils eigene Akteursnetzwerke initiieren. Ihre Rolle und Zusammensetzung ist bei den Maßnahmen MM 2 und MM 3 beschrieben.</p> <p>Kampagnen: Zur Unterstützung der Aktivitäten sollen Medienkampagnen durchgeführt bzw. bekannte Kampagnen gezielt vor Ort beworben werden. Diese sollen über Angebote und Restriktionen auuklären sowie zur Sensibilisierung der Bevölkerung und zur aktiven Unterstützung auch bekannter Formate, z.B. Aktion zu Fuß zur Schule, die Kindermeilenkampagne oder das Stadt- und Schulradeln beitragen. Ergänzend könnten diese auch in langfristig angelegte Rahmenkampagne(n) eingebettet werden, die dann regelmäßig andere Themenschwerpunkte setzen. Ggf. können dabei Dritte einbezogen und finanzielle Mittel zur Durchführung entsprechender Kampagnen bereitgestellt werden. Neben der Allgemeinheit sollen auch bestimmte Gruppen (Immobilieeigentümer/innen, Schüler/innen, Pendler/innen ...) mit dem Ziel angesprochen werden, spezifische Fragestellungen konkreter und lösungsorientierter anzugehen. Durch die aktive Mitarbeit von Stadtschülerrat und Jugendparlament könnte kurzfristig ein Schwerpunkt auf die Zielgruppe „Schülerinnen und Schüler“ gelegt werden (als Multiplikatoren nutzen, große Zielgruppe: ca. 39.000 Personen in Wiesbaden).</p> <p>Mobilitätsplattform: Getreu dem Motto „Tue Gutes und rede drüber“ sollte regelmäßig zu Mobilität und MM in Presse und Online (feste Rubrik) informiert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weitere Themen, u.a. Ausweitung Mobilitätsmanagement (Beratung, Information) auch für weitere Zielgruppen (z.B. Mobilitätseingeschränkte Personen, Schulen, Neubürger/innen...) oder Bevorrechtigung von Ridesharing bei den Parkplätzen 							
Grundlagen und Verweise							
Integriertes Klimaschutzkonzept 2015, Green City Masterplan:'E 4 Fahrzeugförderung, 'D3: Beschleunigung Modal Shift, V-2-7 Mobilitätsmanagement							
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung MM 2: Betriebliches Mobilitätsmanagement MM 3: Schulisches Mobilitätsmanagement MM 4: Fahrradverleihsystem MM 5: Elektromobilität MM 6: Stellplatzsatzung</p>
1	2						
3	4						
5	6						
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure					
hoch	kurzfristig	LHW					

7.7 Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr


Der Wirtschaftsverkehr in Städten ist einerseits von großer Bedeutung für die Sicherung der Versorgung und Entsorgung und den Warenaustausch. Andererseits ist er aber – zumal er in Städten fast ausschließlich als Kfz-Verkehr auftritt – mit Lärm, Luftschadstoffen und einem starken Verschleiß der Deckschichten im Straßennetz verbunden, auch wenn der Schwerverkehr im Vergleich zum Pkw-Aufkommen nur einen geringen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen hat. Die Bestandsanalyse aus 2015 hat gezeigt, dass ein zentrales Problem für die Durchführung des Wirtschaftsverkehrs in Wiesbaden die Schwachstellen im Straßennetz bzw. die mit diesen verbundenen Störungen des Verkehrsflusses sind. Daher wird einerseits Handlungsbedarf zur grundlegenden Beseitigung der Schwachstellen im Straßennetz, andererseits zur Reduzierung der hohen Verkehrsbelastungen durch den Wirtschaftsverkehr gesehen.


Für die Lieferverkehre und hier insbesondere für die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste) führt die Beschränkung der Anlieferzeiten in der Fußgängerzone werktags zu einer hohen Konzentration der Verkehrsnachfrage innerhalb kurzer Zeiträume. Aus Sicht der restlichen Nutzergruppen (nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer/innen, Anwohner/innen, Kunden/innen, Einzelhändler/innen) werden die Lieferverkehre in der Fußgängerzone wochentags bis 11 Uhr als starke Belastung empfunden. Hier besteht Handlungsbedarf bezüglich einer umweltverträglicheren Regelung und Organisation der Anlieferungssituation.

Da ein Großteil des Wirtschaftsverkehrs auf der Straße abgewickelt wird, kommen die im Handlungskonzept MIV fließend dargestellten Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses durchweg auch dem Wirtschaftsverkehr zugute. Darüber hinaus werden noch die nachfolgenden genannten weiteren Maßnahmen empfohlen.

Die Strategie beim Wirtschaftsverkehr besteht demzufolge in einer Bündelung des straßengebundenen **Wirtschaftsverkehrs auf Vorrangrouten, der Einrichtung von Lieferzonen** und der **Einrichtung von Mikrodepots**, in denen die Sendungen für Privatkunden angeliefert werden.

W 1 Entwicklung eines Lkw-Vorrangroutennetzes								
<p>Die Stadt Wiesbaden plant aufgrund eines Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom Juni 2011, in Verbindung mit der Fortschreibung des Luftreinhalteplans, die Einführung eines Durchfahrverbotes für den Durchgangsschwerverkehr. Das Durchfahrverbot soll für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t gelten. Mittlerweile hat die Stadt von einem Durchfahrtsverbot Abstand genommen und verfolgt ein Vorrangroutennetz, auf dem der nicht vermeidbare Lkw-Verkehr durch die Stadt geführt wird. Auf den Vorrangrouten dürfen Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 t. verkehren, wenn sie die Stadt Wiesbaden durchfahren. Ziel- und Quellverkehr ist auf allen anderen Straßen zulässig.</p> <p>Die Vorrangrouten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B 54/Aarstraße • B 417 (Platter Straße - Schützenstraße - Albrecht-Dürer-Straße) • B 262/Schiersteiner Straße bis A 643 • B 54/Kaiser-Friedrich-Ring • B 54/Gustav-Stresemann-Ring • Konrad-Adenauer-Ring – Theodor-Heuss-Ring – Siegfriedring – B 455 • B 263/K 650 Mainzer Straße • B 54/Berliner Straße – B 455/Boelckestraße • New-York-Straße – B 455 								
Grundlagen und Verweise								
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom Juni 2011, Stadt Wiesbaden								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge:</p> <p>M 1 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahmen A66</p> <p>M 2 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahmen A643</p> <p>M 3 (f): Infrastrukturmaßnahmen - B 455 Ortsumfahrung Wiesbaden-Fichten</p> <p>M 4 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Fahrstreifenreduktionen</p> <p>M 9 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang B40</p> <p>M 11 (f): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung und LSA-Optimierung</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						
Anlage								
Plan 8.7.1 LKW-Vorrangroutennetz								

W 2 Einrichtung von Mikrodepots								
<p>Zur Reduzierung der Kurier- und Expressgutverkehre (KEP) wird die Stadt Wiesbaden die Einrichtung von sog. Mikrodepots planungsrechtlich unterstützen. Mikrodepots sind kleine Zwischenlager der KEP-Dienstleister. Sie werden von den KEP-Dienstleistern getrennt oder auch gemeinsam betrieben. Sie vermeiden Lieferverkehre mit großen Fahrzeugen und stärken die Stadtquartiere in ihrer zentral-örtlichen Funktion. Sie müssen für den Wirtschaftsverkehr gut erreichbar sein und Umschlagsbereiche mit dem (Lasten-)Rad aufweisen.</p> <p>Im Green City Masterplan sind diese Ideen bereits wie folgt konkretisiert worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mikrodepots als zweiter Umschlagspunkt (Stadtrand), • Mikrodepots am Rande der Innenstadt, • Fahrbares Mikrodepot, • Mikrodepots für Cargo Bikes, • Generierung von Personalstellen für die Weiterentwicklung der "City Logistik" 								
Grundlagen und Verweise								
<p>Green City MasterPlan „WI-Connect“, Maßnahme L-2, Modellversuch zu Mikrodepots von UPS in Frankfurt: Pressemitteilung von UPS, Stadt Frankfurt; IHK und HOLM vom 7. März 2018 (https://frankfurt-holm.de/sites/default/files/managed/pressemitteilung_holm_mikrodepot.pdf)</p>								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: MM 6: Mobilitätsstationen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	mittelfristig	LHW, KEP Dienstleister						

W 3 Einrichtung von Lieferzonen								
<p>Mit der Einrichtung von Lieferzonen erhält der Wirtschaftsverkehr ihm vorbehaltene Kurzzeitparkzonen zur Anlieferung und Abholung. Lieferzonen reduzieren den Parksuchverkehr und vermeiden Störungen des fließenden Verkehrs infolge von illegalen bzw. verkehrsbehinderndem Abstellen im Straßenraum oder Parken in zweiter Reihe. Die Einrichtung von Lieferzonen findet sich im Green City Masterplan „WI-Connect“, Maßnahme L-1-3 als Teil der Maßnahme L-1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von Haltezonen und Paketlagern in der Innenstadt • Innerstädtische Ladezonen (inkl. der Überwachung der Einhaltung der Lieferzeiten) • Einrichten von Lieferzeitfenstern für Supermärkte 								
Grundlagen und Verweise								
Green City MasterPlan „WI-Connect“, Maßnahme L-1-3 (S.24)								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: M 4 (f): Infrastrukturmaßnahmen -Fahrstreifenreduktionen M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen</p> <p>mögliche Konflikte: ÖV 1: Einführung CityBahn auf Stammstrecke (Planungsstand 01/2019)</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
niedrig	kurzfristig	LHW, KEP-Dienstleister, Einzelhandel						

8 Umsetzung und Erfolgskontrolle

8.1 Grundlegende Wirkungen des Handlungskonzeptes

Die Wirkungen der Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzepts wurden teilweise im Verkehrsmodell simuliert, teilweise können sie aufgrund ihrer qualitativen Natur nur in ihrer grundlegenden Wirkrichtung wiedergegeben werden.

Für die modellbasierte Abbildung von Maßnahmenwirkungen wurde ihr Einfluss auf bestimmte Stellgrößen (z.B. Pkw-Fahrten, Kapazität von Straßenabschnitten etc.) betrachtet, für die qualitative Abschätzung der grundlegenden Mechanismen wird je Handlungsfeld die zu erwartende Wirkrichtung benannt.

Im Handlungsfeld **Fuß- und Radverkehr** bewirken die Maßnahmen in erster Linie eine modale Verlagerung von Autofahrten hin zu den nicht-motorisierten Verkehrsmitteln. Damit kann der Verkehr stadtvträglicher abgewickelt werden und ein Beitrag zur Reduzierung der negativen Umweltwirkungen des Verkehrs geleistet werden.

Die Maßnahmen im Handlungsfeld **Öffentlicher Verkehr** zielen auf eine effizientere Gestaltung des bestehenden ÖPNV-Angebots ab bzw. mit Realisierung der CityBahn auf die Erschließung neuer Kundenpotenziale. Sie fördern die Verlagerung von Autofahrten auf den ÖPNV, verbunden mit entsprechend positiven Effekten auf die Umweltqualität und die Verkehrsabwicklung des MIV.

Die Maßnahmen im **fließenden MIV** führen primär zu einer verbesserten Qualität des Verkehrsablaufs im städtischen Straßennetz und damit zu einer Minimierung von Lärm- und Schadstoffemissionen. Die Erreichbarkeit mit dem Pkw wird verbessert, gleichzeitig die unerwünschten Auswirkungen des Verkehrs reduziert.

Die Maßnahmen des Handlungsfeldes **ruhender MIV (Parken)** führen in der Innenstadt zu einer Lenkung des ruhenden Verkehrs in die Parkhäuser und zu einer Reduzierung des Parksuchverkehrs und in der Folge verkehrsbedingter Emissionen. Mit einem noch zu konzipierenden Parkraummanagement-Konzept kann der ruhende Verkehr neu geordnet und bewirtschaftet werden. Damit können Quartiere vom Parkdruck entlastet und Voraussetzungen geschaffen werden, den öffentlichen Straßenraum für andere Nutzergruppen zugänglich zu machen.

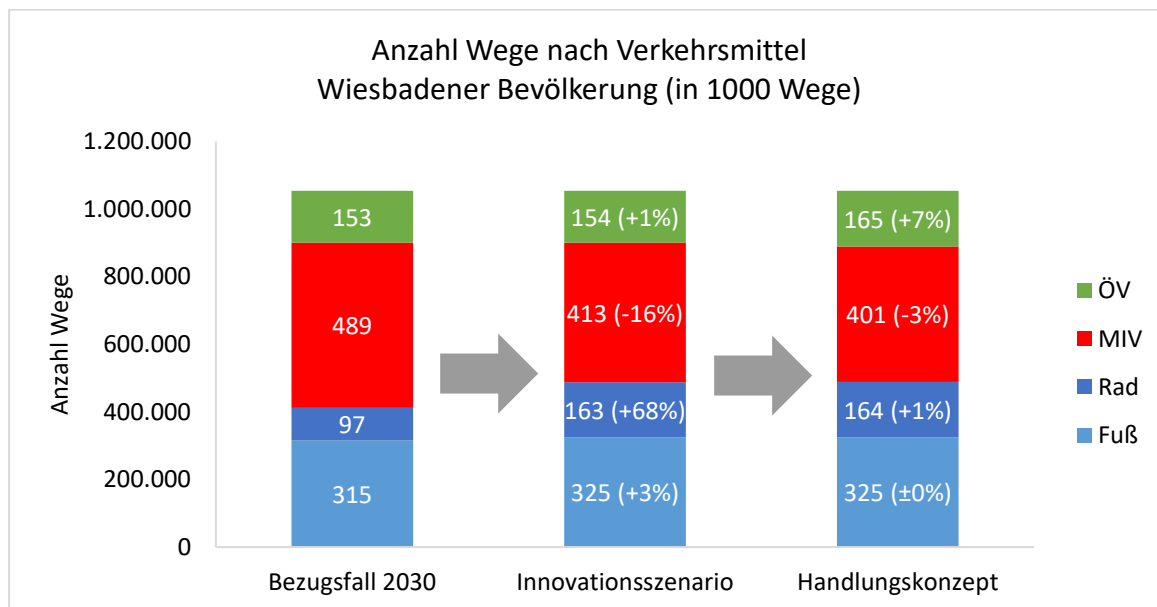
Im Handlungsfeld **Mobilitätsmanagement** tragen die Maßnahmen zu einer modalen Verlagerung zum Umweltverbund bei sowie durch Informations- und Marketingmaßnahmen auch zur Veränderung der Mobilitätskultur. Indirekt unterstützen sie damit die Verkehrsabwicklung des motorisierten Verkehrs und reduzieren die negativen Umweltwirkungen des Verkehrs.

Die Maßnahmen des Handlungsfeldes **Wirtschaftsverkehr** tragen zu einer besseren Berücksichtigung der Belange des Wirtschaftsverkehrs bei. Ziel der Maßnahmen ist es, den Wirtschaftsverkehr über leistungsfähige Erschließungsstraßen zu lenken und für die Be- und Entladung räumliche und zeitliche Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Insbesondere für kurze Fahrten und die Andienung der letzten Meile kann auch eine Verlagerung zum Umweltverbund erfolgen, wodurch insgesamt die negativen Auswirkungen des Wirtschaftsverkehrs reduziert werden können.

Die quantitativ beschreibbaren Maßnahmen sowie die Einstellungen zum Mobilitätsverhalten sind überwiegend aus dem Innovationsszenario in das Verkehrsmodell des Integrierten Handlungskonzepts übernommen worden.

Den als neue Einzelmaßnahme größten Effekt hat die Implementierung der CityBahn.⁵⁰ Laut den Prognosen werden ca. 16.500 Wege pro Werktag vom MIV auf den ÖV verlagert.⁵¹ In der Folge steigt die Anzahl der Wege der Wiesbadener Bevölkerung im ÖV um 7 %. Zusätzliche Maßnahmen im Straßennetz, die ebenfalls überwiegend als Folge der Einführung der CityBahn notwendig werden (M 12 f)⁵², sowie eine deutliche Förderung des Radverkehrs führen im Vergleich zum Bezugsfall 2030 zu einer Reduzierung der MIV-Wege um 18 % sowie zu einer Erhöhung der Anzahl an Radverkehrsfahrten um 69 %. Abbildung 8-1 zeigt die veränderten Wegeanteile der Berechnungen des Integrierten Handlungskonzepts.

