

8 Umsetzung und Erfolgskontrolle

8.1 Grundlegende Wirkungen des Handlungskonzeptes

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

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

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

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

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

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

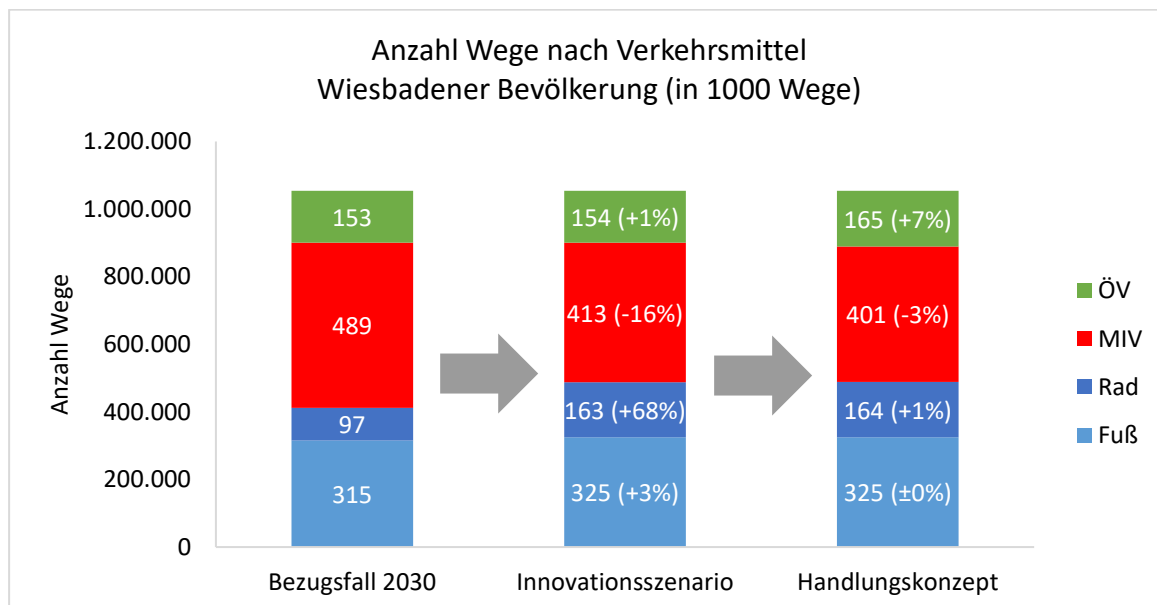
Im Handlungsfeld **Mobilitätsmanagement** tragen die Maßnahmen zu einer modalen Verlagerung zum Umweltverbund bei sowie durch Informations- und Marketingmaßnahmen auch zur Veränderung der Mobilitätskultur. Indirekt unterstützen sie damit die Verkehrsabwicklung des motorisierten Verkehrs und reduzieren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

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

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

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

Abbildung 8-1: Anzahl Wege nach Verkehrsmittel Wiesbadener Bevölkerung



Quelle: Eigene Darstellung

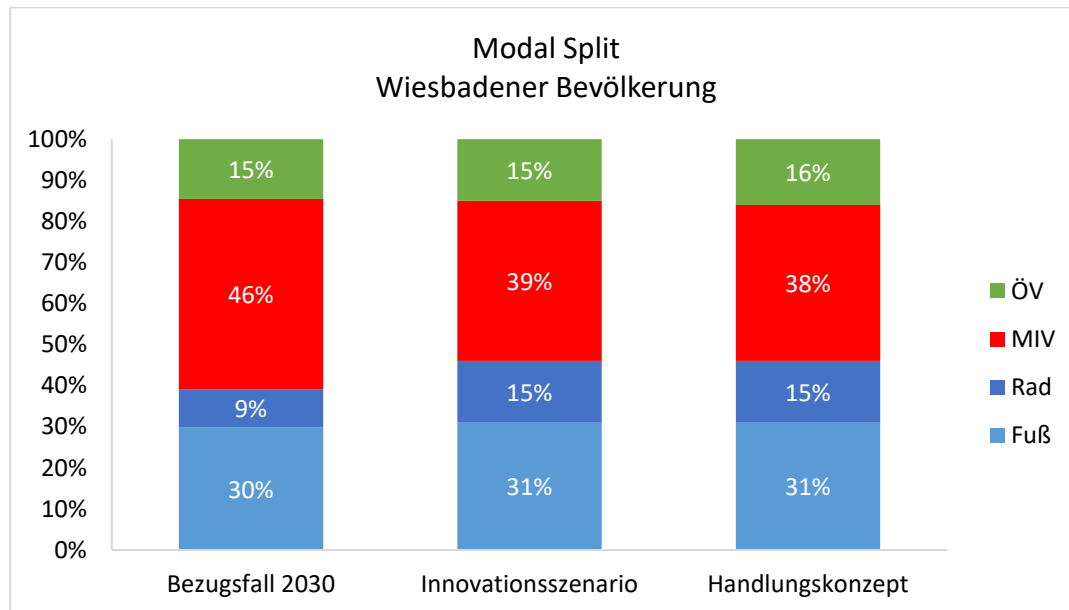
⁵⁰ Die CityBahn-Untersuchung ist zum Zeitpunkt der VEP-Bearbeitung nicht abgeschlossen. Es wurden die bis zum 17.01.2019 bekannten und übermittelten Daten verwendet und in die Modellbetrachtung integriert.

