



Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme



VERKEHRSLÖSUNGEN
BLEES EBERHARDT SAARY PARTNERSCHAFT
VERKEHRSPLANERINNEN UND VERKEHRSPLANER

Zwischenbericht

Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030

Teil 1: Bestandsanalyse

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

STAND: 21.09.2016

Geschäftsführer

Dr. - Ing. Peter Sturm

Sitz der Gesellschaft

Darmstadt, HRB 7292

Bankverbindung

Taunus Sparkasse
Bad Homburg v.d. Höhe
BLZ 512 500 00
Kto.-Nr. 323 616
USt-IdNr. DE 198971359

IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Auftragnehmer

Bearbeitung



ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH

Robert-Bosch-Straße 7

64293 Darmstadt

Dr.-Ing. Peter Sturm, Dr.-Ing. Thomas Novotny,
Dr.-Ing. Wolfgang Kittler, Dipl.-Ing. Owen Dieleman

VERKEHRSLÖSUNGEN

Verkehrslösungen - Blees Eberhardt Saary Partnerschaft

Untere Mühlstraße 31

64291 Darmstadt

Prof. Dr.-Ing. Volker Blees, Dipl.-Ing. Katalin Saary,
Dipl.-Geogr. Hélène Pretsch, M. Eng. Katharina Löffelmann

INHALT

1	EINLEITUNG	1
2	BESTANDSANALYSE	3
2.1	Strukturelle Rahmenbedingungen	3
2.1.1	Einbindung in die Region	3
2.1.2	Stadtstruktur und Flächennutzungen	4
2.1.3	Bevölkerung und Wirtschaft	6
2.1.4	US-Amerikaner in Wiesbaden	8
2.1.5	Verkehrsnachfrage und Mobilitätsverhalten	11
2.1.6	Rahmenbedingungen für Nahmobilität	24
2.2	Fußverkehr	25
2.2.1	Methodik	25
2.2.2	Bestandsanalyse	28
2.2.3	Fazit	38
2.3	Radverkehr	39
2.3.1	Bestandsanalyse	41
2.3.2	Fazit	56
2.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	57
2.4.1	Bestandsanalyse	59
2.4.2	Fazit	73
2.5	Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV)	74
2.5.1	Methodik	74
2.5.2	Ergebnisse der Bestandsanalyse MIV	75
2.5.3	Zusammenfassende Bewertung und Fazit	96
2.6	Ruhender Motorisierter Individualverkehr	97
2.6.1	Methodik	97
2.6.2	Bestandsanalyse	99
2.6.3	Fazit	110
2.7	Wirtschaftsverkehr	110
2.7.1	Methodik	111
2.7.2	Bestandsanalyse	112
2.7.3	Fazit	117
2.8	Mobilitätsmanagement und Vernetzte Angebote	118
2.8.1	Bestandsanalyse Mobilitätsmanagement	119
2.8.2	Bestandsanalyse Vernetzte Angebote	127
2.8.3	Fazit	130
2.9	Verkehrssicherheit	130
2.9.1	Methodik	130
2.9.2	Bestandsanalyse	130