Abbildung 8-1: Anzahl Wege nach Verkehrsmittel Wiesbadener Bevölkerung



Quelle: Eigene Darstellung

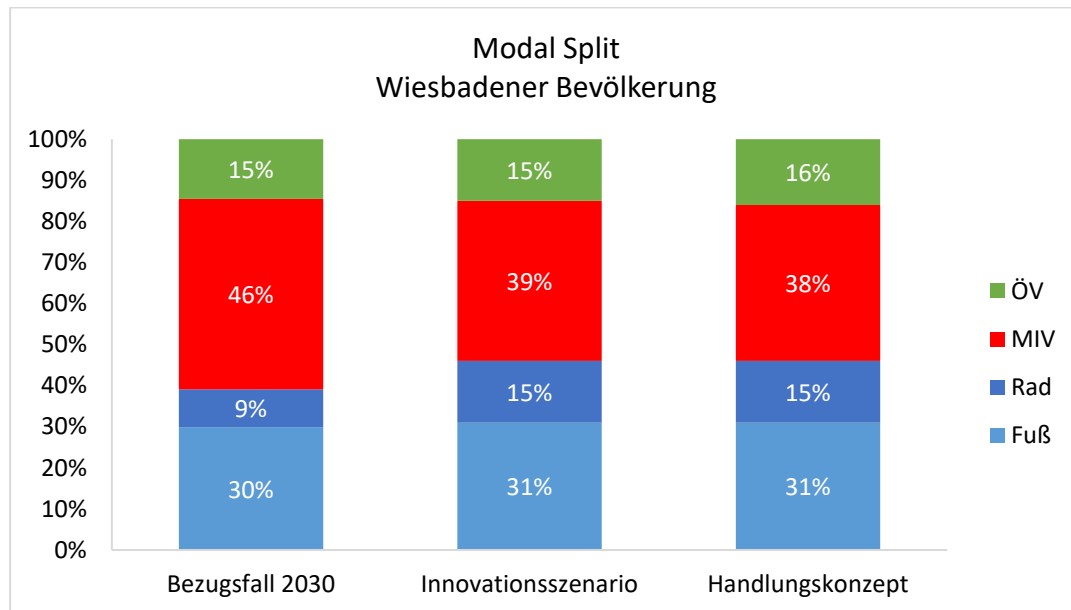
⁵⁰ Die CityBahn-Untersuchung ist zum Zeitpunkt der VEP-Bearbeitung nicht abgeschlossen. Es wurden die bis zum 17.01.2019 bekannten und übermittelten Daten verwendet und in die Modellbetrachtung integriert.

⁵¹ Verlagerungsmatrix der PTV Group Karlsruhe, Februar 2018

⁵² TBA Wiesbaden, Stand 17.01.2019

Hinsichtlich des Modal Split steigt der ÖV-Anteil auf 16 % und der MIV-Anteil wird auf 38 % reduziert. Verlagerungen im Rad- und Fußverkehr durch Einführung der Citybahn können gesondert untersucht werden und sind im VEP Wiesbaden nicht berücksichtigt. Daher bleiben die übrigen Anteile zum Innovationsszenario nahezu konstant (vgl. Abbildung 8-2).

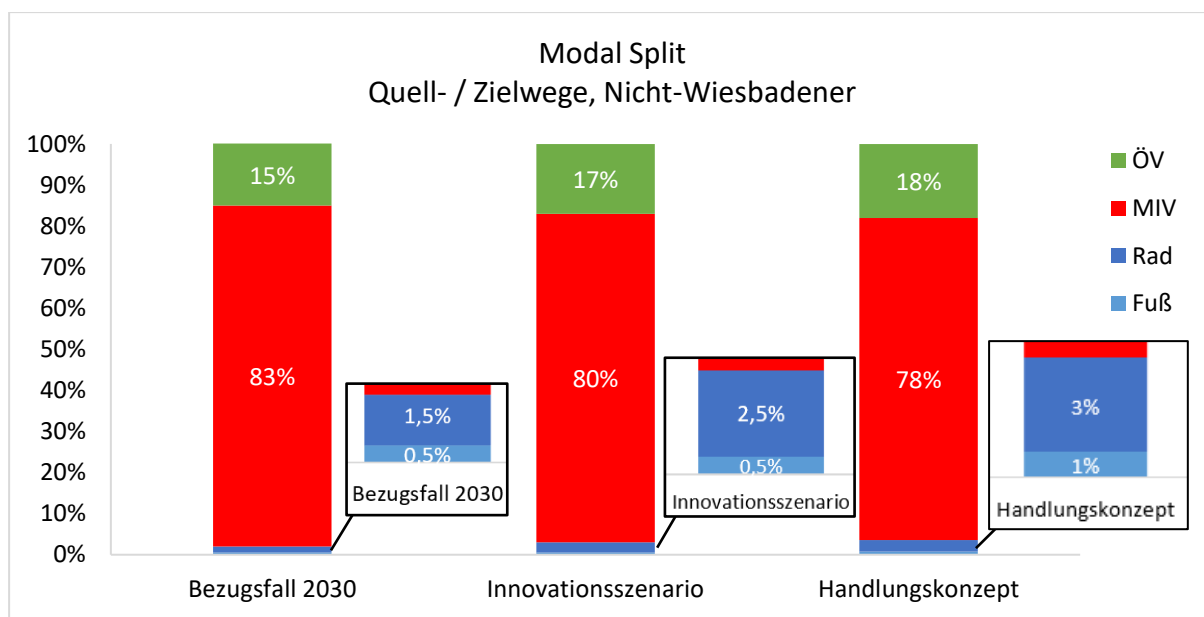
Abbildung 8-2: Modal Split Wiesbadener Bevölkerung



Quelle: Eigene Darstellung

Davon ausgehend, dass täglich ca. 4.500 Wege der Bevölkerung außerhalb Wiesbadens (z.B. Mainz, Taunusstein, Bad Schwalbach) vom MIV auf den ÖV (durch Citybahn und Begleitmaßnahmen) verlagert werden, wird in Kombination mit den vorgesehen Umgestaltungsmaßnahmen im Straßennetz eine Verschiebung der Anteile zu Gunsten des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) erwartet.⁵³ Der ÖV-Anteil der Wege, die von außerhalb nach Wiesbaden und zurückführen, beträgt im Integrierten Handlungskonzept somit ca. 18 % (vgl. Abbildung 8-3).

Abbildung 8-3: Modal Split Nicht-Wiesbadener



Quelle: Eigene Darstellung

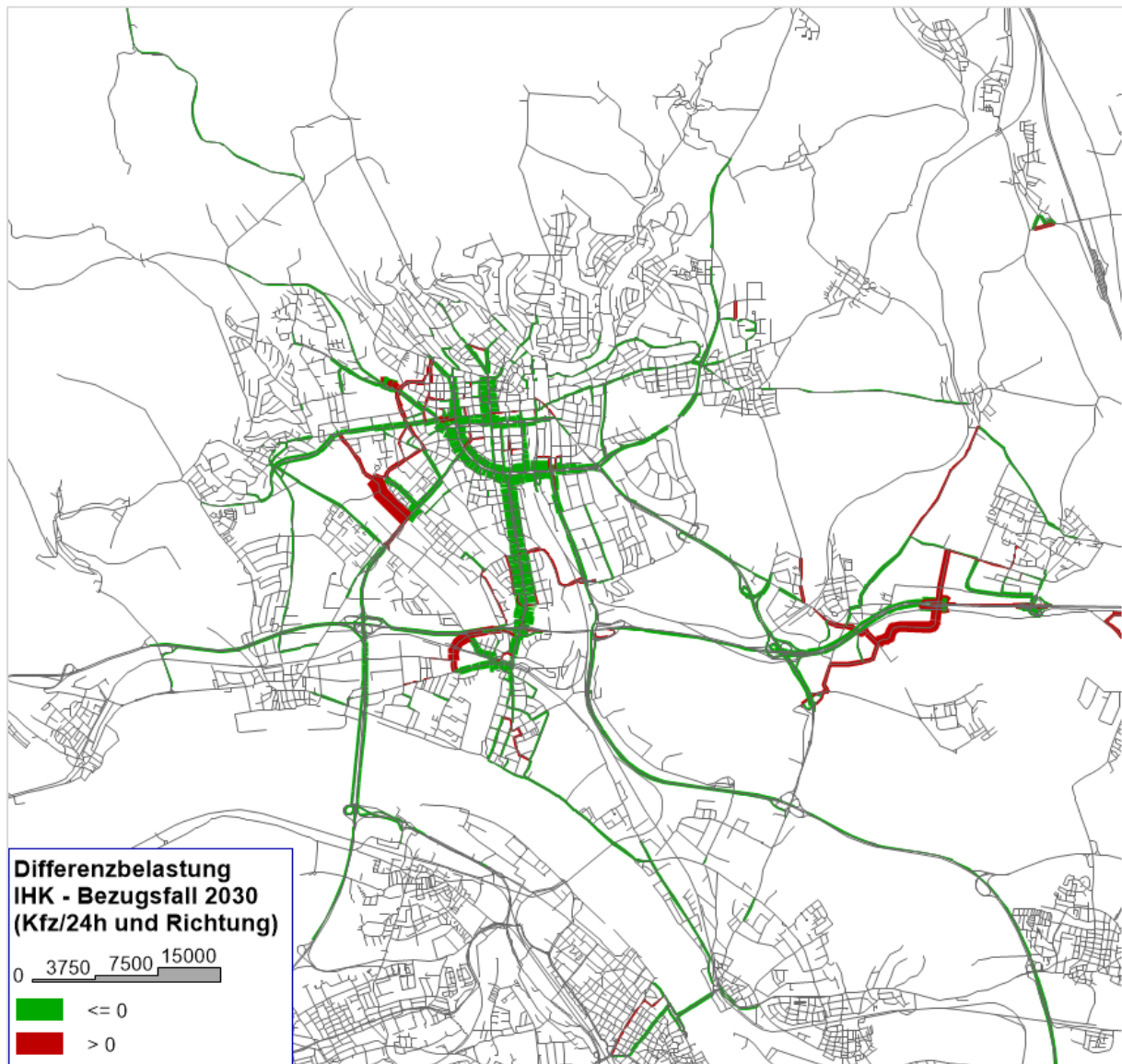
Anstelle der Veränderungen im Mobilitätsverhalten wurden auch weitere Maßnahmen im Wiesbadener Straßennetz in das Verkehrsmodell aufgenommen (vgl. Kapitel 7.4).⁵⁴ Die Gruppierung aller Maßnahmen, die teilweise bereits im Bezugsfall 2030 berücksichtigt sind, ist in Anhang 8.4.1 und Anhang 8.4.2 abgebildet.

⁵³ Annahme aus Verkehrsmodell Wiesbaden, 30 % von 16.700 verlagerten Wegen aus PTV Verlagerungsmatrix zur CityBahn-Untersuchung (100 % minus Anteil „Summe aller Wege der Wiesbadener Bevölkerung“ von „Summe aller Wege mit Bezug zu Wiesbaden“, Bezugsfall 2030, vgl. Kapitel 6.2).

⁵⁴ Ausnahme: BÜ-Beseitigung B40, in der Modellumgebung nicht abbildbar.

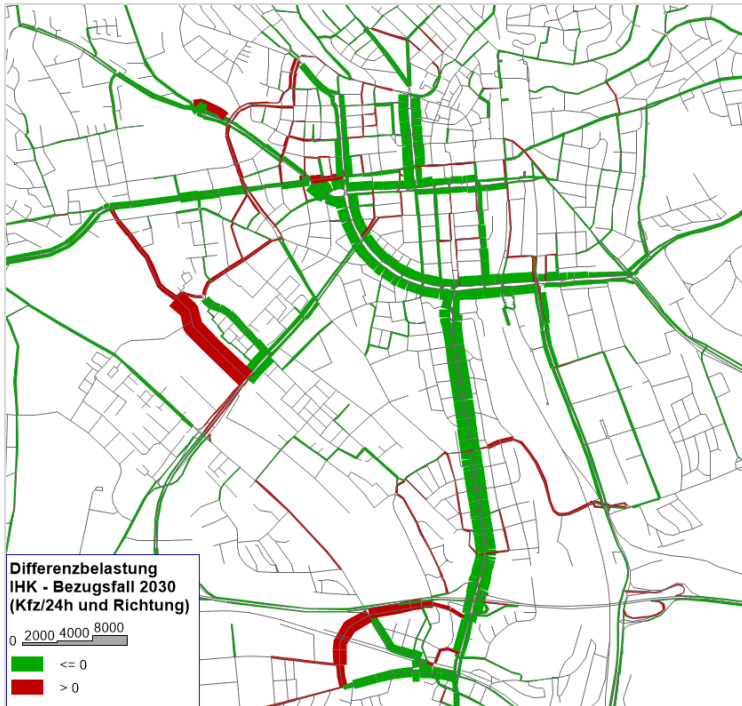
Die Verkehrsumlegung des Szenarios „Integriertes Handlungskonzept“ führt zu folgendem Belastungsbild für das Stadtgebiet Wiesbaden (vgl. Abbildung 8-4, Abbildung 8-5, Abbildung 8-6):

Abbildung 8-4: Differenzbelastung (Kfz/24h) IHK/Bezugsfall 2030



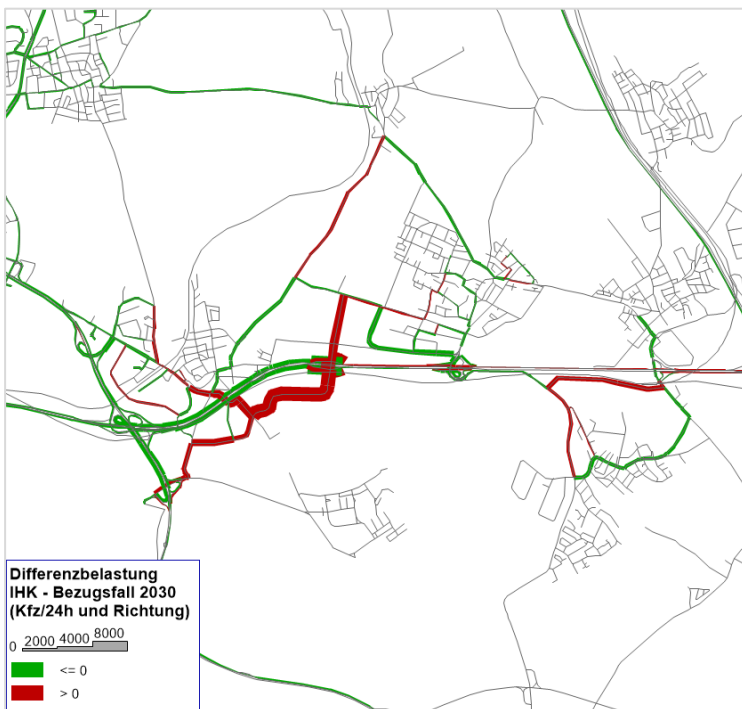
Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

Abbildung 8-5: Differenzbelastung (Kfz/24h) IHK/Bezugsfall 2030 - Detailausschnitt Innenstadt



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

Abbildung 8-6: Differenzbelastung (Kfz/24h) IHK/Bezugsfall 2030-Detailausschnitt Erbenheim, Nordenstadt