⁵¹ Verlagerungsmatrix der PTV Group Karlsruhe, Februar 2018

⁵² TBA Wiesbaden, Stand 17.01.2019

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

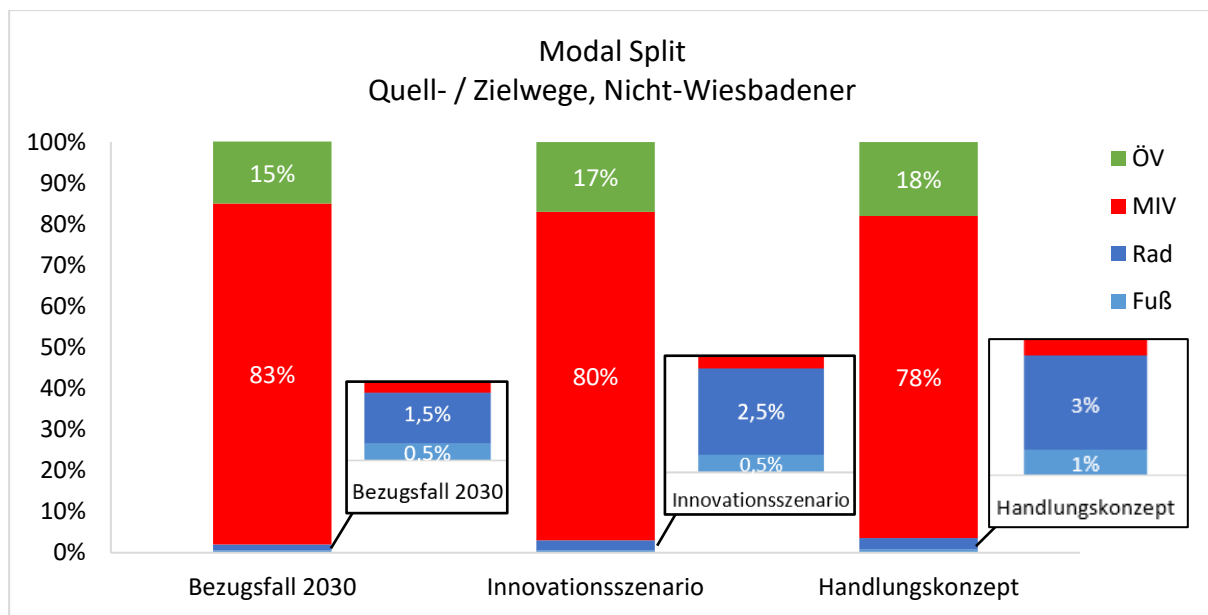
Abbildung 8-2: Modal Split Wiesbadener Bevölkerung



Quelle: Eigene Darstellung

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

Abbildung 8-3: Modal Split Nicht-Wiesbadener



Quelle: Eigene Darstellung

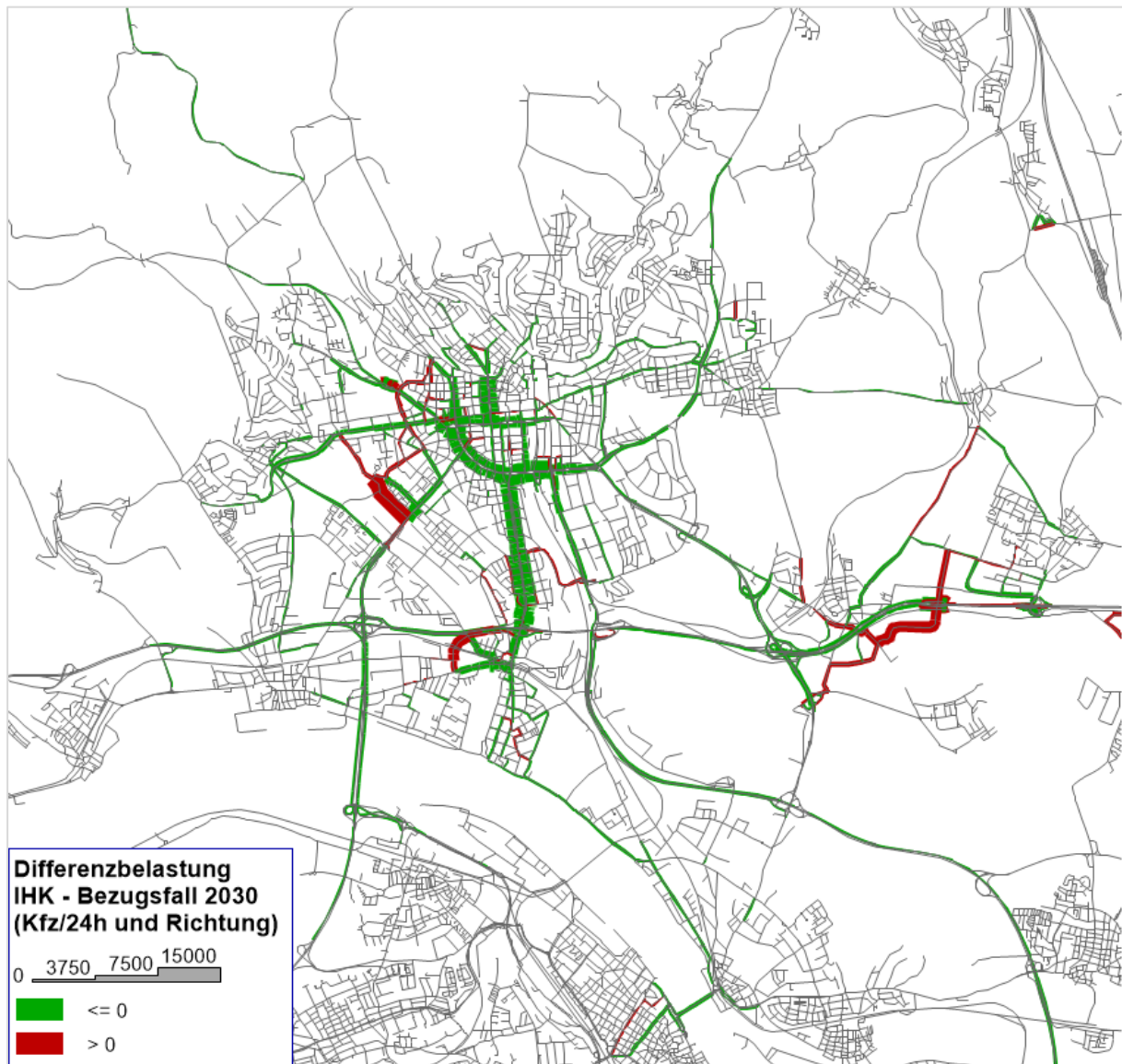
Anstelle der Veränderungen im Mobilitätsverhalten wurden auch weitere Maßnahmen im Wiesbadener Straßennetz in das Verkehrsmodell aufgenommen (vgl. Kapitel 7.4).⁵⁴ Die Gruppierung aller Maßnahmen, die teilweise bereits im Bezugsfall 2030 berücksichtigt sind, ist in Anhang 8.4.1 und Anhang 8.4.2 abgebildet.

