

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 Buslinienetz 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.

IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de