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

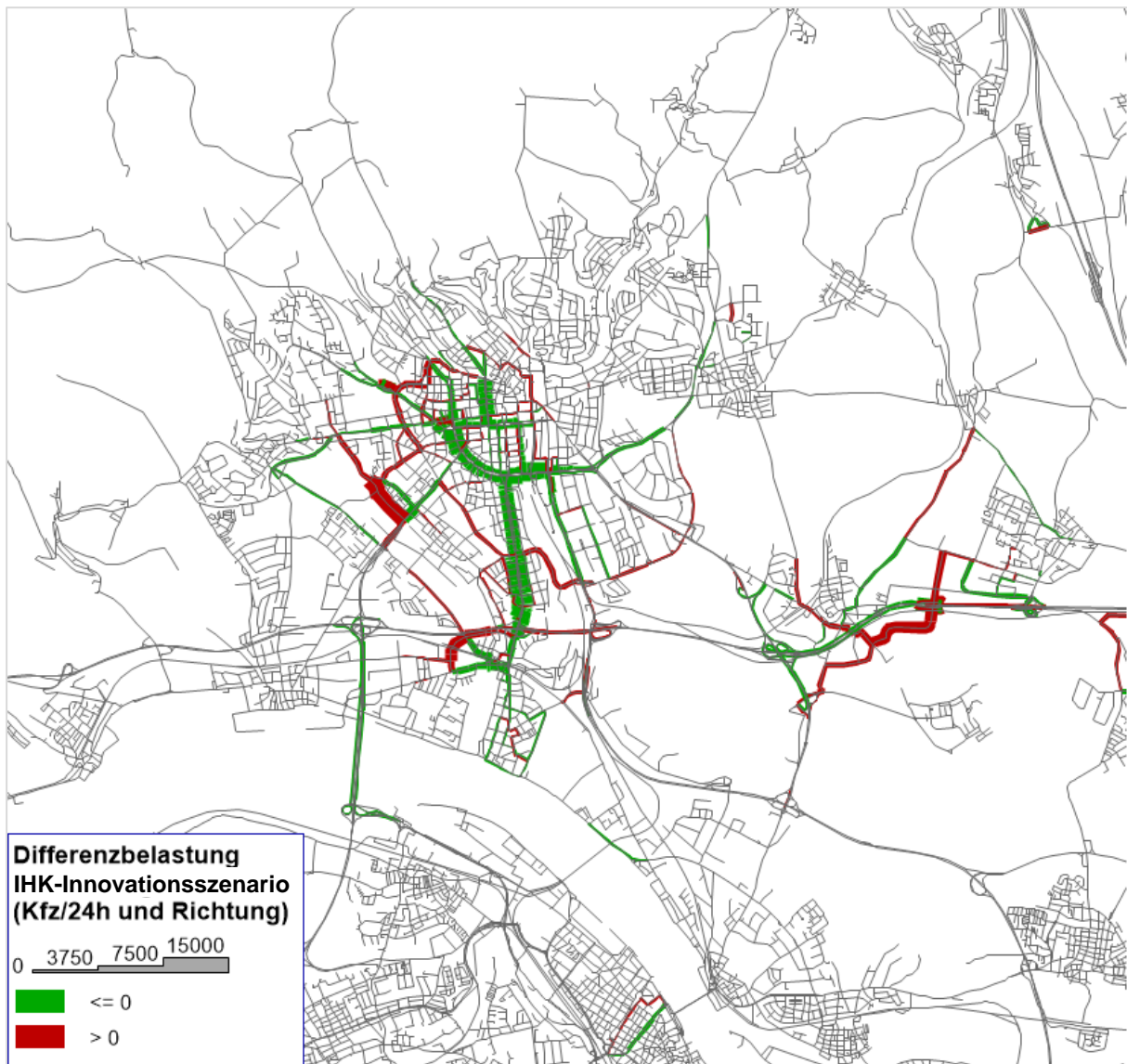
Die deutlichsten verkehrlichen Wirkungen im Straßennetz lassen sich im Vergleich zum Bezugsfall 2030 wie folgt beschreiben:⁵⁵

- Grundlegende Reduzierung des Verkehrsaufkommens aufgrund der Umsetzung des Radverkehrskonzepts sowie weiterer umweltbezogener Maßnahmen (vgl. Innovationsszenario in Kapitel 6.4 und Kapitel 7).
- Teilweise deutliche Reduzierung des Kfz-Aufkommens im Verlauf der vorgesehenen City-Bahn-Trasse. Grund sind Umbauten mit Einschränkungen für den MIV. In einem weiteren Szenario wird die Wirkung auf den MIV durch Einführung der Citybahn isoliert betrachtet (vgl. Kap. 8.4).
- Deutlicher Rückgang des Kfz-Aufkommens auf dem 1. Ring durch Fahrstreifenreduktion in beiden Richtungen.
- Deutlicher Rückgang des Kfz-Aufkommens auf der „Schwalbacher Straße“ durch Fahrstreifenreduktion in beiden Richtungen.
- Deutliche Verkehrsverlagerungen auf verlängerte „Holzstraße“. Durch die schnellere Verbindung wird auch auf dem bestehenden Teil der „Holzstraße“ sowie im weiteren Verlauf der „Homburger Straße“ mehr Kfz-Verkehr erwartet.
- Verlagerung auf der neuen Verbindung zwischen „Hagenauer Straße“ und Erich-Ollenhauer-Straße“, gleichzeitig Rückbau und Entlastung der plangleichen Bahnquerung „Gibber Straße“. Die Mehrbelastung zeigt sich ebenso im weiteren Verlauf der Tannhäuserstraße, die durch das neue Teilstück für MIV-Nutzer attraktiver wird.
- Verlagerung auf neuen Autobahn-Anschluss Erbenheim-Nordenstadt. Unter den angenommenen Rahmenbedingungen führt ein Teil der Kfz-Fahrten im weiteren Verlauf südlich über „Rennbahnstraße“ nach/durch Erbenheim. Die Verbindung über „Oberfeld“ von/nach Erbenheim wird dagegen entlastet.
- Verlagerung auf neue Verbindung zwischen L 3028 und L 3017 zur beidseitigen IV-Anbindung des Haltepunkts Delkenheim/Wallau. In einem Nebeneffekt wird die Ortsdurchfahrt von Delkenheim entlastet.
- Geringes Mehraufkommen auf der Verbindungsstraße von Igstadt nach Erbenheim durch Ausbau.
- Verlagerung auf die neue südliche Umfahrung von Medenbach. Entlastung der Ortsdurchfahrt in ähnlichem Umfang.

⁵⁵ Da die resultierende Verkehrsbelastung im Streckennetz überwiegend durch die Kombination mehrerer Maßnahmen zu Stande kommt, können Belastungsänderungen nicht einer Einzelmaßnahme zugeordnet werden.

- Kfz-Belastungen, die auf einzelnen Streckenzügen im Innovationsszenario bereits gesunken waren, erhöhen sich im Handlungskonzept teilweise wieder. Das insgesamt reduzierte MIV-Gesamt-Aufkommen verlagert sich verstärkt von den Streckenabschnitten mit geringeren Kapazitäten (z.B. durch die CityBahn) in Bereiche, die mit kürzeren Reisezeiten noch zusätzliche Kfz-Verkehre aufnehmen können. Der Effekt der entlasteten Innenstadtstraßen aus dem Innovationsszenario ist damit nicht mehr vollständig gegeben (deutlich erkennbar auf dem 2. Ring, vgl. Abbildung 8-7).

Abbildung 8-7: Differenzbelastung (Kfz/24h) IHK/Innovationsszenario



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

Auf dem Wiesbadener Straßennetz werden gemäß den Berechnungen des Integrierten Handlungskonzepts 3.830.000 Kfz-Kilometer zurückgelegt. Bei einer Verweildauer von 137.000 Kfz-Stunden ist die Durchflussfähigkeit mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 28,0 km pro Stunde und Kfz höher als im Bezugsfall 2030, jedoch durch die zusätzlichen MIV-Einschränkungen durch die CityBahn geringfügig niedriger als im Innovationsszenario. Die sinkende Attraktivität des MIV, gepaart mit den Maßnahmen zur vermehrten Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel führt insgesamt dazu, dass die Abwicklungsqualität des Kfz-Verkehrs in der Stadt Wiesbaden trotz gestiegener Wegezahlen und Einschränkungen durch die CityBahn das Niveau der Bestandssituation 2015 erreicht. In Kapitel 8.4 wird die isolierte Wirkung auf den MIV durch Einführung der Citybahn betrachtet. Tabelle 8-1 zeigt die quantifizierbaren Eigenschaften des Integrierten Handlungskonzepts im Vergleich zu Analyse 2015, Bezugsfall 2030 und Innovationsszenario.

Tabelle 8-1: Mobilitätsparameter Handlungskonzept

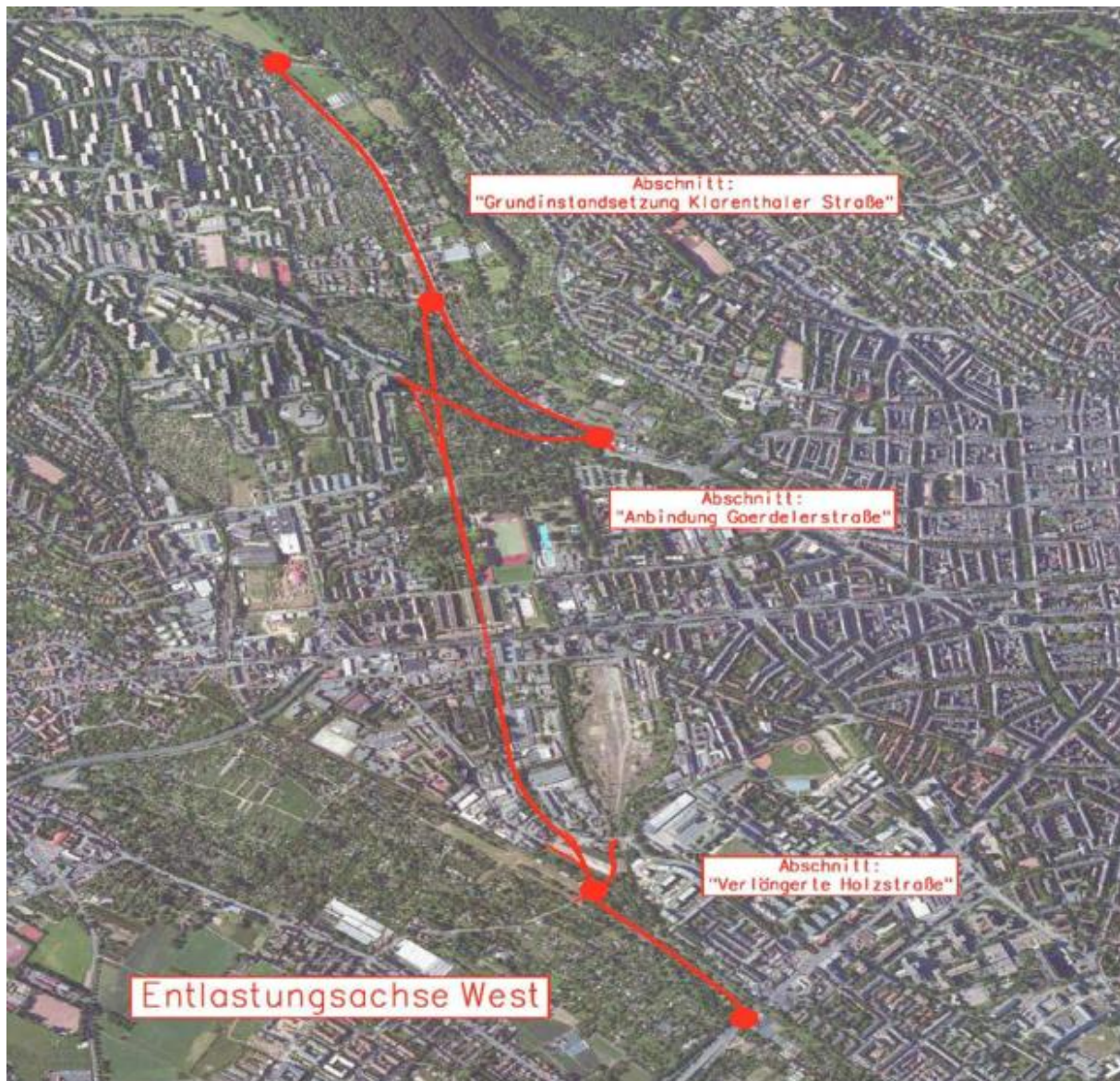
		Analyse 2015	Bezugsfall 2030	Innovations-szenario	Handlungs-konzept
Modal Split Wiesbadener Bevölkerung [%]	ÖV	15	15	15	16
	MIV	49	46	39	38
	Rad	8	9	15	15
	Fuß	28	30	31	31
Kfz- Kilometer [1000 km]		3.880	4.160	3.900	3.830
Kfz-Verweildauer [1000 Std]		138	155	139	137
Kfz-Durchschnitts- Geschwindigkeit [km/h]		28,1	26,8	28,1	28,0

Quelle: Eigene Darstellung

Detailbetrachtung Entlastungsachse West

Im Rahmen der Untersuchungen zum Integrierten Handlungskonzept wurde mit der „Entlastungsachse West“ eine weitere Maßnahme für den fließenden MIV behandelt (Abbildung 8-8).

Abbildung 8-8: Möglicher Verlauf der Entlastungsachse West



Quelle: TBA Wiesbaden

Da sich die verkehrlichen Effekte von Beginn an als sehr gering erwiesen, wurde die mögliche Berücksichtigung der Maßnahme mittels einer Detailbetrachtung bewertet⁵⁶:

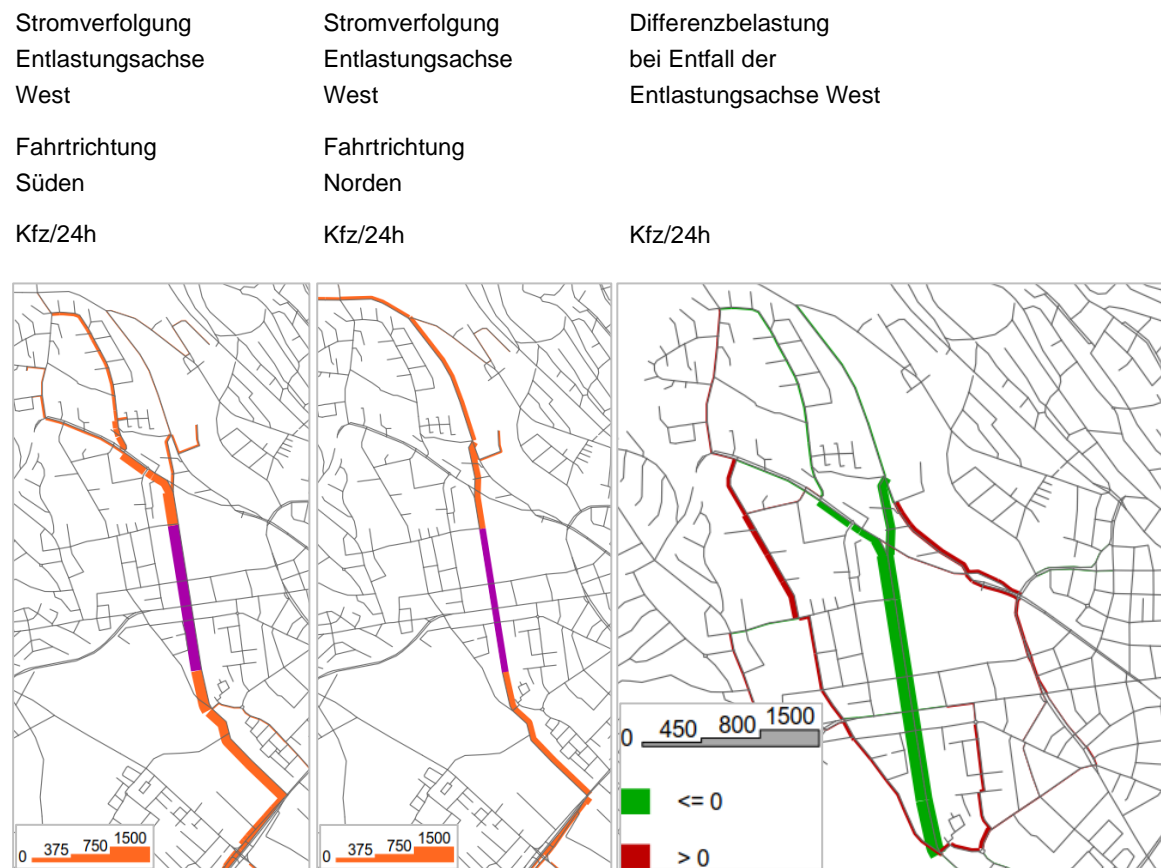
Die im IHK-Szenario simulierte Maßnahme der Entlastungsachse West führt zu einer Tagesbelastung von ca. 2.500 Kfz. Nach Gegenüberstellung der zur Umsetzung notwendigen, aufwändigen Baumaßnahmen kann der Nutzen als gering eingeschätzt werden. Die im Rahmen der Detailbetrachtung überprüfte Verkehrsnachfrage für 2030 ergibt, dass der geplante Streckenabschnitt nahezu ausschließlich auf Relationen von und nach Wiesbaden Klarenthal genutzt wird, spezifiziert mit Start oder Ziel nördlich der Goerdelerstraße. Wege, die südlich der Goerdelerstraße beginnen oder enden, werden über bestehende Straßenabschnitte geführt und die Nutzung der Entlastungsachse West wäre mit einem Umweg verbunden. Die angrenzenden Kommunen Bad Schwalbach und Schlangenbad werden überwiegend über die B260 und L3441 erschlossen. Ein Nachweis von Durchgangsverkehr über die Entlastungsachse West ist hier nur in sehr geringem Umfang abzuleiten. Die Relationen von und nach Taunusstein werden im Modell vorwiegend über die B54 und B417 und ohne Routenoption über die Entlastungsachse West abgebildet.