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

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

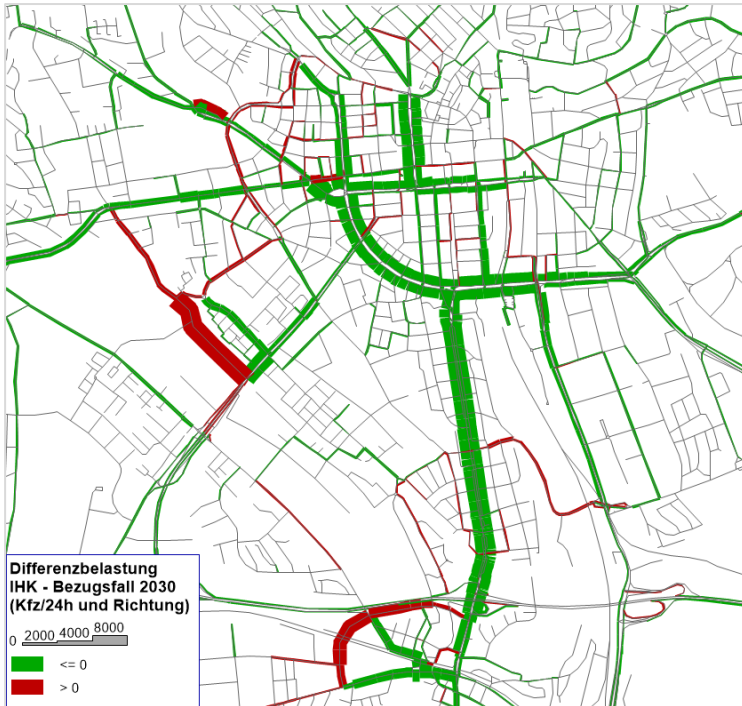
Die Verkehrsumlegung des Szenarios „Integriertes Handlungskonzept“ führt zu folgendem Belastungsbild für das Stadtgebiet Wiesbaden (vgl. Abbildung 8-4, Abbildung 8-5, Abbildung 8-6):

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



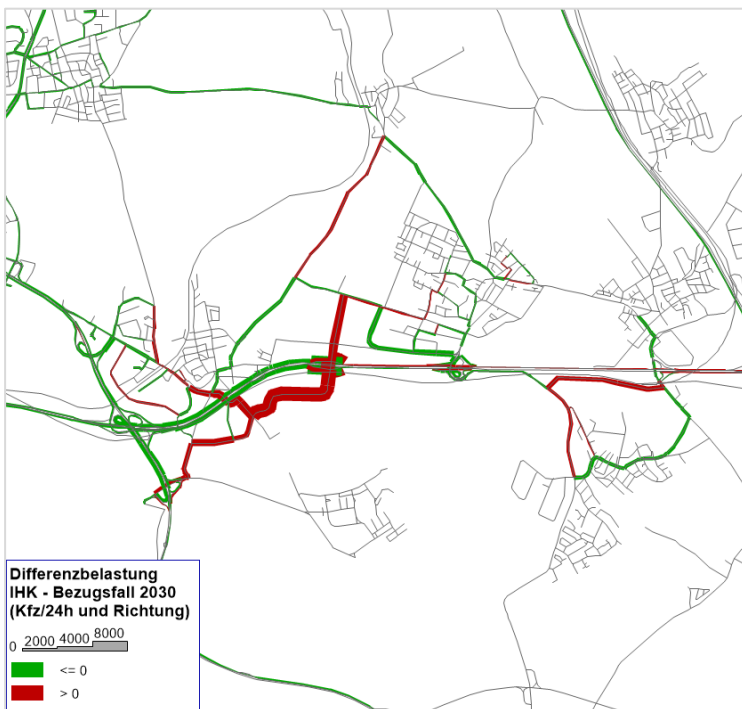
Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