	2.9.3	Fazit	139
2.10		Umwelt und Klima	140
	2.10.1	Bestandsanalyse	141
	2.10.2	Fazit	156
		ANLAGEN	157

ABBILDUNGEN IM TEXT

Abbildung 2-1:	Lage in der Region	3
Abbildung 2-2:	Wiesbaden um 1890 (l.) und um 1905 (r.)	5
Abbildung 2-3:	Branchen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Wiesbaden 2014	8
Abbildung 2-4:	Standorte der US-Amerikaner in Wiesbaden	10
Abbildung 2-5:	Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs an 13 Straßenquerschnitten im Stadtgebiet Wiesbaden	12
Abbildung 2-6:	Entwicklung der Fahrgastzahlen nach genutzten Fahrscheinarten	13
Abbildung 2-7:	Pkw-Dichte in Wiesbaden im Vergleich	16
Abbildung 2-8:	Motorisierungsgrad (Pkw je Haushalt ohne Leihwagen, Polizeifahrzeuge und vorübergehend stillgelegte Pkw) in den Stadtteilen	17
Abbildung 2-9:	Pkw-Motorisierung der Haushalte in Wiesbaden und anderen Großstädten	17
Abbildung 2-10:	Fahrrad-Ausstattung der Haushalte in Wiesbaden und anderen Großstädten	18
Abbildung 2-11:	Gehzeit zur meistgenutzten Bushaltestelle	19
Abbildung 2-12:	Anteil der Bevölkerung mit Zeitkarte des ÖPNV in Wiesbaden und anderen Großstädten	20
Abbildung 2-13:	Modal Split in Wiesbaden und anderen hessischen Großstädten	21
Abbildung 2-14:	Modal Split in Wiesbaden nach Entfernungsklassen	22
Abbildung 2-15:	Wegezwecke der Wiesbadener Bevölkerung	23
Abbildung 2-16:	Modal Split in Wiesbaden nach Wegezwecken	24
Abbildung 2-17:	Seitenraumbreiten im Regelfall und Mindestbreite	27
Abbildung 2-18:	oben: K643 (l: 4-streifig, r: 1-streifig); unten: Robert-Krekel- (l) und Galatea-Anlagen (r)	29
Abbildung 2-19:	Karl-Albert-Str. (l), Bachweg (Mitte), Alte Dorfstr. (r)	32
Abbildung 2-20:	oben: Bertram-/Hellmundstr. (l), Scharnhorststr., Bismarckring (r); unten: Wellritzstr. (l); Bleichstr. (r)	33
Abbildung 2-21:	Kaiser-Friedrich-Ring (oben); unten: Baumallee (l), Wilhelmpassage, Fußgängerzone (r)	35
Abbildung 2-22:	Ablauf Erstellung Nahmobilitätskonzept	39
Abbildung 2-23:	Gesamtansatz der Radverkehrsförderung in Wiesbaden	42
Abbildung 2-24:	Radverkehrsnetz – Führungsformen	43
Abbildung 2-25:	Barrieren	45
Abbildung 2-26:	Alltagsnetz	46
Abbildung 2-27:	Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführung bei zwei- und vierstreifigen Stadtstraßen	48
Abbildung 2-28:	Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr	50
Abbildung 2-29:	Busspuren mit unterschiedlicher Nutzbarkeit	52
Abbildung 2-30:	fehlendes Angebot an Haupttrouten: Rathausstraße (Biebrich) (l), Schwalbacher Straße (r)	52