Falls die Entlastungsachse West nicht umgesetzt wird, verlagert sich der Verkehr in das benachbarte, vorhandene Netz, wobei die Mehrbelastung auf den einzelnen Strecken jeweils nur wenige 100 Fahrzeuge pro Tag beträgt. Unter Berücksichtigung des im IHK-Szenario prognostizierten, niedrigeren MIV-Anteils können die Mehrbelastungen als unkritisch eingestuft werden. Auf die hochbelastete Schiersteiner Straße hat die Maßnahme weder positiven noch negativen Einfluss.

In Abbildung 8-9 sind die Stromverfolgungen der über die Entlastungsachse West abgewickelten Kfz-Fahrten sowie ein Differenzplot zur Unterscheidung der Belastungen bei Entfall der Maßnahme dargestellt.

⁵⁶ Die Detailbetrachtung findet auf konzeptioneller Ebene und auf Grundlage der Modelldaten des IHK-Szenarios mit den aktuell zur Verfügung stehenden Eingangsdaten statt. Eine verbindliche Aussage zum Nutzen der Maßnahme ist nur durch eine vertiefte Untersuchung unter Berücksichtigung weiterer Einflussfaktoren möglich.

Abbildung 8-9: Belastungsdaten Detailbetrachtung Entlastungsachse West



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

Mit den Erkenntnissen der Detailbetrachtung wurde die Maßnahme im VEP Wiesbaden nicht weiter berücksichtigt.

8.2 Umsetzungskonzept

Das Umsetzungskonzept ergänzt die inhaltliche Erläuterung der vorgeschlagenen Maßnahmen im Integrierten Handlungskonzept (vgl. Kapitel 7) und bietet eine tabellarische Übersicht der vorgeschlagenen Maßnahmen. Es soll der Verwaltung, den politischen Entscheidungstragenden und weiteren Akteuren Hinweise dazu zu geben, wann bzw. in welchem Zeithorizont die Maßnahmen realisiert und welche Akteure für die Umsetzung zuständig bzw. an ihr beteiligt sein sollten.

Tabelle 8-2: Umsetzungskonzept

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität hoch, mittel, niedrig	Umsetzungs- horizont kurz-, mittel-, langfristig	Akteure
Fußverkehr				
F1	Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie	hoch	kurzfristig	Politik, LHW, Akteure von Verbänden und Institutionen wie FUSS e.V., VCD
F2	Pilotprojekt "Gehwege ohne Behinderung"	hoch	kurzfristig	LHW
F 3	Pilotprojekt "Sicheres Queren"	mittel	mittelfristig	LHW
F 4	Stärkung der Fußmobilität in den Quartierszentren	hoch	kurzfristig	LHW
F 5	Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen und in Wohngebieten Ausweiten von Tempo 30 an HVS und Verkehrsberuhigten Bereichen in Wohngebieten	mittel	mittelfristig	LHW Straßenverkehrsbehörden
F 6	Qualitätsvolle Wege im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten	hoch	kurzfristig	LHW, ESWE
F 7	Umgestalten von Straßenräumen und Schaffen von Aufenthaltsplätzen	hoch	mittel- bis langfristig	LHW
Radverkehr				
R 1	Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz	hoch	kurzfristig	LHW
R 2	Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz	hoch	mittelfristig	LHW

R 3	Radschnellverbindungen WI-MZ und WI-F	hoch	langfristig	LHW
R 4	Sichtbarmachen von Radverkehr	niedrig-mittel	kurzfristig	LHW
R 5	Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und an wichtigen städtischen Zielen	mittel	kurzfristig	LHW
R 6	Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen	mittel	kurzfristig	LHW
R 7	qualitätsvoll und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen	mittel	mittelfristig	LHW
Öffentlicher Personennahverkehr				
ÖV1	Einführung CityBahn auf Stammstrecke (Planungsstand 01/2019)	hoch	mittelfristig	LHW, ESWE Verkehrsgesellschaft, CityBahn GmbH, Bürgerbeteiligung
ÖV2	Ergänzungen im Bus-Liniennetz (in Abstimmung mit der CityBahn)	hoch	kurzfristig	LHW, ESWE Verkehrsgesellschaft, CityBahn GmbH
ÖV3	Verbesserungen im SPNV	hoch	langfristig	Rhein-Main-Verkehrsverbund
ÖV4	Digitalisierung des ÖV	hoch	mittelfristig	ESWE Verkehrsgesellschaft
ÖV5	Kostengünstige Tarifangebote im ÖV	hoch	kurzfristig	LHW, ESWE Verkehrsgesellschaft
ÖV6	Ausbau der Ländchesbahn	hoch	mittelfristig	RMV, ESWE Verkehrsgesellschaft, Deutsche Bahn
ÖV7	Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben	hoch	kurzfristig	LHW
ÖV8	Einrichtung von Busfahrstreifen	hoch	kurzfristig	LHW
Fließender Individualverkehr				
M1 (f)	Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahmen A 66	hoch	langfristig	Hessen Mobil (Träger), LHW, Main-Taunus-Kreis
M2 (f)	Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahmen A 643	hoch	mittelfristig	Hessen Mobil, Landesbetrieb Mobilität
M3 (f)	Infrastrukturmaßnahmen - B 455	hoch	mittel- bis langfristig	Hessen Mobil, LHW
M4 (f)	Infrastrukturmaßnahmen - Fahrstreifenreduktionen	hoch	kurzfristig	LHW

M5 (f)	Infrastrukturmaßnahmen - IV-Anbindung Haltepunkt Delkenheim/ Wallau	mittel	langfristig	Deutsche Bahn, Rhein-Main-Verkehrsverbund, LHW, Hofheim, Main-Taunus-Kreis
M6 (f)	Infrastrukturmaßnahmen - Verbreiterung der Straße „Zum Golzenberg“	mittel	mittelfristig	LHW
M7 (f)	Infrastrukturmaßnahmen - Neubaumaßnahme verlängerte Holzstraße mit Anbindung an die Saarstraße	hoch	langfristig	LHW
M8 (f)	Infrastrukturmaßnahmen Neubaumaßnahme L 3018 OD Medenbach	niedrig	langfristig	LHW
M9 (f)	Infrastrukturmaßnahmen - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang B 40 Hochheimer Straße	mittel	langfristig	Deutsche Bahn, Hessen Mobil, LHW
M10 (f)	Infrastrukturmaßnahmen - Neubaumaßnahmen: Beseitigung schienengleicher Bahnübergang „In der Gibb“ durch verlängerte Hagenauer Straße	hoch	langfristig	Deutsche Bahn, LHW
M11 (f)	Modernisierung der LSA-Netzsteuerung (adaptive Steuerung) und LSA-Optimierung	hoch	mittelfristig	LHW
M12 (f)	MIV Maßnahmen durch Implementierung der CityBahn (Planungsstand 01/2019)	hoch	mittelfristig	LHW, ESWE Verkehrsgesellschaft
Ruhender Individualverkehr				
M1 (r)	Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen	hoch	langfristig	LHW, private Parkraumbetreiber
M2 (r)	Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen	hoch	mittelfristig	LHW
M3 (r)	Neubau P+R-Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen)	hoch	mittelfristig	LHW, Umlandkommunen
Mobilitätsmanagement				
MM 1	Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung	hoch	kurzfristig	LHW
MM 2	Betriebliches Mobilitätsmanagement	hoch	kurzfristig	LHW, ESWE, ivm
MM 3	schulisches Mobilitätsmanagement	hoch	kurzfristig	LHW, Schulamt, Polizei, SSA
MM 4	Fahrradverleihsystem	hoch	kurzfristig	LHW
MM 5	Elektromobilität	hoch	kurzfristig	LHW, ESWE

MM 6	Mobilitätsstationen	mittel	mittelfristig	LHW, ESWE
MM 7	Stellplatzsatzung	hoch	kurzfristig	LHW
MM 8	Administrative Strukturen	hoch	kurzfristig	LHW
Wirtschaftsverkehr				
W1	Entwicklung eines Lkw-Vor-rangroutennetzes	hoch	kurzfristig	LHW
W2	Einrichtung von Mikrodepots	mittel	mittelfristig	LHW, KEP Dienstleister
W3	Einrichtung von Lieferzonen	niedrig	kurzfristig	LHW, KEP- Dienstleister, Einzelhandel

Quelle: Eigene Darstellung

Neben den vorgenannten Aspekten sind die **Kosten und Aufwände** (z.B. Personalressourcen) von zentraler Bedeutung für die Umsetzung. Die Bestimmung der Kosten und Aufwände auf der Ebene des VEP ist nicht Aufgabe des VEP.

8.3 Kontrolle der Zielerreichung

Der Verkehrsentwicklungsplan stellt kein abgeschlossenes Werk dar, sondern sollte in regelmäßigen Abständen im Hinblick auf die Zielerreichung überprüft werden. So können Erfolge herausgestellt, Entscheidungen zu weiteren Maßnahmen getroffen und die Verwendung von Finanzmitteln (Finanzsteuerung) angepasst werden. Die Evaluation kann als kontinuierlicher Lernprozess verstanden werden. Maßnahmen, die sich an einem Standort in der Stadt bewährt haben, können beispielsweise in andere Stadtteile oder Quartiere übertragen werden.

Um Maßnahmen effizient evaluieren zu können, müssen geeignete Messgrößen (Indikatoren) definiert werden. Diese sollten der SMART-Regel entsprechen, d.h. **S**pezifisch, **M**essbar, **A**usführbar, **R**ealistisch und **T**ermingerecht durchführbar sein. Die Evaluation erfordert eine regelmäßige Daten- und Informationsbeschaffung – ein vertretbarer Beschaffungsaufwand ist hier entscheidend. Es ist ein Verfahren zur verlässlichen und möglichst direkten Messung des Indikators mit einem Prüfintervall aufzubauen. Generell können bundesweit erhobene Indikatoren (z.B. SrV, MiD, Emissionsdaten und Umgebungslärmkartierung des Umweltbundesamtes etc.) oder für Wiesbaden spezifische Indikatoren (z.B. Bürgerumfrage Leben in Wiesbaden, Fahrgastbefragung der ESWE) verwendet werden. Quantitativ messbare Indikatoren (z.B. Unfallzahlen, Geschwindigkeitsmessungen) können gegenüber qualitativen Beobachtungen mit weniger Aufwand ausgewertet werden.

Um die allgemeine Entwicklung der Indikatoren in Zeitreihen verlässlich beurteilen zu können, ist die Konstanz der Rahmenbedingungen entscheidend (z.B. Stichprobenziehung, Fragebogendesign usw.). Auch ist zu beachten, dass andere äußere Parameter sich ebenfalls ver-

ändern (Bevölkerungsentwicklung, wichtige Ziele usw.), so dass die Wirkung einzelner Maßnahmen nicht isoliert betrachtet werden kann. Bei Maßnahmen, die auf Verhaltensänderungen abzielen, ist mitunter von langen Reaktionszeiträumen auszugehen, d.h. nach Durchführung der Maßnahme sollte bis zur Evaluation ausreichend Zeit verstrichen sein.

Für die Evaluation selbst werden die erhobenen IST-Werte mit den angestrebten Zielen und Wirkungsrichtungen verglichen. Für den VEP wurden sechs Leitziele, sieben Handlungsfelder und eine Vielzahl von Maßnahmen definiert. Für die Evaluation wurden für die Ziele unterschiedliche Indikatoren und Messgrößen definiert, die geeignet sind, die Zielerreichung wie die Wirksamkeit der Maßnahmen zu beurteilen. Tabelle 8-3 zeigt die Indikatoren, mit denen die Zielerreichung gemessen werden kann.

Tabelle 8-3: Indikatoren für die Evaluation der Leitziele der Landeshauptstadt Wiesbaden

Ziel	Indikatoren	Untersuchungsintervall
Stadt als Lebens- und Begegnungsraum im Einklang mit den Zielen der Stadtentwicklung attraktiv entwickeln	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl umgesetzter Umgestaltungen von Straßenräumen zugunsten des Umweltverbundes Anteil von T30/T20-Straßen im Hauptstraßennetz Entwicklung des Kfz-Verkehrs in Quartieren 	alle 5 Jahre
	<ul style="list-style-type: none"> Verminderung des Parkraumangebots für Kfz und Zunahme des Angebotes für Rad Anzahl umgesetzter Nahmobilitätskonzepte 	jährlich
Erreichbarkeit aller Einrichtungen in Wiesbaden durch ein leistungsfähiges Verkehrssystem gewährleisten	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl der umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der direkten Erreichbarkeit wichtiger Ziele für den Fuß- und Radverkehr Reisezeitverhältnis ÖV/Pkw/Rad Anzahl und Belegung der B+R-, der P+R sowie der Park-and-Bike-Anlagen Nutzerstatistik und -befragung zu Carsharing, ÖPNV, Fahrradverleihsysteme Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Schließung von Lücken im Fuß- und Radnetz Kommunale Ausgaben für den Fuß- und Radverkehr 	jährlich oder fallweise
Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern	<ul style="list-style-type: none"> Auswertung der Unfallstatistik Beseitigung von Unfallschwerpunkten Betrieblicher Unterhalt der kommunalen Verkehrsinfrastruktur Auswertung von Verkehrsüberwachungen, Kriminalstatistik 	Jährlich
Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> Laufende Auswertung der Dauerzählstellen im Stadtgebiet von Wiesbaden Laufende Auswertung der Messstellen zur Luftqualität in Wiesbaden Entwicklung verkehrsbedingter Emissionen und Lärm (Umweltberichterstattung) Entwicklung der Elektromobilität Auswertung von Verkehrserhebungen zu Wiesbaden (SrV, MiD, ...) 	Alle 5 Jahre jährlich

Ziel	Indikatoren	Untersuchungsintervall
Mobilitätschancen und damit gleichberechtigte Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen sichern	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl der barrierefreien Fahrzeuge, baulicher Anlagen und Informationsmedien bis zum Jahr 2022 (entspr. der gesetzlichen Vorgaben) Anzahl barrierefreier Zuwegungen zu ÖPNV-Haltestellen Gestaltung einfach verständlichen und kostengünstigen Tarfsystems, Berücksichtigung des demographischen Wandels, Inklusion --> Beurteilung durch Behinderten- und Seniorenbeirat 	jährlich
Kfz-Verkehr effektiv und stadtverträglich abwickeln	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl der Stadtteile mit Parkraummanagement Laufendes Stellplatzmonitoring Straßenzustandsbericht Monitoring zum Lieferverkehr (Anzahl Fahrzeuge, Unternehmen, Verteilzentren) 	jährlich alle 5 Jahre

Quelle: Eigene Darstellung

Neben der Evaluation der Ziele können auch weitere Indikatoren und Messgrößen zur Beschreibung des Umsetzungsfortschrittes und der Wirkungen einzelner Maßnahmen und Maßnahmenbündel eingesetzt werden. Um aussagekräftige Informationen erhalten zu können, ist zwischen der Vor- und Nachbeobachtung ein angemessener Zeitraum vorzusehen, damit sich die Verhaltensänderung einstellen kann und messbar wird.