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



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

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



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

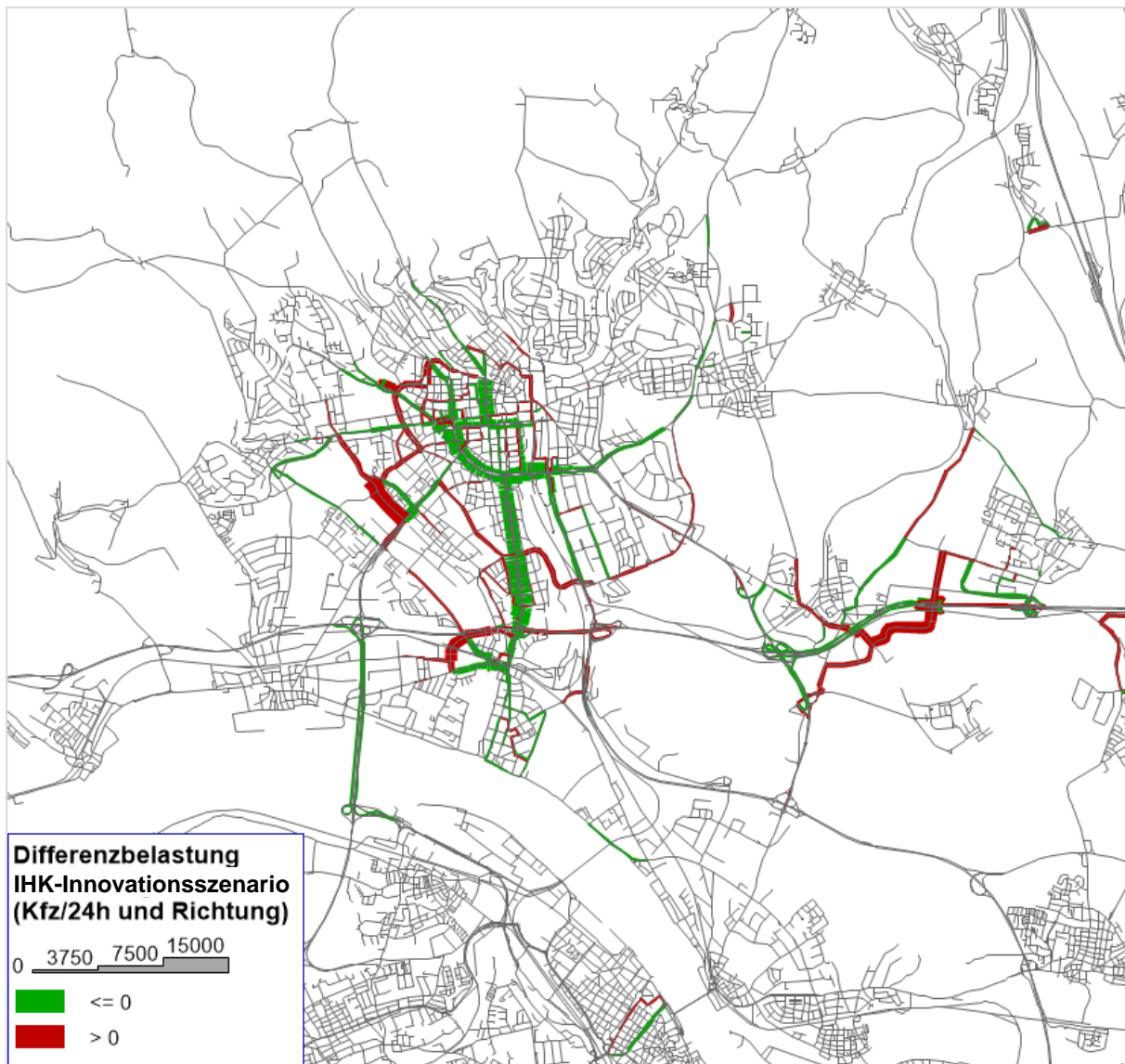
Die deutlichsten verkehrlichen Wirkungen im Straßennetz lassen sich im Vergleich zum Bezugsfall 2030 wie folgt beschreiben:⁵⁵