Abbildung 2-31: Knotenpunkte mit Aufstellfläche und Furt	53
Abbildung 2-32: Fahrradparken in der Innenstadt	55
Abbildung 2-33: Fahrradparken in der Innenstadt	55
Abbildung 2-34: Angebot an Fahrradparken am Hauptbahnhof nicht ausreichend	55
Abbildung 2-35: Stadtbus in der Oranienstraße	58
Abbildung 2-36: Analysierte Stadt-/Umlandverbindungen: Hauptachsen RTK-WI gem. NVP (rot), Verbindungen (orange) von/nach-Hofheim am Taunus und Hochheim am Main	62
Abbildung 2-37: P+R Kahle Mühle	70
Abbildung 2-38: B+R-Anlage Bahnhof Mainz-Kastel	71
Abbildung 2-39: Zentrale Orte im Stadtgebiet	78
Abbildung 2-40: Temporeduzierte Bereiche im Stadtgebiet	80
Abbildung 2-41: Zelleinteilung der aktuellen VRDM für das Stadtgebiet Wiesbaden	88
Abbildung 2-42: Ortsbezirke und Planungsräume der Landeshauptstadt Wiesbaden	90
Abbildung 2-43: Schemaskizze der relativen Verkehrsarten	91
Abbildung 2-44: Untersuchungsgebiet Parken (Plan)	98
Abbildung 2-45: Parkeinrichtungen (P dunkelblau: an das PLS angeschlossen, * = Coulinstraße)	100
Abbildung 2-46: Motorradparkplätze	102
Abbildung 2-47: Bewohnerparkzonen (ab 2003: Nr. 1-9, ab 2006: Nr.10-14, geplant: Nr. 15 und 18)	103
Abbildung 2-48: Tagesganglinien über alle Parkeinrichtungen des PLS	105
Abbildung 2-49: Nachfrage nach Bereichs- und Zeitgruppen	106
Abbildung 2-50: Zufahrt Tiefgarage Markt	107
Abbildung 2-51: Burgstraße	108
Abbildung 2-52: Bewohnerparkzone 8, abends	109
Abbildung 2-53: KEP-Dienste in der Mauergasse	113
Abbildung 2-54: LKW-Empfehlungsnetz	115
Abbildung 2-55: Quelle: http://www.wiesbaden.de/vv/oe/03/80/14101010000005915.php#tab-adresse	123
Abbildung 2-56: Unfälle in Wiesbaden mit Personen- und Sachschaden gesamt 2011-2014	131
Abbildung 2-57: Verunglückte je 1.000 EW	132
Abbildung 2-58: Verletzte nach Schweregrad 2011-2014	132
Abbildung 2-59: Verunglückte Personen nach Verkehrsmittel (abs.) 2011-2014	133
Abbildung 2-60: Verunglückte 2014 insgesamt (links) / nur Getötete u. Schwerverletzte (rechts) nach Verkehrsbeteiligung	133
Abbildung 2-61: Unfallursachen 2011 - 2014	134
Abbildung 2-62: Alter der Verunglückten	135
Abbildung 2-63: Verletzte Kinder und Jugendliche im Bereich der Polizeidirektion Wiesbaden	136
Abbildung 2-64: Verkehrsunfälle mit verletzten Radfahrenden 2011-2014	137

Abbildung 2-65: Verkehrsunfälle mit verletzten Fußgängern 2011-2014	137
Abbildung 2-66: Lärmkartierung Hessen 2012, Ballungsraum Wiesbaden Gesamttagespegel (24 h) L_{DEN}	143
Abbildung 2-67: Lärmkennziffern L_{DEN} in Wiesbaden	145
Abbildung 2-68: Lärmkartierung Eisenbahn, Lärmindex L_{DEN} in dB(A)	146
Abbildung 2-69: Entwicklung der Anzahl der PM10-Tagesmittelwerte $> 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$	148
Abbildung 2-70: Entwicklung der NO_2 -Jahresmittelwerte	149
Abbildung 2-71: CO_2 -Minderung im Verkehr: Ziel und Szenarien im Vergleich (Indexwerte: 2005=100)	152
Abbildung 2-72: Entwicklung der CO_2 -Emissionen	153
Abbildung 2-73: Entwicklung der Verkehrsflächen in Wiesbaden	155