Tabelle 8-4: Indikatoren für die Evaluation der Handlungsfelder

Handlungsfeld	Indikatoren/Messgröße
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Fußverkehrszählungen Verhaltensbeobachtungen Unfallstatistik Kommunale Ausgaben
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehrszählungen Länge umgesetzter Strecken Anzahl verbesserter Knoten Nutzungshäufigkeit des Fahrradverleihsystems Unfallstatistik Kommunale Ausgaben
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> Fahrgastzählung, Fahrgastbefragung Erreichbarkeitsanalysen Verkaufte Tickets Qualitätsindikatoren Investitionen ÖV
Kfz-Verkehr - fließend	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrszählungen auf Haupt- und Nebenstraßen
Kfz-Verkehr - ruhend	<ul style="list-style-type: none"> Parkraumbelastung (privat/öffentlich)
Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> Bürgerbefragungen Bilanzierung durchgeführter Maßnahmen (Akzeptanz, Nachfrage)
Wirtschaftsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Befragung von Akteuren im Wirtschaftsverkehr

Quelle: Eigene Darstellung

Die Indikatoren weisen Zeitintervalle von bis zu 5 Jahren auf. Es ist daher zu empfehlen - neben den jährlichen Informationen - alle fünf Jahre ein Maßnahmenpaket zu erheben und in einem „Fortschrittsberichts des VEP 2030“ mit folgenden Punkten zu veröffentlichen:

- Erläuterung der allgemeinen Trends und Entwicklungen, den Folgen für den Verkehrssektor und deren Auswirkungen auf Wiesbaden (allg. Konjunkturlage, Ölpreis, Luftreinhaltungsziele etc.)
- Darstellung der umgesetzten Maßnahmen der letzten fünf Jahre und detaillierte Analyse der Wirkung der Maßnahmen, der Erfolge und Misserfolge sowie der Erklärung von Veränderungen oder Verzögerungen
- Erläuterung des Weiteren Vorgehens auf Grundlage der Evaluation (Entscheidung über das Weiterführen/Anpassen von Maßnahmen, Kürzung/Erhöhung der Mittel etc.)

Auf Basis der Dokumentation können Aussagen getroffen werden,

- welche Fortschritte insgesamt erzielt wurden (Statistik),
- welche Maßnahmen konkret umgesetzt wurden,
- welche Wirkungen - gewünschte und unerwünschte - festzustellen sind, z.B. in Bezug auf Luftschadstoffe und Lärmbelastung und
- ob und welchen Anpassungsbedarf es gibt.

8.4 Detailbetrachtung Citybahn

Die Maßnahme ÖV 1 „Einführung der Citybahn“ wird als bedeutendste Einzelmaßnahme in der verkehrlichen Entwicklung Wiesbadens angesehen. Um die Wirkungen für den MIV von den übrigen Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzepts isoliert aufzuzeigen, wurden innerhalb des Verkehrsmodells Wiesbaden weitere Szenarien aufgebaut und berechnet.

Szenario Citybahn Ohnefall

Das Szenario Ohnefall dient als Grundlage für die anschließende Betrachtung aller bekannten und mit der Stadt Wiesbaden abgestimmten Maßnahmen, die durch Einführung der Citybahn umgesetzt werden sollen. Die Untersuchung im Verkehrsmodell Wiesbaden bildet dabei den Stand ab, der über diverse parallellaufende Untersuchungen bereits übermittelt und gleichzeitig im Modell darstellbar ist.

Neben der allgemeinen Verkehrsentwicklung und der bis 2030 zur Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen aus dem Bezugsfall 2030 wurden Aussagen aus dem „Statusbericht städtische Maßnahmen Luftreinhalteplan“ vom 01.07.2019 auf Modellrelevanz geprüft und als Grundlage in beide Citybahn-Szenarien übernommen⁵⁷. Im Gegensatz zum IHK-Modellszenario, das insbesondere die Wirkungen im MIV beschreibt, wurde in dieser Betrachtung dem ÖV ein höherer Stellenwert zugewiesen. Die innerhalb des Sofortpakets Luftreinhalteplan abgeschätzte Wirkung der ÖV-Maßnahmen wurde daher im Ohnefall, also vor der Berücksichtigung der Citybahn, als Ausgangssituation eingestellt, um daraufhin die Auswirkungen auf den Modal Split zu berechnen. Wichtige Parameter, die den ÖV-Anteil beeinflussen können, sind insbesondere die Einführung eines zuzahlungsfreien 365 Euro Tickets für das Betriebsgebiet der ESWE, die konsequente Beibehaltung des Jobtickets für Bedienstete des Landes und der Landeshauptstadt Wiesbaden sowie eine spürbare Angebotsverbesserung im Busverkehr. Gleichzeitig wurden die Eigenschaften aus der Umsetzung des Radverkehrskonzepts aus dem IHK-Szenario übernommen, die im Vergleich zum Bezugsfall 2030 eine deutliche Steigerung des Radverkehr-Anteils abbilden. Anhand der Annahmen für den ÖV und den Radverkehr wurden die Auswirkungen für den MIV berechnet und dargestellt. Folgende Eigenschaften wurden im Detail berücksichtigt:

- Implementierung von Maßnahmen aus dem „Statusbericht städtische Maßnahmen Luftreinhalteplan“, Stand 01.07.2019. Die Angaben sind im Vergleich zu den berücksichtigten Maßnahmen im IHK-Szenario detaillierter und aktualisiert. Die Zielgröße des ÖV-Anteils liegt demnach bei 17,6 %, welche einer Erhöhung des Anteils im Modal Split von ca. 2 %

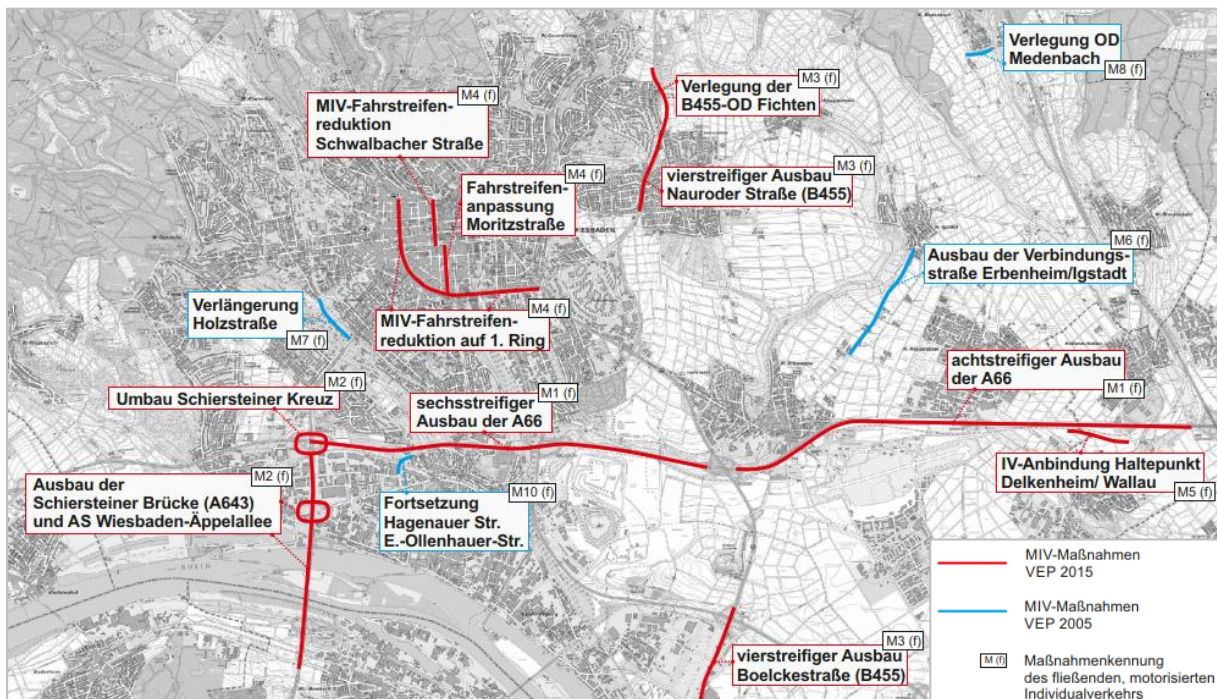
⁵⁷ Das Sofortpaket Luftreinhalteplan wurde durch die LHW und zeitlich nach der Untersuchung des Integrierten Handlungskonzepts erarbeitet. Nach späterer Prüfung der Auswirkungen auf den MIV wurde eine gute Übereinstimmung zum bereits berechneten IHK-Szenario festgestellt. Die MIV-Wirkungen im IHK-Szenario gehen durch weitere Maßnahmen sogar über die prognostizierten Wirkungen des Sofortpakets hinaus.

entspricht. Die Annahmen zum ÖV wurden für die Nachfrage der Wiesbadener Bevölkerung mittels Widerstandsfunktionen hinterlegt und die Auswirkungen auf den MIV, Rad- und Fußverkehr berechnet.

- Die Annahmen zur Entwicklung des Radverkehrs sollen die Umsetzung des städtischen Radverkehrskonzepts simulieren und wurden aus dem IHK-Szenario übernommen.
- Entfall der MIV-Netzmaßnahme M1 „Anschlussstelle Nordenstadt/Erbenheim“
- Änderung der MIV-Netzmaßnahme M5 „IV-Anbindung Haltepunkt Delkenheim/Wallau“, Beibehaltung östliche Erschließung, Entfall westliche Erschließung

Abbildung 8-10 zeigt die im Szenario Ohnefall verbleibenden MIV-Maßnahmen im Netz des Wiesbadener Stadtgebiets und auf den umliegenden Autobahnen.

Abbildung 8-10: MIV-Netzmaßnahmen in Citybahn-Szenarien

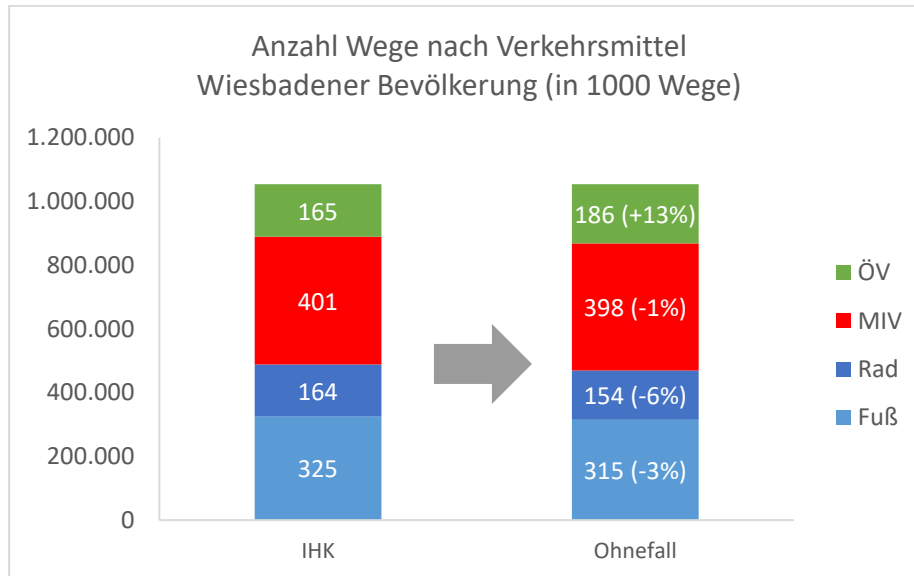


Quelle: Stadtplan der LHW, eigene Darstellung

Die Ergebnisse des 4-stufigen Berechnungsverfahrens zeigen bei einem höheren ÖV-Anteil eine erkennbare Wirkung im Radverkehr mit einer Reduzierung der Wege um ca. 5,6 % sowie im Fußverkehr mit einer Reduzierung um ca. 3 %, während die MIV-Wege nur um ca. 0,7 % reduziert werden können. Diese Prognose deutet darauf hin, dass die teilweise flächendeckende Optimierung des ÖV-Angebots vordringlich auf kürzeren Strecken eine interessante Alternative darstellt. Für längere Strecken bleibt überwiegend der Pkw das Verkehrsmittel der Wahl.

In Abbildung 8-11 sind die absoluten Verschiebungen im Vergleich zum IHK-Szenario nach Anpassung des ÖV-Anteils ersichtlich.

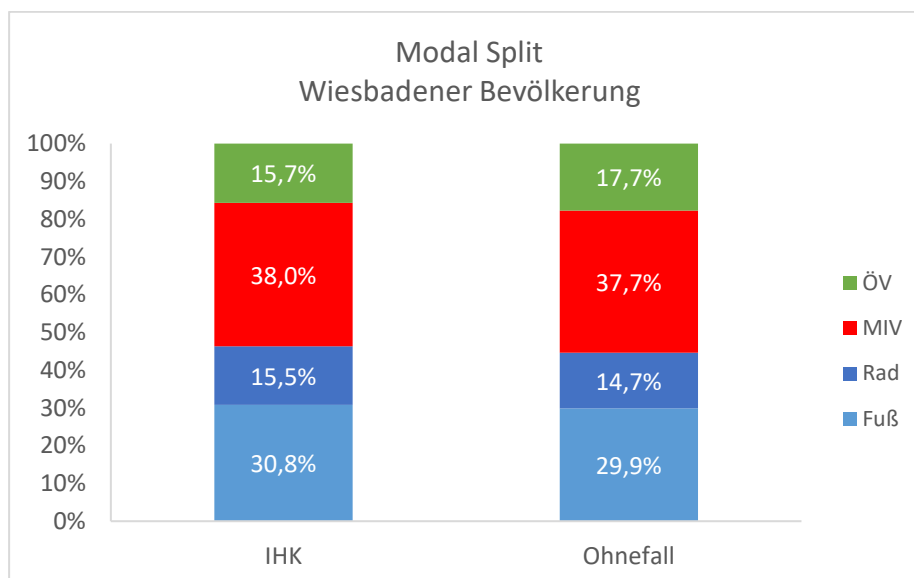
Abbildung 8-11: Ohnefall, Anzahl Wege nach Verkehrsmittel, Wiesbadener Bevölkerung



Quelle: Eigene Darstellung

Im Modal Split führen die veränderten Verkehrsmengen zu geringeren prozentualen Ausschlägen. Die Steigerung um ca. 2 % im ÖV führt im MIV zu einer Reduzierung um 0,3 %, im Radverkehr -0,8 % und im Fußverkehr -0,9 % (vgl. Abbildung 8-12).

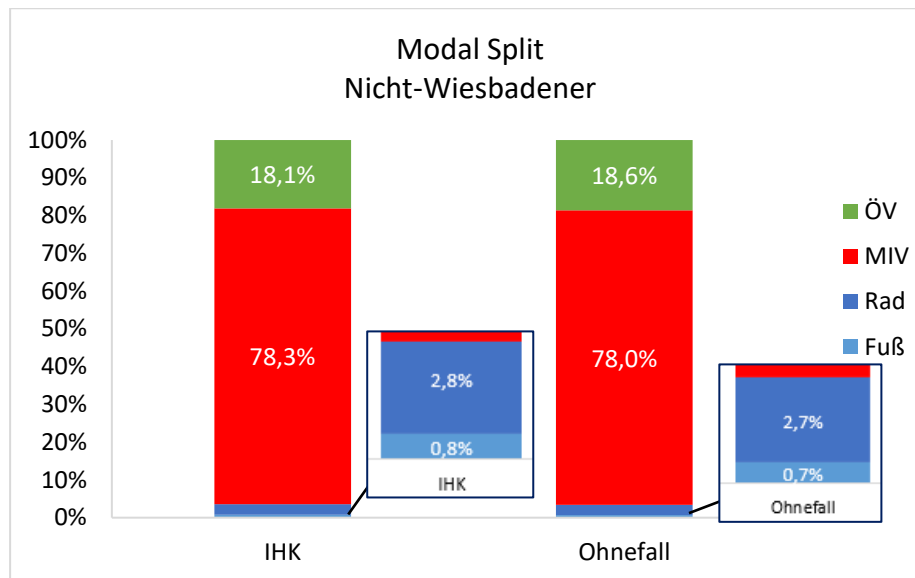
Abbildung 8-12: Ohnefall, Modal Split, Wiesbadener Bevölkerung



Quelle: Eigene Darstellung

Die Nicht-Wiesbadener Bevölkerung, die Wege ins Wiesbadener Stadtgebiet zurücklegt, erfährt durch die simulierte Attraktivitätssteigerung im ÖV eine Erhöhung des Modal Split Anteils um 0,5 %, die sich aufgrund der längeren zurückzulegenden Strecken mit einer Reduzierung um ca. 0,3 % überwiegend auf den MIV auswirkt. Die Reduzierung der Rad- und Fußwege ist im Modal Split mit jeweils 0,1 % vernachlässigbar gering. Abbildung 8-13 zeigt die Modal Split Anteile der Nicht-Wiesbadener Bevölkerung im Vergleich zum IHK-Szenario.

