

4 Zielsystem

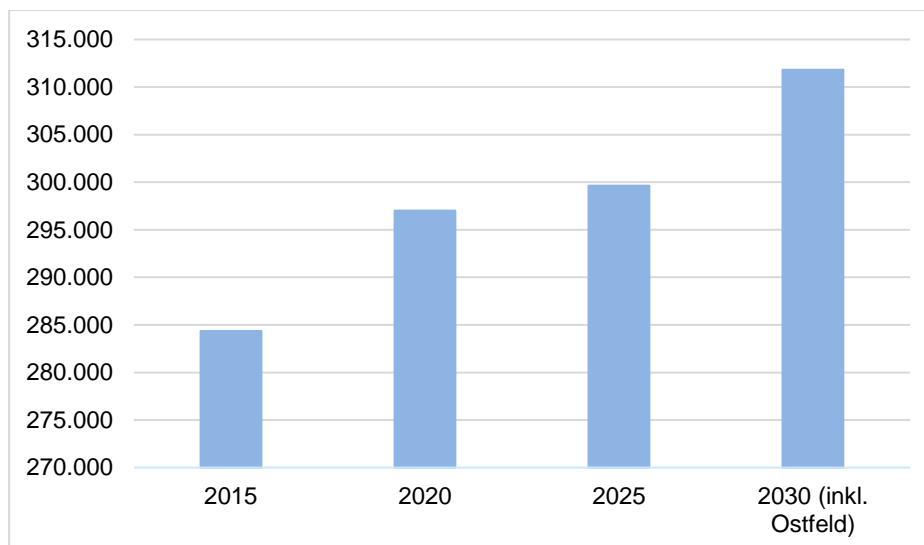
4.1 Verkehrsentwicklung bis 2030 – Was kommt auf Wiesbaden zu?

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



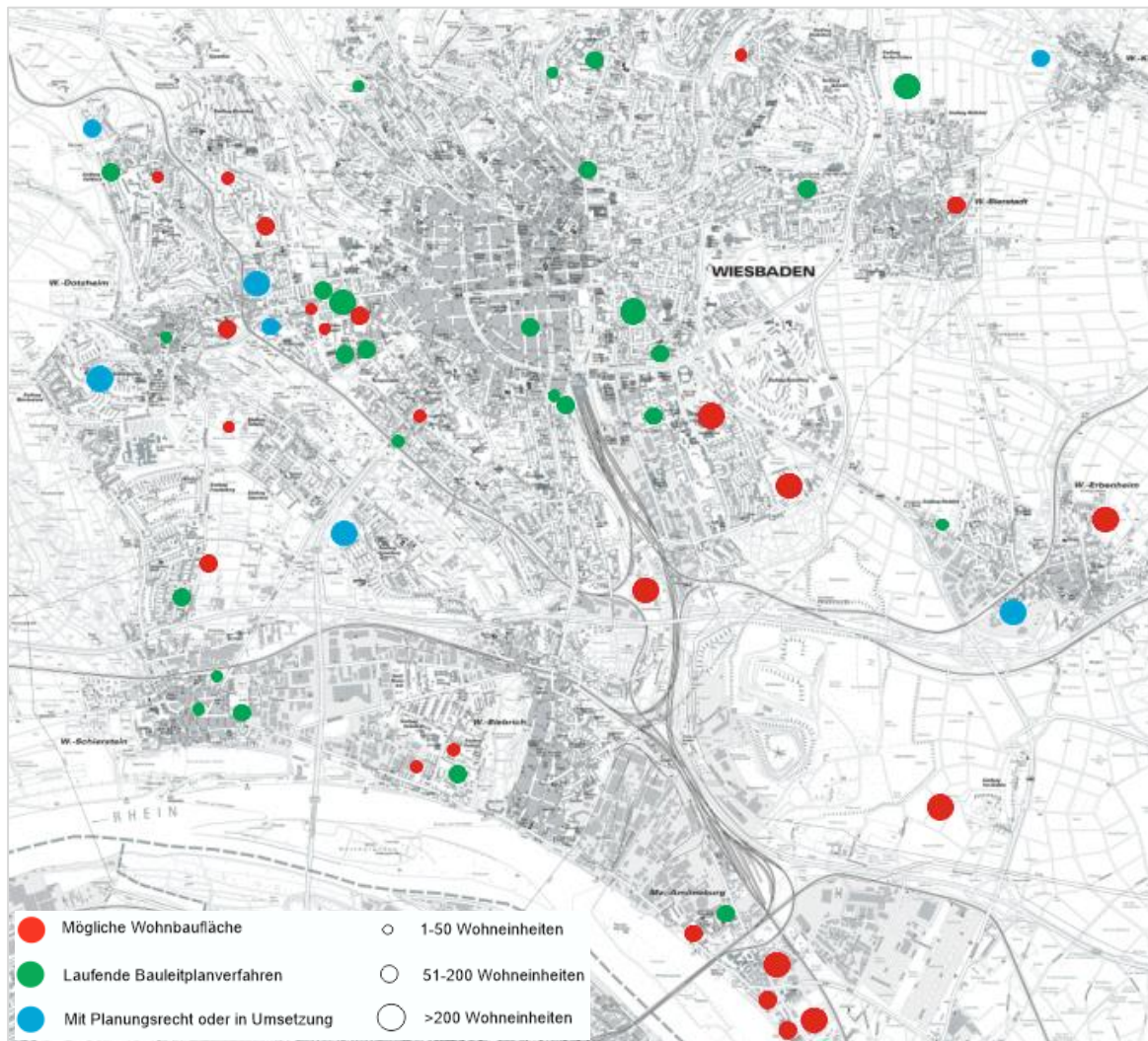
Quelle: Amt für strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik der Stadt Wiesbaden, eigene Darstellung