TABELLEN IM TEXT

Tabelle 2-1: Bevölkerung in den Stadtteilen	7
Tabelle 2-2: Berufseinpendler nach Wiesbaden nach Wohnorten	14
Tabelle 2-3: Berufsauspendler aus Wiesbaden nach Arbeitsorten	15
Tabelle 2-4: Anzahl der Pkw im Haushalt nach Haushaltseinkommen	18
Tabelle 2-5: Dimensionierung Radverkehrsanlagen	49
Tabelle 2-6: Unfallhäufungsstellen im Radverkehr mit Personenschaden (> 10 Unfälle) 2011-2014	51
Tabelle 2-7: Einwohner der Wohnorte am 31.12.2014 und Berufseinpendler nach Wiesbaden	63
Tabelle 2-8: P+R-Anlagen	69
Tabelle 2-9: B+R-Anlagen	71
Tabelle 2-10: Zuordnung der Straßenkategorien nach Verbindungsfunktion	77
Tabelle 2-11: Untersuchungsgebiet Parken (Tabelle)	98
Tabelle 2-12: Parkeinrichtungen: Kapazitäten (Kurzparker), Öffnungszeiten und Preise	101
Tabelle 2-13: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet nach Art und Umfang	104
Tabelle 2-14: Besonders belastete Streckenabschnitte mit hohem SV-Aufkommen (Verträglichkeitsanalyse)	117
Tabelle 2-15: Anzahl der Neubürger in Wiesbaden (2010-2014)	124
Tabelle 2-16: Dichte der Fahrradhändler – Städte im Vergleich	126
Tabelle 2-17: Zulassungszahlen Elektro- und Hybridfahrzeuge in Wiesbaden	126
Tabelle 2-18: Unfälle mit Personen und Sachschaden 2011-2014	131
Tabelle 2-19: Unfallhäufungsstellen mit Personenschaden im Fuß- und Radverkehr 2011-2014	139
Tabelle 2-20: Anzahl der von Straßenverkehrslärm über den Schwellenwerten betroffenen Menschen in Wiesbaden	144
Tabelle 2-21: Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes	154

QUELLEN

AB Stadtverkehr, Büro für Stadtverkehrsplanung (2015): Radverkehrskonzept 2015 für die Landeshauptstadt Wiesbaden, Bonn.

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) (2014): Fahrradklima-Test 2014. Berlin.

BASt (Bundesanstalt für Straßenwesen) (2012): Kinderunfallatlas. Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M232. Bonn.

BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (2016): INKAR – Indikatoren und Karten zur Stadt- und Raumentwicklung. Elektronische Ressource. Bonn.

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

FGSV (2008). Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln.

FGSV (2010a). Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA). Köln.

FGSV (2010b). Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln.

FGSV (2010c): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung. Köln.

FGSV (2012): Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. Köln.

FGSV (2013a). Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. Köln.

FGSV (2013b). Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Köln.

FGSV (2014). Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln.

FGSV (2015). Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Köln.

Heinz + Feier (2014): Verkehrsbefragung und Untersuchung zum Schwerverkehr. Wiesbaden.

Hessen Mobil (2012): Was ist los auf Hessens Straßen? – Straßenverkehrszählung 2010. Wiesbaden.

ivm (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) (2016): Lkw-Lotse. www.lkw-lotse.de, abgerufen am 19.01.2016. Frankfurt am Main.

Landeshauptstadt Wiesbaden (2014). Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik (August 2015): Wiesbadener Stadtanalysen 3. Leben in Wiesbaden 2014. Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr. Wiesbaden.

Landeshauptstadt Wiesbaden, a. f. (2015). Statistisches Jahrbuch 2014. Wiesbaden.

PTV/rms (2015): Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises. Karlsruhe / Frankfurt am Main.

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

T+T Verkehrsmanagement (2009): Verkehrszählung mit Kennzeichenerfassung L3028 bei Wiesbaden Delkenheim. Dreieich.