Abbildung 8-13: Ohnefall, Modal Split, Nicht-Wiesbadener



Quelle: Eigene Darstellung

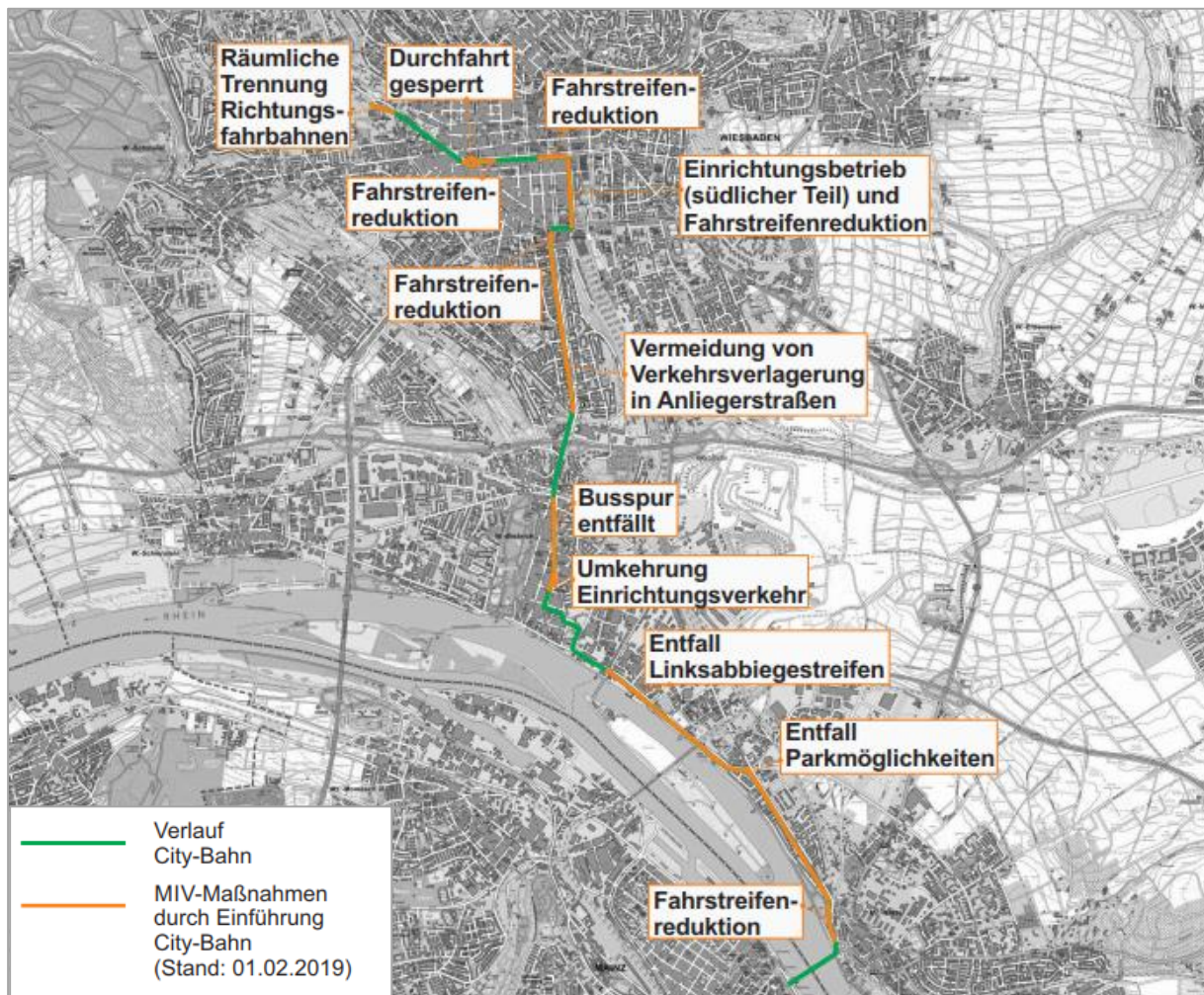
Szenario Citybahn Mitfall

Auf Grundlage des Ohnefalls wurden im Szenario Citybahn Mitfall die derzeit von der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH und der Stadt Wiesbaden erarbeiteten Maßnahmen zur Einführung der Citybahn untersucht. Mit dem Ziel die verkehrlichen Auswirkungen für den MIV isoliert von den übrigen Handlungsempfehlungen des VEP Wiesbaden darzustellen, wurden Netz- und Nachfragedaten in das Verkehrsmodell implementiert. Im Einzelnen wurden neben den Maßnahmen im Ohnefall zusätzlich folgende Eigenschaften berücksichtigt:

- Abschätzung der Auswirkung für den MIV im Verlauf der Citybahn-Trasse, Anpassung der betreffenden Netzeigenschaften, die in erster Linie Fahrstreifenreduktionen für den MIV zu Gunsten der Citybahn enthalten.
- Übernahme der Verlagerungsdaten MIV \leftrightarrow ÖV der PTV Group, Stand Februar 2018. Die Daten sind in Form einer Quell-Ziel-Matrix aufgebaut und wurden ursprünglich mit der Verkehrsnachfrage aus dem Prognosenullfall 2030 berechnet, der im VEP Wiesbaden dem Bezugsfall 2030 entspricht. Es wird davon ausgegangen, dass die Modal Split Verlagerungen in den untersuchten Zukunftsszenarien auch auf die Verlagerungsmatrix angewendet werden können und somit das Niveau der Verlagerungsdaten beibehalten werden kann. Da die Angaben in der vorliegenden Fassung keine Unterscheidung zwischen dem Fahraufkommen der Wiesbadener und Nicht-Wiesbadener Bevölkerung ermöglichen, wurde eine Methodik entwickelt, welche die Nachfragedaten anhand der sonstigen im Modell hinterlegten MIV-Wege aufsplittet und der jeweiligen Gruppe zuordnet.

In Abbildung 8-14 sind die umzusetzenden Maßnahmen im Verlauf der möglichen Citybahn-Trasse ersichtlich.

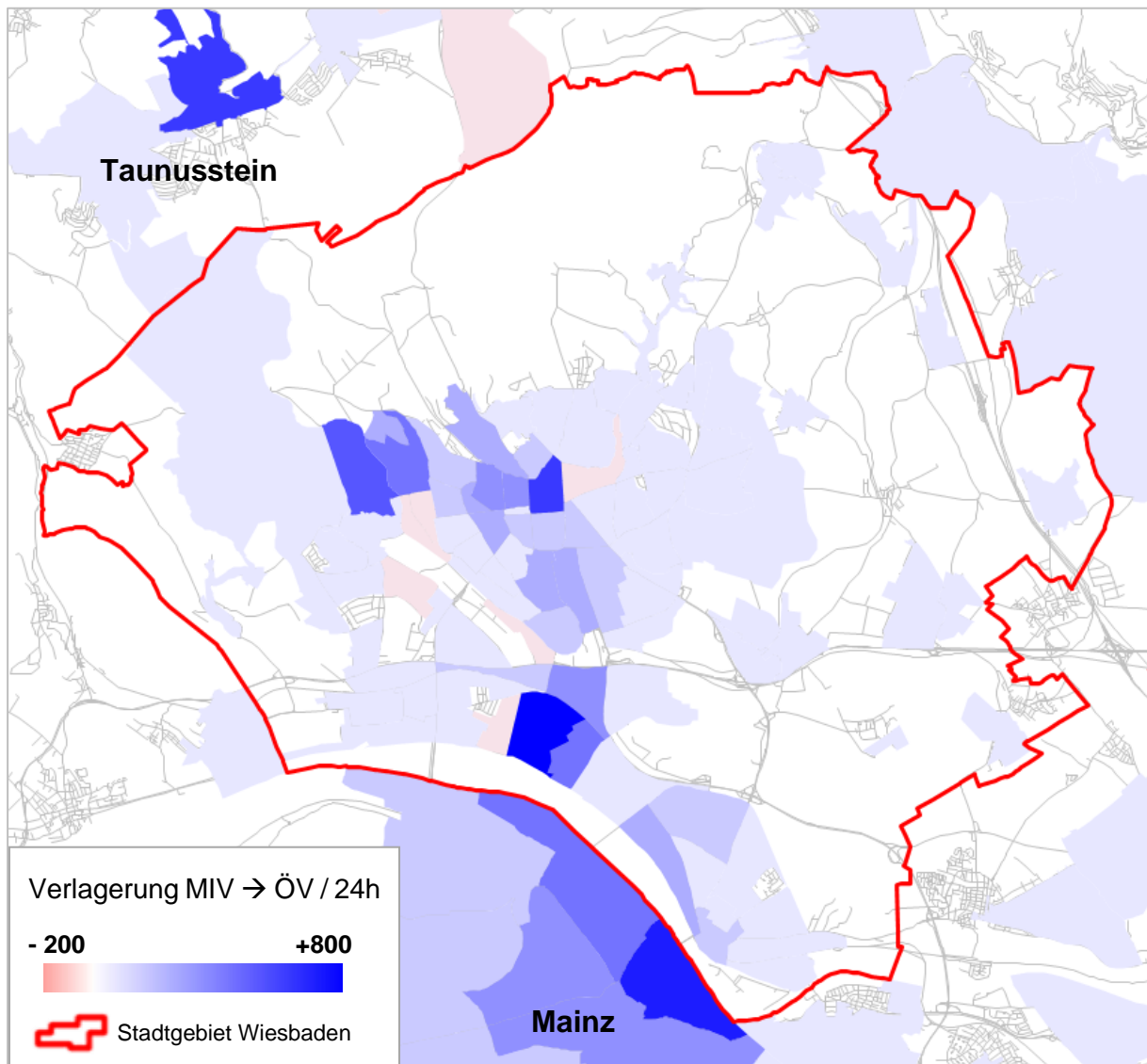
Abbildung 8-14: MIV-Maßnahmen durch Einführung der Citybahn



Quelle: Stadtplan der LHW, eigene Darstellung

In Abbildung 8-15 sind Verkehrszellen als Bereiche dargestellt, die ein Quell- und Zielwegeaufkommen im MIV aufweisen, welche wiederum nach Einführung der Citybahn auf den ÖV verlagert werden. Deutlich ersichtlich sind die Verlagerungswirkungen entlang der geplanten Citybahn-Trasse. Neben den grundsätzlichen, starken Verlagerungswirkungen in Wiesbaden, Mainz und Taunusstein sind auch Bereiche betroffen, die nicht im direkten Einzugsbereich der Citybahn liegen. Auf den betreffenden Relationen ist von einer Attraktivitätssteigerung des ÖV auszugehen, so dass die Wege auch samt Umstieg auf weitere ÖV-Verkehrsmittel in Kauf genommen werden. Durch das angepasste Angebot kann es in vereinzelt Fällen auch zu einer Verlagerung von ÖV auf MIV kommen, wobei diese Effekte gemäß den vorhandenen Daten mit ca. 500 Wegen pro Tag verhältnismäßig gering ausfallen.

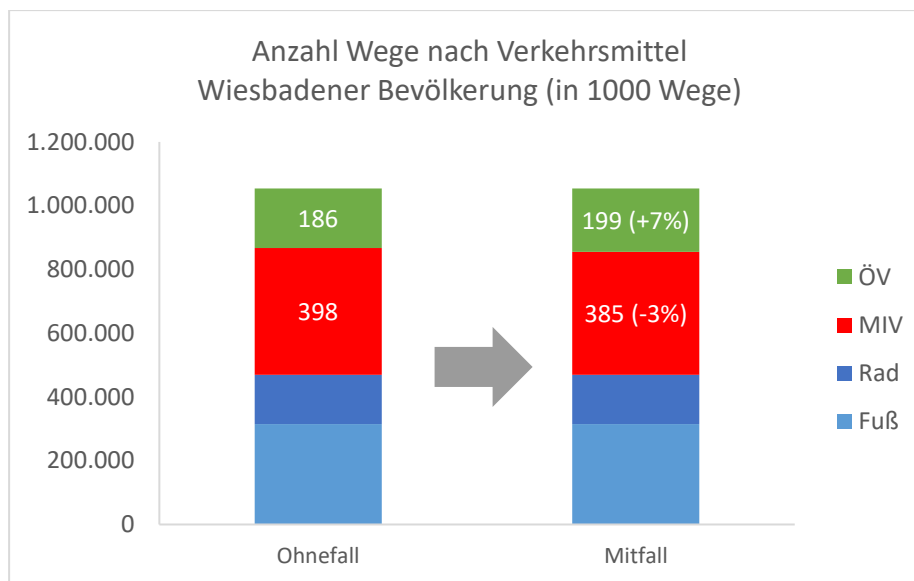
Abbildung 8-15: Verlagerter Quell- und Zielwegeaufkommen zw. MIV und ÖV durch Citybahn



Quelle: Verlagerungsdaten der PTV Group, Karlsruhe, Stand Februar 2018, angepasst, eigene Darstellung

Insgesamt werden täglich ca. 12.900 Wege der Wiesbadener Bevölkerung vom MIV auf den ÖV verlagert.⁵⁸ Die Verlagerung bewirkt für die Wiesbadener Bevölkerung eine Steigerung um ca. 6,9 %. Im MIV werden ca. 13.000 Wege pro Tag reduziert (-3,3 % aller MIV-Wege). Durch die Einschränkungen im Streckennetz sind auch kleine Verschiebungen im Rad- und Fußverkehr zu erwarten (<1%). Diese Veränderungen, bedingt durch geänderte Netzeigenschaften und damit geänderte Reisezeiten im Netz, werden zur Vollständigkeit nur nachgeordnet dargestellt.⁵⁹ Abbildung 8-16 vergleicht die Wegeanzahl im Mitfall zum Ohnefall.

Abbildung 8-16: Mitfall, Anzahl Wege nach Verkehrsmittel, Wiesbadener Bevölkerung



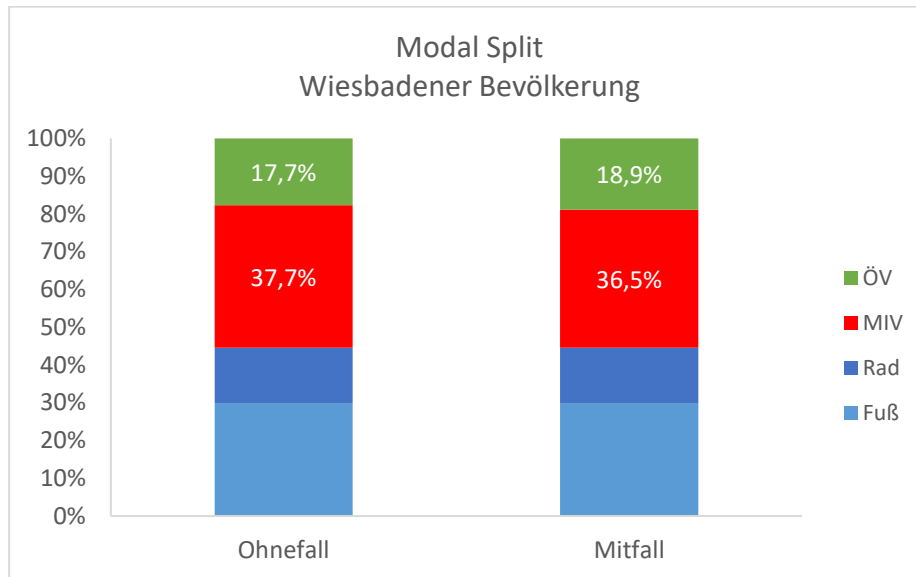
Quelle: Eigene Darstellung

⁵⁸ Davon ca. 11.500 Wege aus Verlagerungsmatrix, PTV Group, Februar 2018 sowie 1.400 Wege durch darüberhinausgehende Einschränkungen im Streckennetz (Fahrstreifenreduktionen, etc.)