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

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

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

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



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

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

Tabelle 8-1: Mobilitätsparameter Handlungskonzept

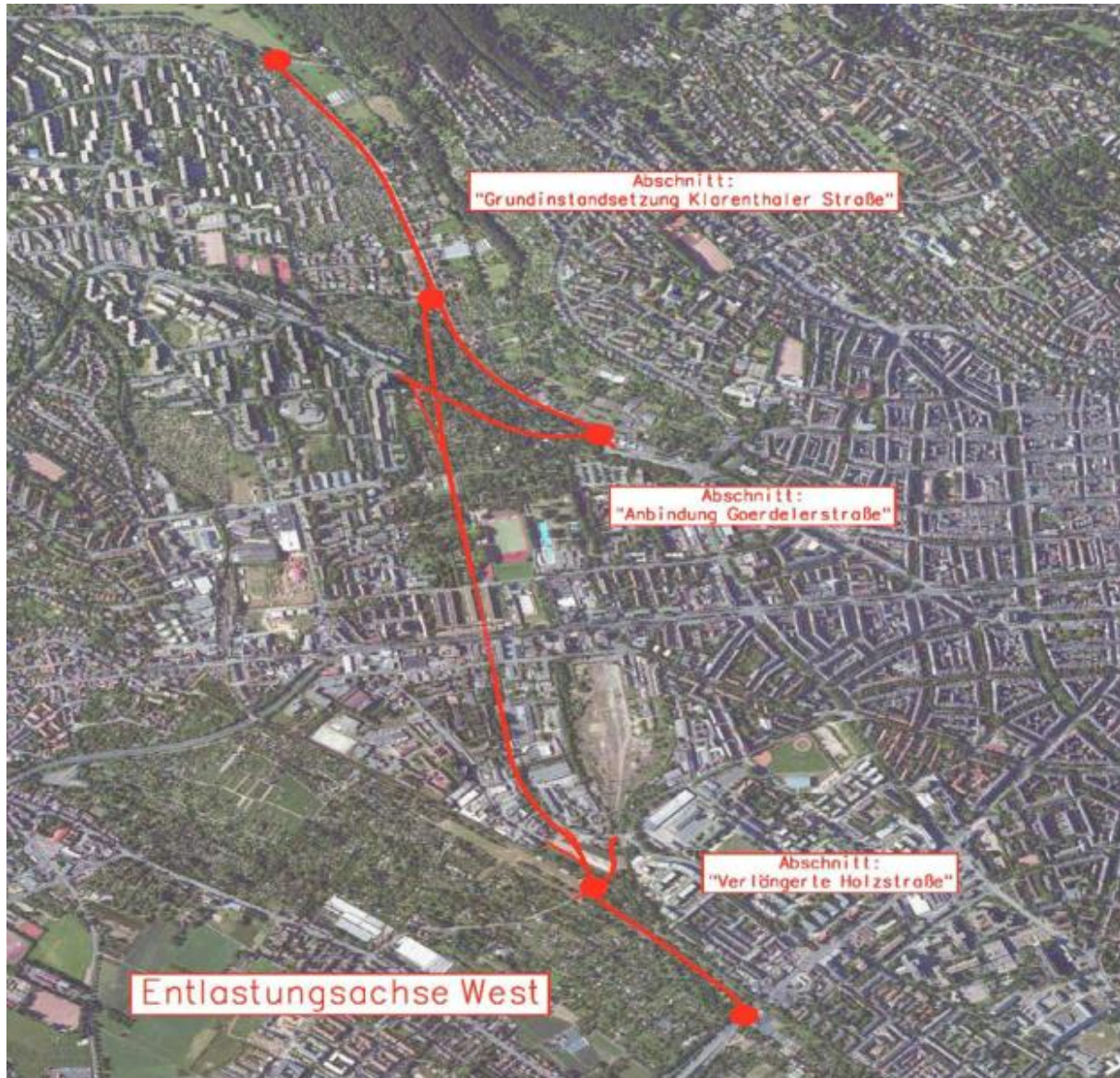
		Analyse 2015	Bezugsfall 2030	Innovations-szenario	Handlungs-konzept
Modal Split Wiesbadener Bevölkerung [%]	ÖV	15	15	15	16
	MIV	49	46	39	38
	Rad	8	9	15	15
	Fuß	28	30	31	31
Kfz- Kilometer [1000 km]		3.880	4.160	3.900	3.830
Kfz-Verweildauer [1000 Std]		138	155	139	137
Kfz-Durchschnitts- Geschwindigkeit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