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

ANLAGEN

Pläne

- Plan 2.1.1: Nahmobilität – Situation in den Stadtteilen
- Plan 2.2.1: Biebrich: Verkehrsregime
- Plan 2.2.2: Biebrich: Nutzungen
- Plan 2.2.3: Biebrich: Bewertung
- Plan 2.2.4: Breckenheim: Nutzungen und Verkehrsregime
- Plan 2.2.5: Breckenheim: Bewertung
- Plan 2.2.6: Westend: Verkehrsregime
- Plan 2.2.7: Westend: Nutzungen
- Plan 2.2.8: Westend: Bewertung
- Plan 2.2.9: Innenstadt: Verkehrsregime
- Plan 2.2.10: Innenstadt: Bewertung
- Plan 2.3.1: Radverkehr Alltagsnetz und Schülerradrouten
- Plan 2.3.2: Radverkehr Hauptrouten
- Plan 2.3.3: Radverkehr Hauptrouten – Handlungsbedarf
- Plan 2.4.1: ÖPNV - Linienplan 2016
- Plan 2.5.1: Netzklassifizierung nach RIN 2008
- Plan 2.5.2: Signalanlagen und koordinierte Streckenzüge im Stadtgebiet
- Plan 2.5.3: Staugefährdete Bereiche im Stadtgebiet und im angrenzenden BAB-Netz
- Plan 2.6.1: Untersuchungsgebiet, Parkeinrichtungen, Bewohnerparkzonen
- Plan 2.6.2: Parkeinrichtungen, Kapazitäten und Auslastungen
- Plan 2.6.3: Bewohnerparkzonen, Auslastung Vorher-/Nachher-Erhebung
- Plan 2.7.1: Wirtschaftsverkehr - Bestandsanalyse
- Plan 2.8.1: Mobilitätsmanagement: Kfz-bezogene Angebote
- Plan 2.8.2: Mobilitätsmanagement: Fahrrad-bezogene Angebote
- Plan 2.9.1: Unfallhäufungsstellen 2011 – 2014

Tabellen

Tabelle A 2-1: Grunddaten Nahmobilität

Tabelle A 2-2: Biebrich: Bestandsaufnahme der Nahmobilität (Aufnahme 21.07.2015)

Tabelle A 2-3: Breckenheim: Bestandsaufnahme der Nahmobilität (Aufnahme 21.07.2015)

Tabelle A 2-4: Westend: Bestandsaufnahme der Nahmobilität (Aufnahme 21.07.2015)

Tabelle A 2-5: Innenstadt: Bestandsaufnahme der Nahmobilität (Aufnahme 21.07.2015)

Tabelle A 2-6. Wichtige Ziele für den Radverkehr

Tabelle A 2-7: Hauptrouten-Bestands Analyse

ABKÜRZUNGEN

AD	Autobahndreieck
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
AStA	Allgemeiner Studierendenausschuss
ASV	Amt für Straßen- und Verkehrswesen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
Bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
Bf	Bahnhof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
B+R	Bike & Ride
BVZ	Bundesverkehrszählung
dB(A)	Dezibel (A-Bewertung)
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ESWE	Stadtwerke Wiesbaden
Ffm	Frankfurt am Main
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HBVA	Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen
HLSV	Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
HLUG	Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie
HVZ	Hauptverkehrszeit
IV	Individualverkehr
ivm	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain
K	Kreisstraße
KEP	Kurier-Express-Paket-Dienste
Kita	Kindertagesstätte
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
Krad	Kraftrad (motorisiertes Zweirad)
L	Landesstraße

L _{DEN}	Lärmpegel Day-evening-night
Lkw	Lastkraftwagen
Infz	leichtes Nutzfahrzeug (< 3,5t)
LKZ	Lärmkennziffer
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
MIV	motorisierter Individualverkehr
MTV	Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft
MVG	Mainzer Verkehrsgesellschaft
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
P+R	Park & Ride
Pkw	Personenkraftwagen
PLS	Parkleitsystem
PSA	Parkscheinautomat
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
QZG	Quell-Zielgruppe
RegFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RNN	Rhein Nahe Nahverkehrsverbund
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
RTW	Regionaltangente West
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
T30/T50	Tempo 30 bzw. Tempo 50
VDRM	Verkehrsdatenbasis Rhein-Main
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung
VZH	Verkehrszentrale Hessen
WE	Wohneinheiten
WISEK	Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden
ZIV	Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme GmbH

1 Einleitung

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

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. Er soll die kommunale Verkehrspolitik in der Stadt Wiesbaden langfristig ausrichten und Weichen stellen für räumliche und sektorale Teilplanungen. Vor allem aber sollen, angesichts der Komplexität der Aufgabe, Entscheidungsgrundlagen nachvollziehbar aufgearbeitet und Handlungsspielräume aufgezeigt werden, um der Bevölkerung, der Wirtschaft und weiteren wichtigen Akteuren Gewissheit über die kommunalen Absichten zur Verkehrsentwicklung und damit auch zur Stadtentwicklung zu verschaffen.