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

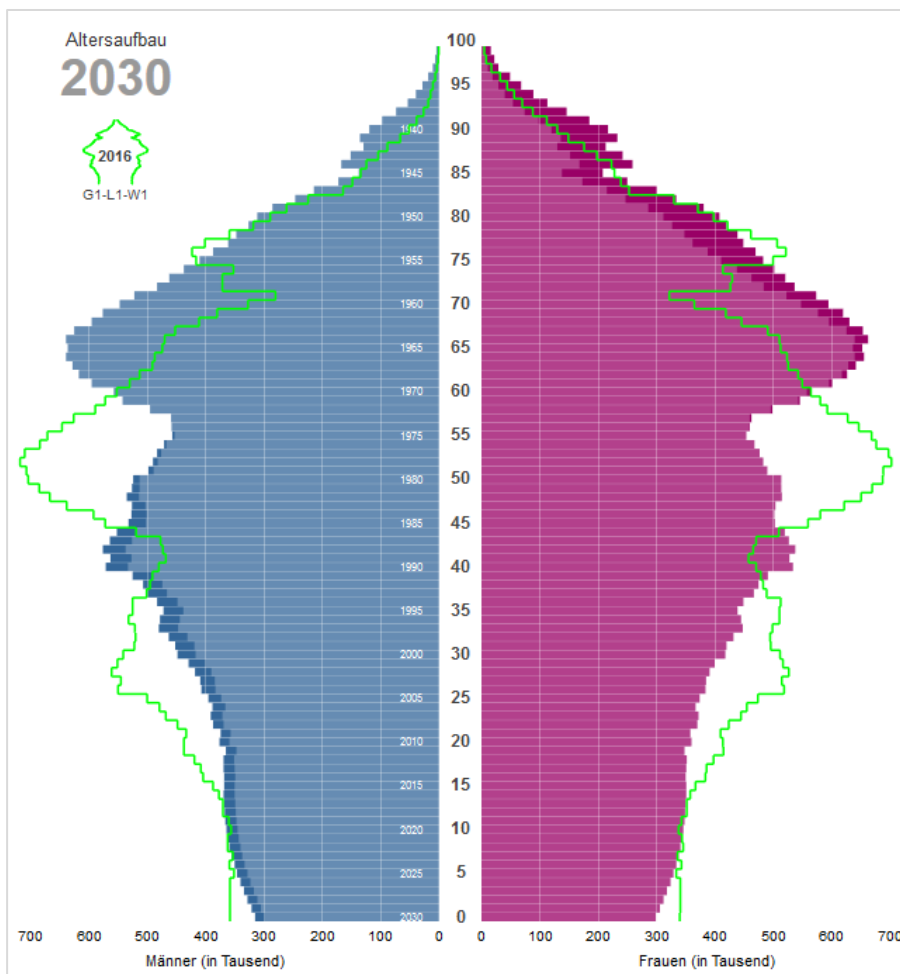


Quelle: Stadtplanungsamt der Stadt Wiesbaden (Stand: Oktober 2018), eigene Darstellung

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

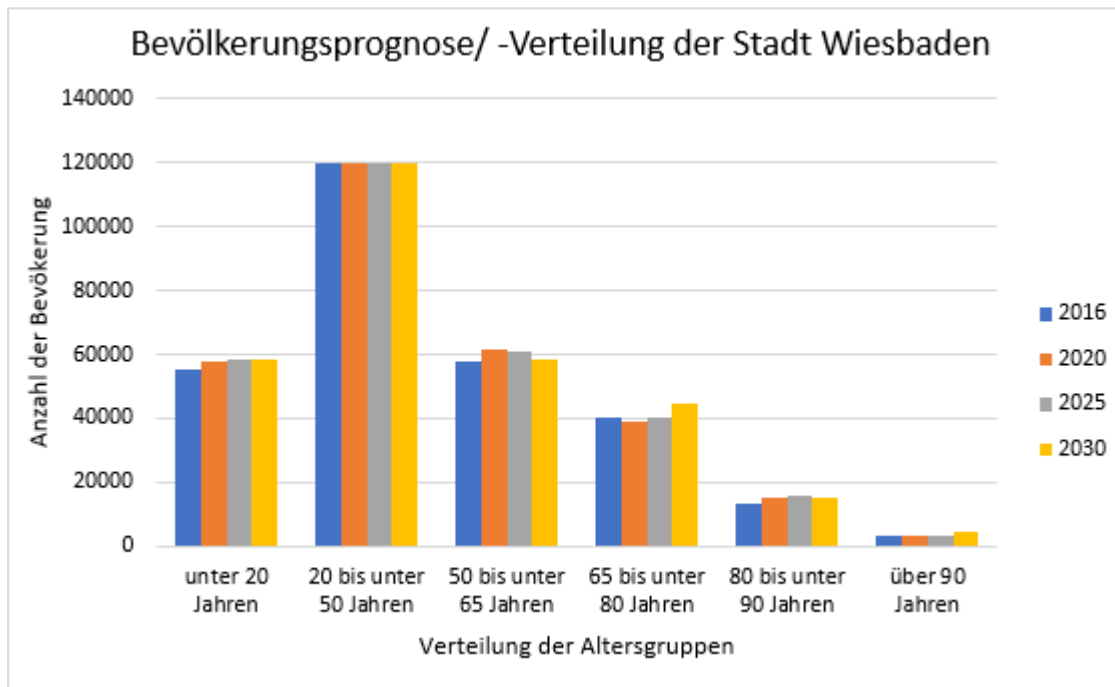


Quelle: Statistisches Bundesamt¹³

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 Unfallhäufungspunkten
- 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.

IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de