Quelle: Eigene Darstellung

Detailbetrachtung Entlastungsachse West

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

Abbildung 8-8: Möglicher Verlauf der Entlastungsachse West



Quelle: TBA Wiesbaden

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

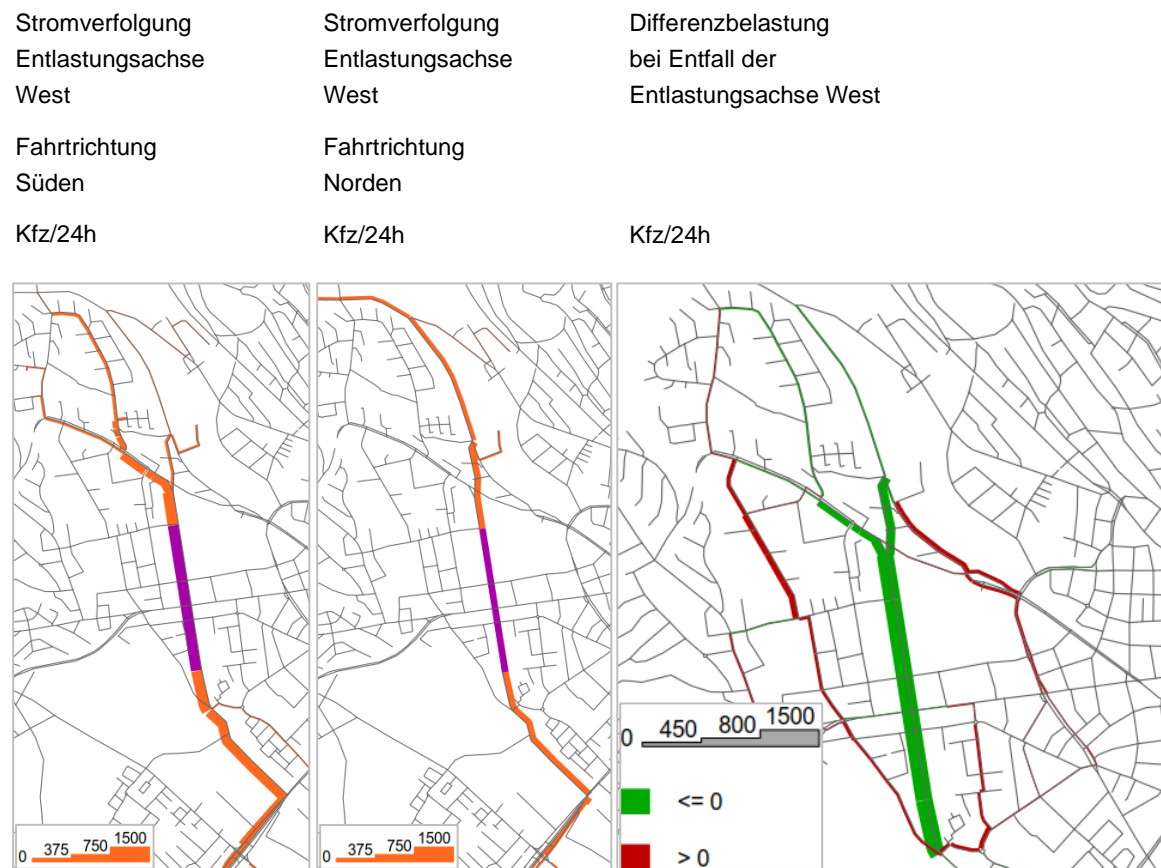
Die im IHK-Szenario simulierte Maßnahme der Entlastungsachse West führt zu einer Tagesbelastung von ca. 2.500 Kfz. Nach Gegenüberstellung der zur Umsetzung notwendigen, aufwändigen Baumaßnahmen kann der Nutzen als gering eingeschätzt werden. Die im Rahmen der Detailbetrachtung überprüfte Verkehrsnachfrage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

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

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

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

Abbildung 8-9: Belastungsdaten Detailbetrachtung Entlastungsachse West



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

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

8.2 Umsetzungskonzept

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

Tabelle 8-2: Umsetzungskonzept

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

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

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

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

Quelle: Eigene Darstellung

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

8.3 Kontrolle der Zielerreichung

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

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

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

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

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

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

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

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

Quelle: Eigene Darstellung

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

Tabelle 8-4: Indikatoren für die Evaluation der Handlungsfelder

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

Quelle: Eigene Darstellung

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

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

Auf Basis der Dokumentation können Aussagen getroffen werden,

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

8.4 Detailbetrachtung Citybahn

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

Szenario Citybahn Ohnefall

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

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

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

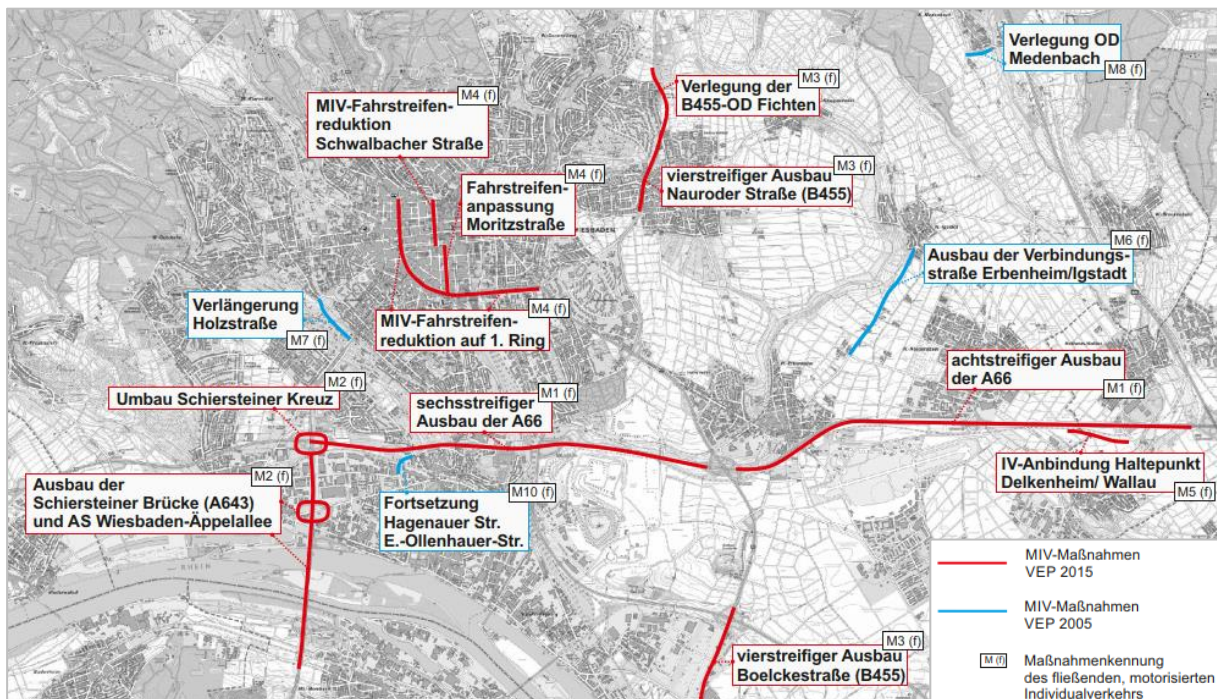
⁵⁷ Das Sofortpaket Luftreinhalteplan wurde durch die LHW und zeitlich nach der Untersuchung des Integrierten Handlungskonzepts erarbeitet. Nach späterer Prüfung der Auswirkungen auf den MIV wurde eine gute Übereinstimmung zum bereits berechneten IHK-Szenario festgestellt. Die MIV-Wirkungen im IHK-Szenario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