Im Verkehrsentwicklungsplan ist in mehrfacher Hinsicht eine Integrationsaufgabe zu lösen:

- Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung müssen als zwei Seiten ein und derselben Medaille begriffen werden, denn Verkehr ist eine von Siedlungsstrukturen und Flächennutzungen abhängige Variable.
- Der enge Zusammenhang zwischen Umfeld- bzw. Umweltqualität und Verkehrsgeschehen muss beachtet werden, denn nur so kann ein wirksamer Beitrag zur Attraktivität der Stadt und zur Einhaltung verbindlicher Umwelt-Grenzwerte geleistet werden.
- Verkehrsentwicklungsplanung darf nicht nur als technische Aufgabe, sondern muss auch als gesellschaftliche Aufgabe gesehen werden, bei der die Anforderungen der Menschen an das Verkehrssystem aus ihren jeweiligen Lebenszusammenhängen in den Fokus gerückt werden.
- Die verschiedenen Verkehrsmittel mit ihren jeweils spezifischen Stärken und Schwächen müssen als Gesamtsystem begriffen und beplant werden, in dem sie nicht nur konkurrieren, sondern vor allem einander ergänzen.

Parallel zum Verkehrsentwicklungsplan wird in Wiesbaden derzeit das Stadtentwicklungskonzept 2030 (WISEK 2030) erarbeitet. Darin liegt die Chance, schon zu einem frühen Zeitpunkt gemeinsame Planungs- und Entwicklungsziele abgestimmt festzulegen.

Im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens mit wesentlichen Akteuren aus der Stadt Wiesbaden, dem Bearbeitungsteam WISEK 2030 im Teilprojekt Mobilität und verschiedenen Bürgerveranstaltungen (öffentliche Auftaktveranstaltung, Veranstaltung mit den Ortsbeiräten, Bürgerveranstaltung „Mobilität anders denken“ und „Wirtschaftsrunde“) wurden in einem diskursiven Prozess die Ergebnisse aus Gutachtersicht rückgekoppelt.

Mit dem vorliegenden Zwischenbericht zur Bestandsanalyse ist die erste Phase der Bearbeitung abgeschlossen. Die Ergebnisse sind wichtige Grundlage für die Formulierung von Entwicklungszielen, für die Bildung von Szenarien sowie für die Erarbeitung eines integrierten Handlungskonzepts auch im Wechselspiel mit dem WISEK 2030.

Vorrangiges Ziel der Bestandsanalyse war es, die gegenwärtige Verkehrssituation in der Stadt unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel zu bewerten. Dabei wurde jeweils verkehrsmittelbezogen die Infrastruktur und im motorisierten Individualverkehr auch die Verkehrsnachfrage untersucht. Die Bestandsanalyse basiert sowohl auf der Bestandserhebung vor Ort und Auswertung als auch auf der Analyse und Aufbereitung vorliegender Unterlagen¹ durch die beauftragten Gutachterbüros ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme und VERKEHRSLÖSUNGEN.

Mit der Fachverwaltung der Stadt Wiesbaden wurden die methodische Vorgehensweise und die Ergebnisse kontinuierlich abgestimmt.

¹ u.a. Nahverkehrsplan (2015), Luftreinhalteplan (2012), Lärmaktionsplan (Entwurf 2015), Radverkehrskonzept (2015), Integriertes Klimaschutzkonzept (2015) und Einzelhandelskonzept (2015)

IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de