



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

<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>1</b>	
<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>5</b>
1.1	Aufgabenstellung	5
1.2	Berichtsaufbau	7
<b>2</b>	<b>AUF DEM WEG ZUR VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG 2030</b>	<b>8</b>
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
<b>3</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG BESTANDSANALYSE</b>	<b>16</b>
<b>4</b>	<b>ZIELSYSTEM</b>	<b>19</b>
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
<b>5</b>	<b>VERKEHRSMODELL UND ANALYSEFALL</b>	<b>33</b>
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
<b>6</b>	<b>SZENARIEN</b>	<b>47</b>
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
<b>7</b>	<b>INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT</b>	<b>77</b>
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
<b>8</b>	<b>UMSETZUNG UND ERFOLGSKONTROLLE</b>	<b>145</b>
8.1	Grundlegende Wirkungen des Handlungskonzeptes	145
8.2	Umsetzungskonzept	157
8.3	Kontrolle der Zielerreichung	160
8.4	Detailbetrachtung Citybahn	164
<b>9</b>	<b>PERSPEKTIVEN</b>	<b>176</b>
<b>10</b>	<b>ANHÄNGE</b>	<b>180</b>
<b>11</b>	<b>QUELLEN</b>	<b>181</b>

## 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 Einpendelnden 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 <sub>w,5</sub>	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 <sub>x</sub>	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 Bevölkerungs- 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 NO<sub>2</sub>-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
<b>Modal Split Wiesbadener Bevölkerung [%]</b>	ÖV	15	15	16
	MIV	49	46	38
	Rad	8	9	15
	Fuß	28	30	31
<b>Kfz-Kilometer [1.000 Fzg-km]</b>		3.880	4.160	3.830
<b>Kfz-Verweildauer [1.000 Std]</b>		138	155	137
<b>Kfz-Durchschnittsgeschwindigkeit [km/h]</b>		28,1	26,8	28,0

Quelle: Eigene Darstellung

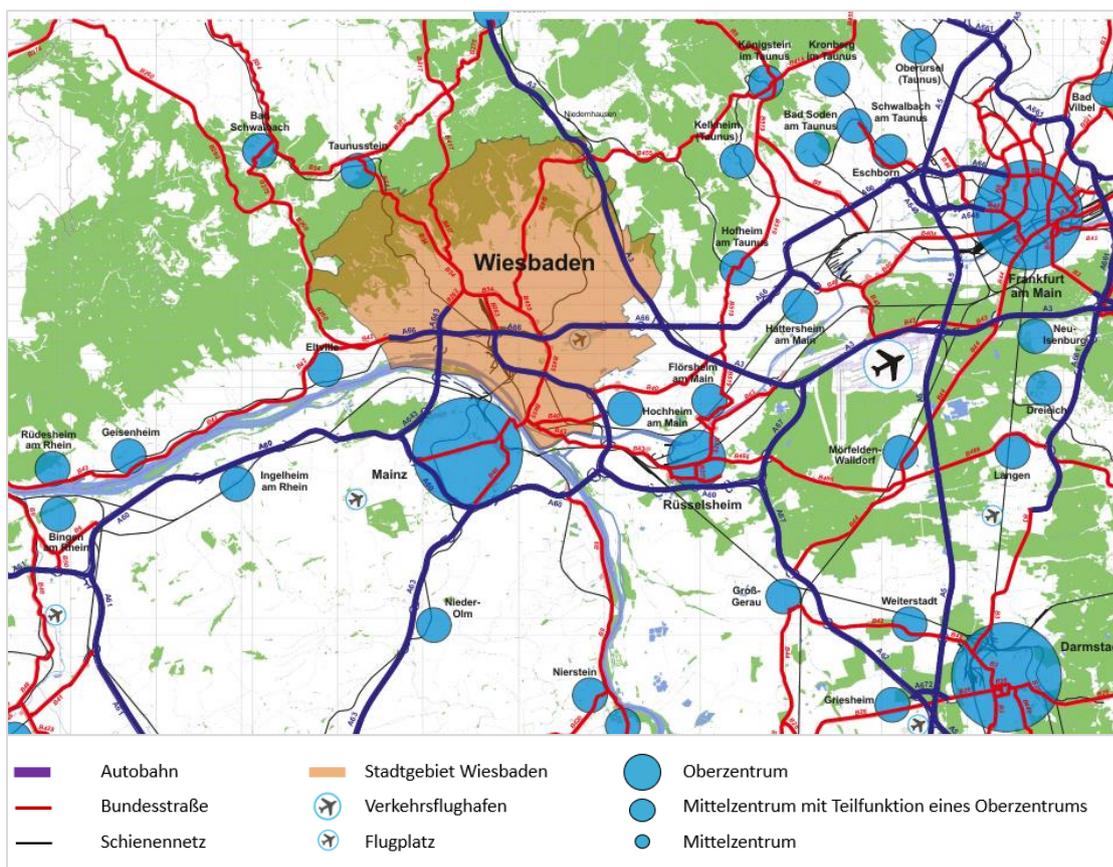
Das Integrierte Handlungskonzept und die darin enthaltenen **48 Maßnahmen** stellen eine solide, fachliche und unter Beteiligung der Vertreter der Bürgerschaft entwickelte Basis dar, den Verkehr in Wiesbaden, entsprechend den Zielen des Zielsystems, zukunftsfähig zu gestalten.

# 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 wurden<sup>1</sup>. 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.

---

<sup>1</sup> 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 Unterlagen<sup>2</sup>. 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.

---

<sup>2</sup> u.a. Nahverkehrsplan (2015), Luftreinhalteplan (2012), Lärmaktionsplan (2016), 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](mailto:tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de)