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

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

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

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

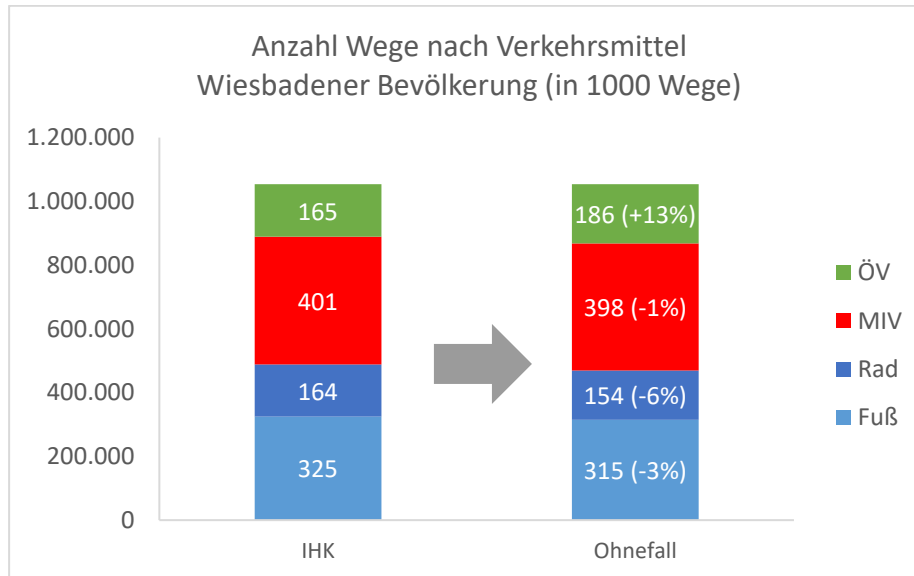


Quelle: Stadtplan der LHW, eigene Darstellung

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

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

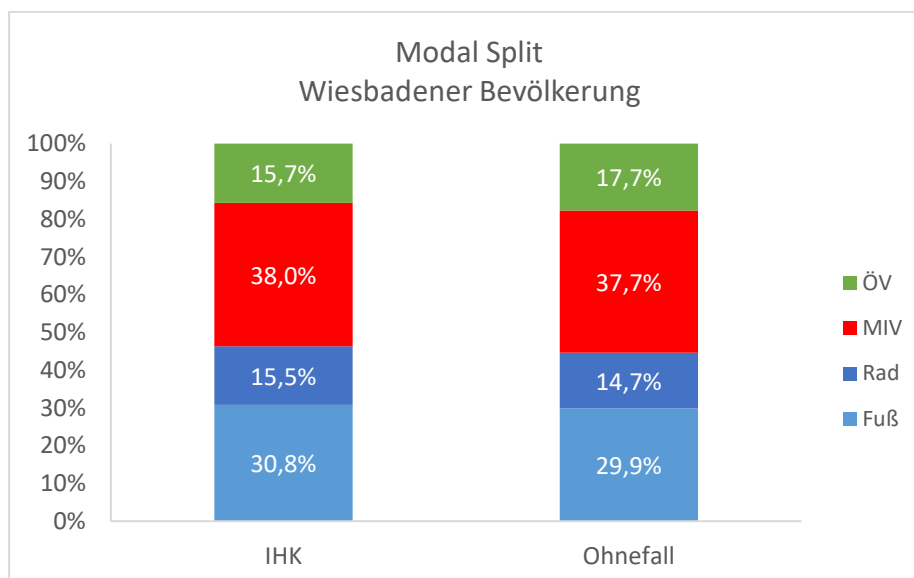
Abbildung 8-11: Ohnefall, Anzahl Wege nach Verkehrsmittel, Wiesbadener Bevölkerung