⁵⁹ Es sind ebenso Verlagerungswirkungen vom Fuß- und Radverkehr sowie vom Bus auf die Citybahn zu erwarten. Nach Abschluss der Citybahn-Planungen können entsprechende Prognosen mittels der Durchführung von gesonderten Untersuchungen gestellt werden. Diese Prognosen sind explizit nicht Teil der Szenariobetrachtung im VEP Wiesbaden 2030.

Im Modal Split bewirkt das zusätzliche Aufkommen im ÖV einen Anteil von 18,9 % und somit eine Steigerung um 1,2 %. Der MIV-Anteil ist gleichermaßen mit 36,5 % um 1,2 % reduziert (Abbildung 8-17).

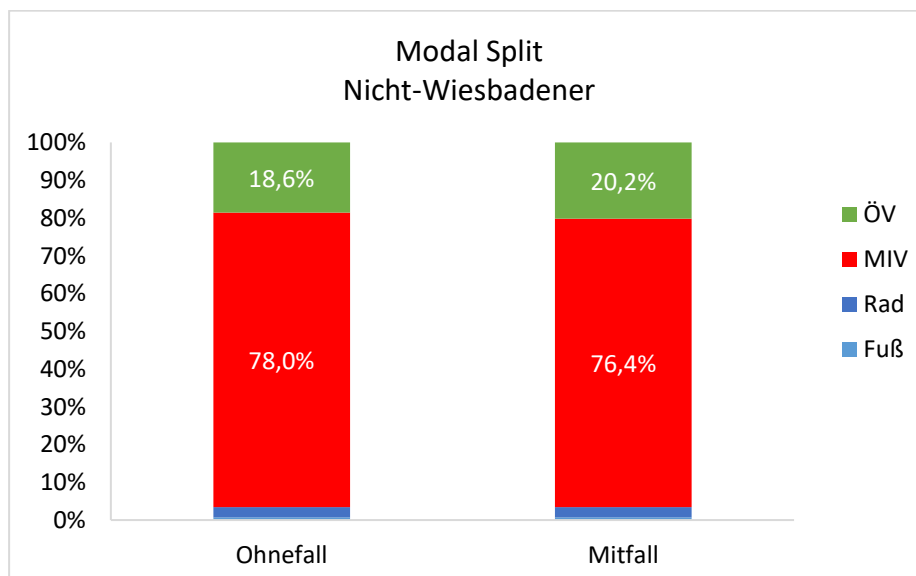
Abbildung 8-17: Mitfall, Modal Split, Wiesbadener Bevölkerung



Quelle: Eigene Darstellung

Für die Nicht-Wiesbadener Bevölkerung sind mit der Verlagerung von ca. 4.500 Wegen pro Tag (MIV auf ÖV) ebenfalls Auswirkungen ersichtlich. Der ÖV-Anteil steigt im Vergleich zum Ohnefall auf 20,2 %. Das entspricht einer Steigerung um 1,6 % bei gleichzeitiger Reduzierung des Anteils im MIV auf 76,4 % (-1,6 %, Abbildung 8-18).

Abbildung 8-18: Mitfall, Modal Split, Nicht-Wiesbadener

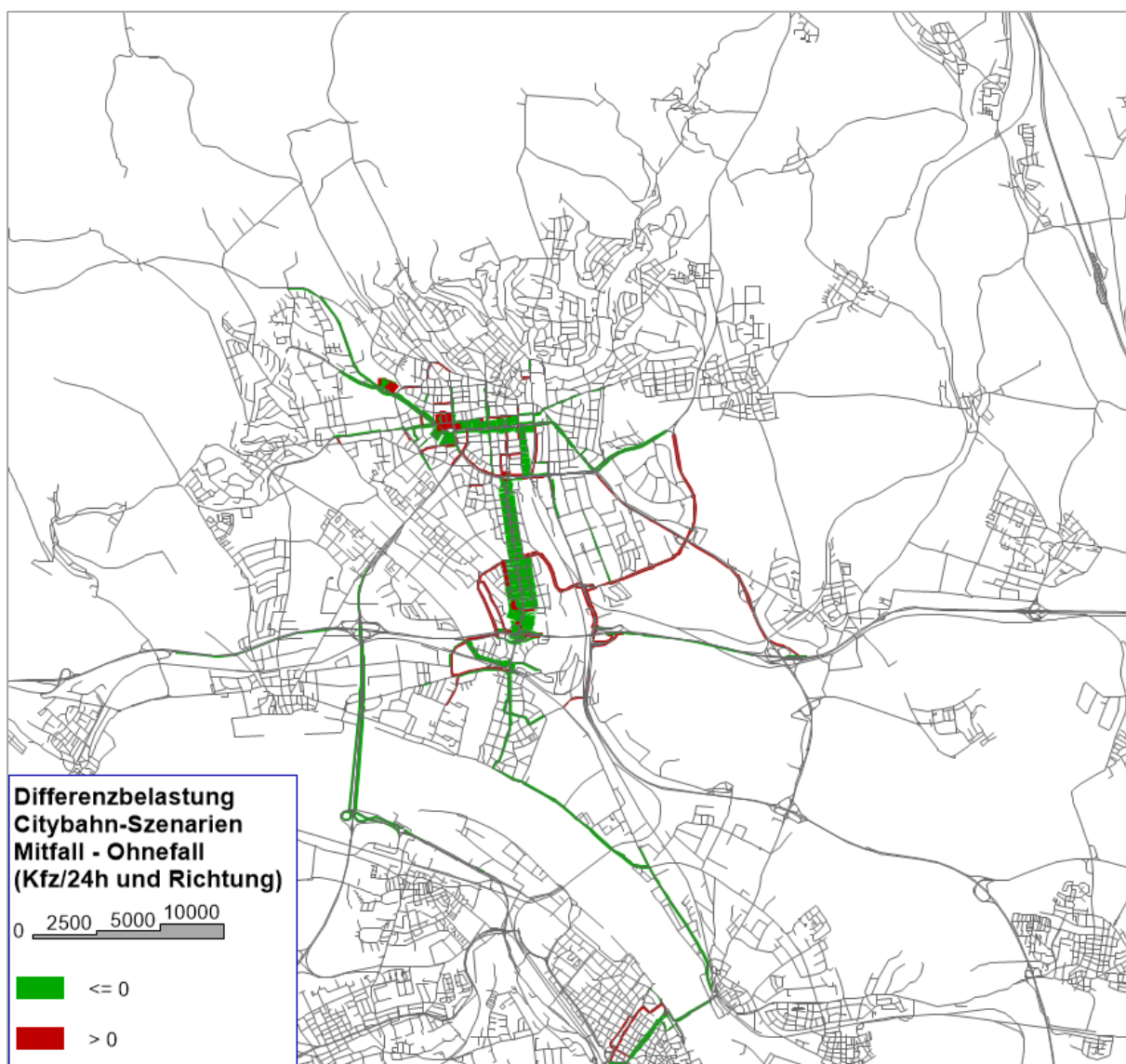


Quelle: Eigene Darstellung

In Summe werden durch Einführung der Citybahn im ÖV ca. 17.400 zusätzliche Wege/Tag durchgeführt, während die Anteile im MIV um ca. 18.000 Wege/Tag reduziert wird (die Differenz ist durch örtliche Verlagerungen, wie auch durch Verlagerungen in den Bereichen Rad- und Fußverkehr zu erklären). Bei einem Fahrzeugbesetzungsgrad von 1,3 Personen/Kfz resultieren ca. 13.800 Kfz-Fahrten, die täglich im Wiesbadener Straßennetz reduziert werden.

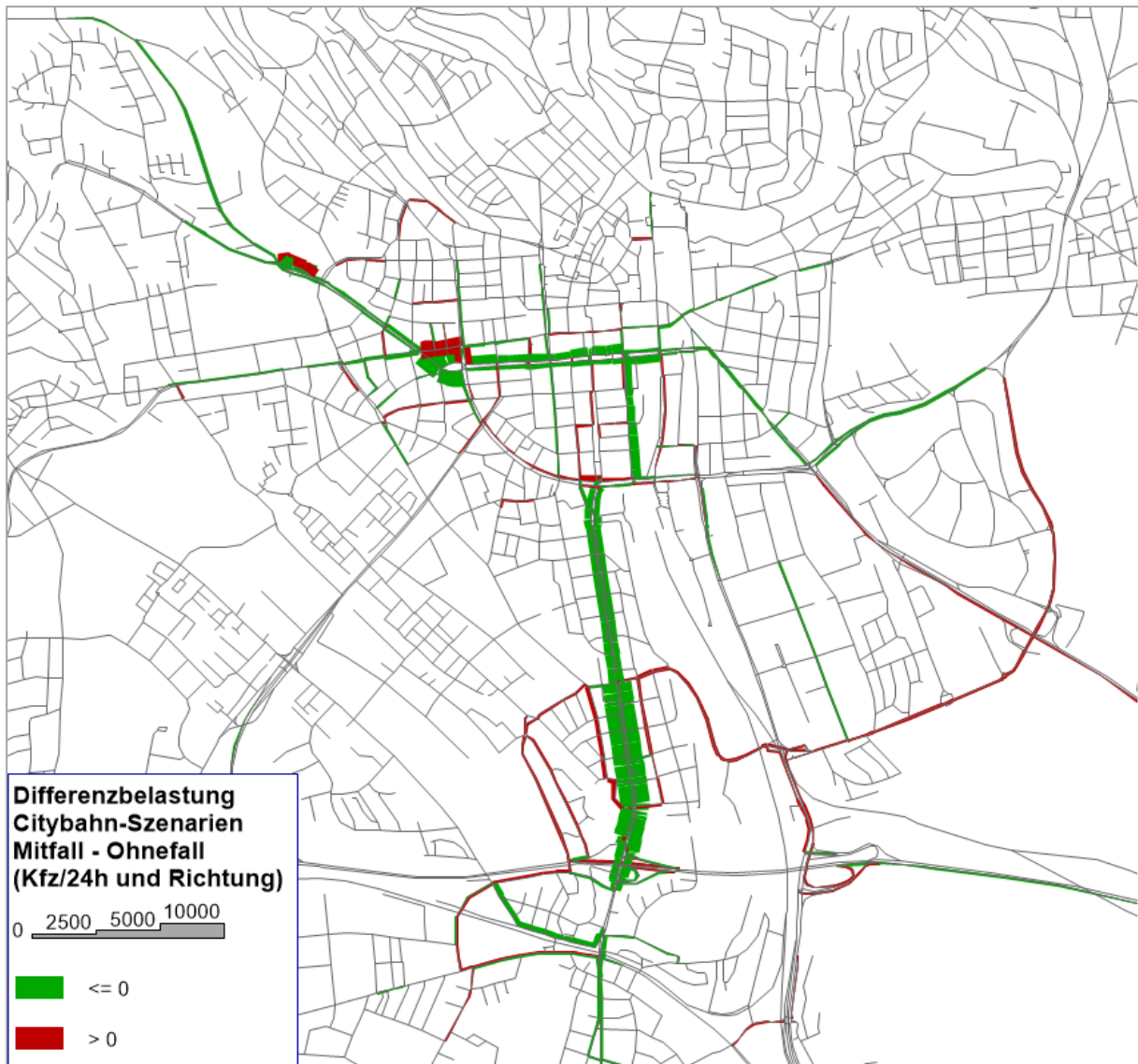
Nach Berechnung der MIV-Verkehrsnachfragedaten beider Szenarien wurden Modellumlegungen auf die vorbereiteten Streckennetze durchgeführt. Die Nachfrage im Mitfall unterscheidet sich vom Ohnefall durch die Verkehrsmittelverlagerung auf den ÖV und das Streckennetz unterscheidet sich durch die im Mitfall angepassten Maßnahmen auf der Citybahn-Trasse. Die Abbildung 8-19 und Abbildung 8-20 zeigen die Differenzbelastungen zwischen Mitfall und Ohnefall in Kfz/24h.

Abbildung 8-19: Differenzbelastung (Kfz/24h) Mitfall/Ohnefall



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

Abbildung 8-20: Differenzbelastung (Kfz/24h) Detail Mitfall/Ohnefall



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

Die wesentlichen Wirkungen im MIV-Netz des Mitfalls lassen sich im Vergleich zum Ohnefall wie folgt beschreiben:

- Teilweise deutliche Reduzierung des MIV-Verkehrsaufkommens auf der geplanten Citybahn-Trasse. Grund sind Umbauten und Einschränkungen für den MIV.
- Teilweise höheres MIV-Aufkommen auf 2. Ring, aus Kapazitätsgründen durch Umgestaltung der Citybahn-Trasse
- Teilweise Verlagerung von MIV-Fahrten auf Anliegerstraßen z.B. seitlich der Biebricher Allee. Durch Kapazitätsengpässe auf der Biebricher Allee selbst sind Routen über die Anliegerstraßen attraktiver. Es wird empfohlen, die Entwicklung entsprechender Gegenmaßnahmen zu prüfen.
- Grundlegende Reduzierung der MIV-Belastungen. Das Streckennetz in Wiesbaden und um Wiesbaden herum wird täglich vor allem durch die Verlagerung auf den ÖV um ca. 13.800 Kfz-Fahrten reduziert (ca. 18.000 Wege bei einem angesetzten Fahrzeugbesetzungsgrad von 1,3 Personen/Kfz). Reduzierte Belastungen sind beispielsweise auf der Schiersteiner Brücke ersichtlich. Im übrigen Netz überlagern sich die Effekte einer grundlegenden reduzierten Belastung mit den Ausweichrouten in Folge der Einschränkungen auf der Citybahn-Trasse. Die Reduzierung wird daher auch auf der Citybahn-Trasse gebündelt ersichtlich.
- Geänderte Verkehrsführung im Bereich Dürerplatz, die zu einer kleinräumigen Verlagerung der Belastungen führt.
- Geänderte Verkehrsführung im Bereich Ringkirche, die zu einer kleinräumigen Verlagerung der Belastungen führt.

9 Perspektiven

Die Untersuchungen und Wirkungsanalysen zum VEP haben gezeigt, dass eine Zunahme des Kfz-Verkehrs in Wiesbaden und im Umland zu erwarten ist. Der Zuwachs ist unter anderem auch Ausdruck der günstigen Entwicklungsbedingungen des Rhein-Main-Gebietes hinsichtlich Einwohner- und Arbeitsplatzzahl. Gleichwohl ist es möglich, die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs zu erhöhen.

Mehr und längere Wege zur Arbeit sind Ausdruck der hohen Entwicklungsdynamik im Rhein-Main-Gebiet: Während die Arbeitsplätze in den Städten zunehmen und sich dort der Wohnraum verteuert und verknappt, wehren sich manche Umlandgemeinden gegen die Ausweisung von neuen Wohngebieten für Pendelnde. Gleichwohl schreitet die flächenhafte Verstädterung zwischen Wiesbaden und Hanau sowie Friedberg und Darmstadt weiter voran.

Aufgabe aller Kommunen im Rhein-Main-Gebiet wird es sein, den Bevölkerungszuwachs aufzufangen und die damit einhergehenden zusätzlichen Verkehre effizient und umweltverträglich abzuwickeln. Dies ist nur in einer koordinierten Planung im Rhein-Main-Gebiet unter Einbezug aller Gebietskörperschaften und Aufgabenträger möglich. Der Regionalverband Frankfurt-RheinMain nimmt diese Aufgabe für Frankfurt und weitere 74 Mitgliedskommunen wahr – Wiesbaden mit seinem westlichen und nördlichen Einzugsgebiet gehört nicht dazu. Zu prüfen wäre, ob und in wie weit diese Strukturen auch für Wiesbaden hilfreich sein könnten oder ob ein eigener, auf Wiesbaden ausgerichteter Planungsverband diese Aufgabe übernehmen könnte. Im Hinblick auf die starken Verflechtungen nach Mainz böte sich auch ein landesgrenzüberschreitender Planungsverband an. Ungeachtet dessen muss jede Gemeinde und Stadt in ihrem Zuständigkeitsbereich für zukunftsfeste (nachhaltige, klimaresiliente und für alle Mobilitätsarten geeignete) Siedlungsstrukturen und Verkehrssysteme sorgen.

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan der LHW zeigt auf, wie der Verkehr so gestaltet werden kann, dass die verkehrlichen Ziele erreicht werden können. Entscheidend ist, dass die Verkehrspolitik die beschlossenen Ziele nicht aus den Augen verliert, die sie unterstützenden Maßnahmen umsetzt und den Erfolg ihres Tuns misst und kommuniziert.

Jenseits der hier vorgestellten Maßnahmen des Handlungskonzeptes sind folgende Bereiche politischen Handelns auch unter dem Aspekt des Verkehrs zu betrachten:

Siedlungs- und Standortpolitik

Die Zusammenhänge zwischen Siedlungs- und Standortplanung und Verkehr sind hinreichend erforscht und im Stadtentwicklungskonzept 2030+ benannt. Gerade für die neuen Impulsräume in Wiesbaden (Bsp. Ostfeld) sind Nahversorgungseinrichtungen, Kindertagesstätten, Schulen oder zentralörtliche Einrichtungen in unmittelbarer Nähe eine Voraussetzung für Verkehrsvermeidung. Bei der verkehrlichen Erschließung ist neben dem motorisierten Straßenverkehr der ÖPNV sowie der Rad- und Fußverkehr gleichberechtigt vorzusehen. Trotz hohen

Siedlungsdrucks und dem Zwang, Flächen ökonomisch effizient zu nutzen, dürfen Frei- und Erholungsflächen und Frischluftschneisen nicht zu kurz kommen. Fehlen sie, sinkt die Wohn- und Lebensqualität und die Bewohner werden ihre Erholung an anderen Orten suchen und dadurch Verkehre verursachen.

A Mobilitätsmanagement

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Engpässe bei der Bereitstellung von Flächen für neue und zusätzliche Verkehrsanlagen sowie der allgemein reduzierten Akzeptanz neuer Verkehrsanlagen durch die betroffene Bevölkerung wächst die Erfordernis zum Ausbau und Qualifizierung eines Mobilitätsmanagement. Ziel des Mobilitätsmanagements ist es – als strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl – individuelle und zielgruppenspezifische Maßnahmenbündel zu schnüren. Die LHW kann das Mobilitätsmanagement unterstützen, indem sie quasi als Vorbild ein betriebliches Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltung einführt.

Der erste Schritt ist immer die Ermittlung der Mobilitätsbedürfnisse der jeweiligen Zielgruppe und dann – als zweiter Schritt – der Aufbau zielgruppenspezifischer Maßnahmen, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten unterstützen. Typische Elemente des Mobilitätsmanagements sind Leihfahrzeuge, das Poolen von Mobilitätswünschen oder die Nutzung alternativer und gleichwertiger Verkehrsmittel. Ein zentrales Element ist die Beratung und das Coaching der Zielgruppen als Eingangs- und Daueraufgabe. Die Potenziale können dann am besten erschlossen werden, wenn gleichzeitig die jeweiligen Verkehrssysteme verbessert werden.

B Mobilitätskultur

Eine Voraussetzung zur erfolgreichen Umsetzung der Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes ist die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer/innen, Unternehmen und Interessenvertretungen. Ziel ist es, eine zukunftsfähige Mobilitätskultur im Sinne des Oberziels „Wir sind nachhaltig mobil“ zu entwickeln. Diese Mobilitätskultur hat zum Ziel, dass auch weiterhin die Teilnahme und Teilhabebedürfnisse der Bürgerschaft mit den resultierenden Ortsveränderungen ebenso uneingeschränkt befriedigt werden können wie die wirtschaftlichen Austauschfordernisse, ohne allerdings die Umweltbelastungen und Ressourcenbeanspruchungen weiter steigen zu lassen. Mobilitätskultur bedeutet aber auch, eine individuelle Haltung zum eigenen Mobilitätsverhalten zu haben und sich bewusst zu sein, dass dieses Verhalten stets Wirkungen erzeugt – für die Mitmenschen aber auch die Umwelt.

Bei der Ausgestaltung der gesamtgesellschaftlichen Mobilitätskultur – als gemeinsames Verständnis für die angestrebte Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung -, sind Diskussionsforen, Aktionstage und Informationsveranstaltungen hilfreich. Für die kommunalen Maßnahmen, aber auch für die Anforderungen an jeden Einzelnen, müssen im Sinne der Chancengleichheit die

Belange der Gruppen mit speziellen Anforderungen eine besondere Berücksichtigung finden (gendergerechte Verkehrsplanung). Dies gilt insbesondere für das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse u. a. für Frauen, Kinder, Senioren und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Diese Bevölkerungsgruppen legen zum Teil überproportional viele – zum Teil aber kürzere – Wege zurück, verfügen weniger als andere Gruppen über einen Pkw und haben eine vergleichsweise hohe Anzahl an „Bring-/Holaktivitäten“. Ihre Anforderungen an die Qualität der öffentlichen Räume (soziale Sicherheit, Aufenthaltsqualität) heben sich von denen anderer Bevölkerungsgruppen ab.

Der demographische Wandel mit perspektivisch mehr älteren und bis ins hohe Lebensalter aktiven Menschen bedeutet, dass das von dieser sozialen Gruppe praktizierte Mobilitätsverhalten länger als in der Vergangenheit (mehr Kfz-Nutzer bis ins hohe Alter) beibehalten wird: Dies betrifft die Nutzung des Pkw, aber auch den Rad- und Fußverkehr. Insbesondere zur Mobilität mit dem Pkw müssen altersgerechte Alternativen vorhanden sein, wenn die Wohnsituation nicht verändert und der Pkw altersbedingt nicht mehr verwendet werden kann: Dies können der ÖPNV, aber auch Taxi-ähnliche Dienste sein.

C Antizipation zukünftiger Entwicklungen und Trends

Aufgabe der Stadtentwicklungsplanung ist es auch, Entwicklungen und Trends möglichst frühzeitig zu identifizieren und ihre Bedeutung für Wiesbaden im Allgemeinen und den Verkehr im Speziellen zu bestimmen. Nicht alle Entwicklungen, die sich abzeichnen, werden zu einem Massenphänomen; aber es hilft, wenn erkennbare Veränderungen in Szenarien ausgestaltet sowie ihre Auswirkungen und Konsequenzen für den Stadtverkehr in Wiesbaden durchgespielt werden. Von der Bewertung, ob sich diese Entwicklungen tatsächlich so manifestieren werden, hängt das weitere verkehrspolitische Handeln ab.

Einzurichten wäre eine Art „Trend-Radar“, also eine Stelle, die diese Entwicklungen selbst verfolgt oder sie von externen Dienstleistern analysieren lässt. Aktuelle Beispiele ohne Anspruch auf Vollständigkeit sind:

Verkehrsbezogene Trends

- Digitalisierung der Verkehrssysteme
- E-Mobilität: Anforderungen an Infrastruktur/Ladestationen
- Autonomes Fahren
- Multimodalität
- Kosten der Mobilität

Verhaltensbezogene Trends

- Mobilitätsstile
- Sharing economy – fact oder fake?
- Online Shopping
- Freizeitverhalten

Übergeordnete Anforderungen

- Umwelt- und Klimaschutzauflagen
- Wohnungsmarkt und Arbeitsmarkt
- Übergeordnete Planungen (BVWP, Landesentwicklungsplan, Fachpläne)

Sozio-ökonomische Trends

- Bevölkerungsentwicklung und strukturelle Verschiebungen
- Ökonomische Entwicklung in Wiesbaden

Standortbezogene Trends

- Standortverhalten öffentlicher Einrichtungen
- Standortverhalten des privaten Sektors
- Kultureinrichtungen
- Tourismus

Die Einrichtung des „Trend-Radars“ ist deshalb hilfreich, weil der Handlungsspielraum der klassischen kommunalen Verkehrsplanung begrenzt ist, da die verfügbaren Lösungsansätze (Maßnahmen) nur bedingt die Probleme des Verkehrssystems lösen können. Werden bestimmte Entwicklungen erkannt und als besonders relevant für Wiesbaden eingestuft, so besteht die Möglichkeit, frühzeitig die zu beteiligenden Akteure einzubinden und Handlungsoptionen zu entwickeln bevor Fakten geschaffen sind, auf die ausschließlich reagiert werden kann.

Insofern sind für die Umsetzung des VEP und die zukünftige Verkehrsentwicklungsplanung weitergehende Instrumentarien und Monitoringsysteme zu entwickeln, die zum einen die immer wichtiger werdende Verzahnung zwischen der Planung und dem Betrieb der Verkehrssysteme und zum anderen die stärkere Integration der regionalen und städtischen Planung berücksichtigen.

10 Anhänge

- Anlage 8.1.1 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld Fußverkehr: Biebrich:
Maßnahmen Nahmobilität
- Anlage 8.1.2 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld Fußverkehr: Westend:
Maßnahmen Nahmobilität
- Anlage 8.1.3 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld Fußverkehr: Breckenheim:
Maßnahmen Nahmobilität
- Anlage 8.1.4 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld Fußverkehr: Innenstadt:
Maßnahmen Nahmobilität
- Anlage 8.2.1 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld Radverkehr:
Umsetzung Radverkehrskonzept
- Anlage 8.2.2 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld Radverkehr:
Fahrradparken: Standorte B+R
- Anlage 8.3.1 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld ÖPNV:
Optimierung im Busliniennetz gemäß Nahverkehrsplan 2015
- Anlage 8.3.2 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld ÖPNV:
„Hessen-Express“ (Direktverbindung Wiesbaden/ Darmstadt nach Frankfurt)
- Anlage 8.4.1 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld MIV (fließend):
Neu- und Umbaumaßnahmen
- Anlage 8.4.2 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld MIV (fließend):
Neu- und Umbaumaßnahmen durch CityBahn
- Anlage 8.4.3 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld MIV (fließend):
Anpassung der LSA-Netzsteuerung
- Anlage 8.5.1 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld MIV (ruhend):
Parkierungsanlagen in Wiesbaden
- Anlage 8.5.2 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld MIV (ruhend):
Parkzonen in Wiesbaden
- Anlage 8.5.3 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld MIV (ruhend):
P+R Anlagen in Wiesbaden
- Anlage 8.6.1 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld Mobilitätsmanagement:
Standorte Fahrradverleihsysteme
- Anlage 8.6.2 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld Mobilitätsmanagement:
E-Ladesäulen: Bestand/Planung
- Anlage 8.6.3 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld Mobilitätsmanagement:
Standorte Mobilitätsstationen
- Anlage 8.7.1 – Integriertes Handlungskonzept, Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr:
Konzeption zu einem Lkw-Vorrangroutennetz

11 Quellen

AB Stadtverkehr, Landeshauptstadt Wiesbaden (2015). Tiefbau- und Vermessungsamt. Radverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden. Bonn

AS+P Albert Speer + Partner GmbH (2018). Wiesbaden 2030+ - Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Wiesbaden

Bundesagentur für Arbeit (2015). Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten nach Kreisen. Nürnberg

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017). Mobilität in Deutschland – MiD. Bonn.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (Stand 2014). Bundesverkehrswegeplan 2015. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016). Bundesverkehrswegeplan 2030. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014). Verkehrsverflechtungsprognose 2030.

Deutsche Industrienormen (2016). DIN 32975, Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“

Deutsche Industrienormen (2011). DIN 32975, Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.

Deutsche Industrienormen (2011). DIN 32981, Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) — Anforderungen

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu), Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation, Umweltbundesamt (2018). Geht doch! Grundzüge einer Bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau

European Commission (Verfasst von Cenit, Prognos und COWI) (2018). Pilot project on innovative ways of sustainably financing public transport

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006). Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013). Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2015). Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Köln.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010). Handbuch für barrierefreie Straßenverkehrsanlagen (HBVA). Köln.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002). Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010). Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)., Köln.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2018). Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM). Köln.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013). Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Köln.

FUSS e.V. (2018). Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Berlin.

- Gerd-Axel Ahrens (2015). Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ Städtevergleich. Technische Universität Dresden. Dresden
- Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) (2015): Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Landeshauptstadt Wiesbaden. Köln
- Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2018). Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main – 2. Fortschreibung Teilplan Wiesbaden. Entwurf; Wiesbaden.
- Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2017). Integrierter Klimaschutzplan Hessen 2025. Wiesbaden.
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2018). Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen. Wiesbaden.
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2017). Nahmobilitätsstrategie Hessen. Wiesbaden.
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2019). Radschnellverbindungen in Hessen, Rad-Hauptnetz Hessen und Musterlösungen. Wiesbaden.
- Hessen Mobil (Stand 2014). Verkehrsdatenbasis Rhein-Main.
- Institut Wohnen und Umwelt GmbH und Infrastruktur & Umwelt Professor Böhm und Partner, Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft (DSK), Verkehrslösungen (2015). Integrierter Klimaschutzkonzept. Darmstadt/ Wiesbaden.
- ivm (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) (2019). Fachzentrum schulisches Mobilitätsmanagement: <http://www.besserzurschule.de/fachzentrum/>. abgerufen am 24.01.2019. Frankfurt am Main.
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2018). Green City Plan – Masterplan „WI-Connect“. Wiesbaden.
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2017). Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik: Monitoring zum demographischen Wandel in Wiesbaden. Wiesbaden.
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2010). Amt für Strategische Steuerung, Pendlerverflechtungen mit Wiesbaden. Wiesbaden.
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2015). Amt für Wirtschaft und Liegenschaften. Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Landeshauptstadt. Köln.
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2015). Umweltamt der Landeshauptstadt Wiesbaden. Integriertes Klimaschutzkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden. Darmstadt/ Wiesbaden.
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2005). Umweltamt der Landeshauptstadt Wiesbaden. Klimabilanzen von 1987 bis 2008. Wiesbaden.
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2005). Dezernat für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr. Verkehrsentwicklungsplan Landeshauptstadt Wiesbaden 2015.
- Lokale Nahverkehrsorganisation Wiesbaden (LNO) (2015). Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises. Wiesbaden.
- PTV Group (2018). CityBahn Verlagerungsmatrix der PTV Group. Karlsruhe
- Regierungspräsidium Darmstadt (2016). Lärmaktionsplan Hessen – Teilplan Straßenverkehr (2. Stufe) Regierungsbezirk Darmstadt. Darmstadt.

RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) (2014): Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main. Frankfurt am Main.

Saary, Katalin (2018). Netzwerk „Schule + Mobilität“. www.netzwerk-move.de. Abgerufen am 15.08.2018.

Stadt Frankfurt, Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main, Frankfurt HOLM, UPS (Pressemitteilung vom 07. März 2018). Mikrodepot: 25 t CO₂ pro Jahr weniger: https://frankfurt-holm.de/sites/default/files/managed/-pressemitteilung_holm_mikrodepot.pdf. Frankfurt am Main. Abgerufen am 18.01.2019.

Stadt Karlsruhe (2018). Gehwegparken/ Faires Parken in Karlsruhe:
<https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/automobil/gehwegparken.de>. Abgerufen am 10.04.2018

Stadt Freiburg (2019). Verkehrsberuhigte Bereiche: <https://www.freiburg.de/pb/,Lde/231709.html>. Abgerufen am 08.01.2019

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, PTV Group (2012). Standardisierte Bewertung Stadtbahn Wiesbaden. Frankfurt/ Karlsruhe/ Wiesbaden.

TU Dresden (2014): Mobilität in Städten - SrV 2013. Dresden.

Umweltbundesamt (2017). Straßen und Plätze neu denken. Dessau-Roßlau

Zukunftsnetz Mobilität (Hrsg.) (2017). Kommunale Stellplatzsatzung - Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/leitfaden-kommunale-stellplatzsatzungen>. Abgerufen am 04.02.2019.