Quelle: Eigene Darstellung

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

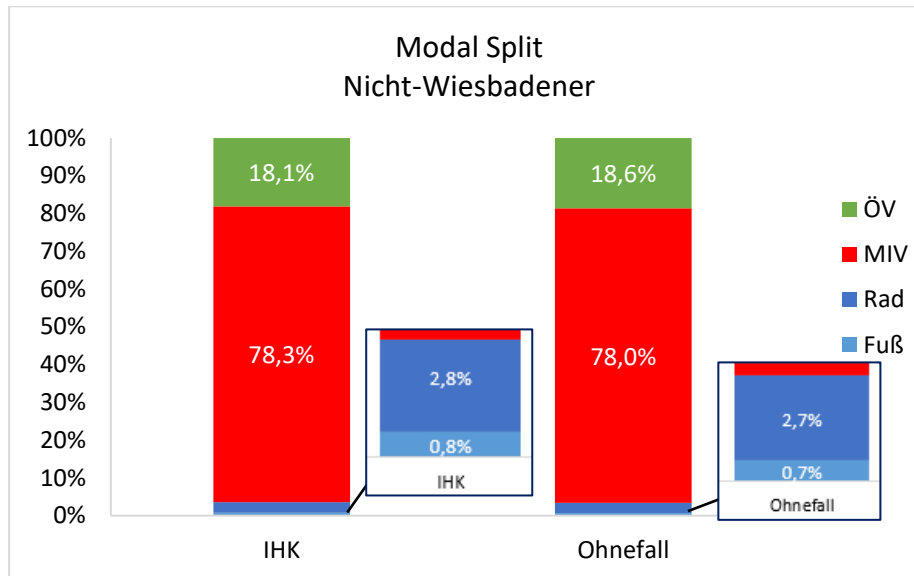
Abbildung 8-12: Ohnefall, Modal Split, Wiesbadener Bevölkerung



Quelle: Eigene Darstellung

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

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



Quelle: Eigene Darstellung

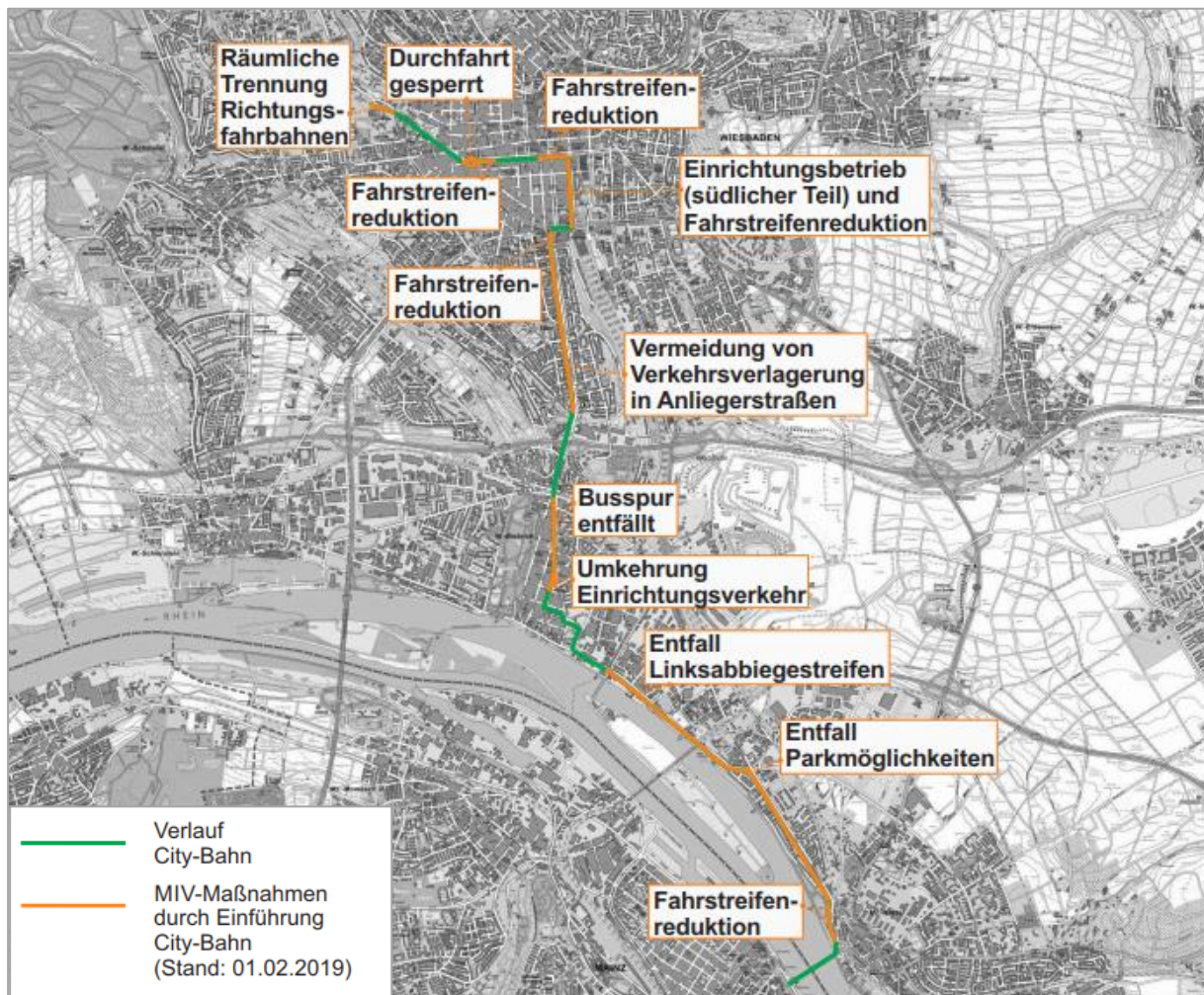
Szenario Citybahn Mitfall

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

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

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

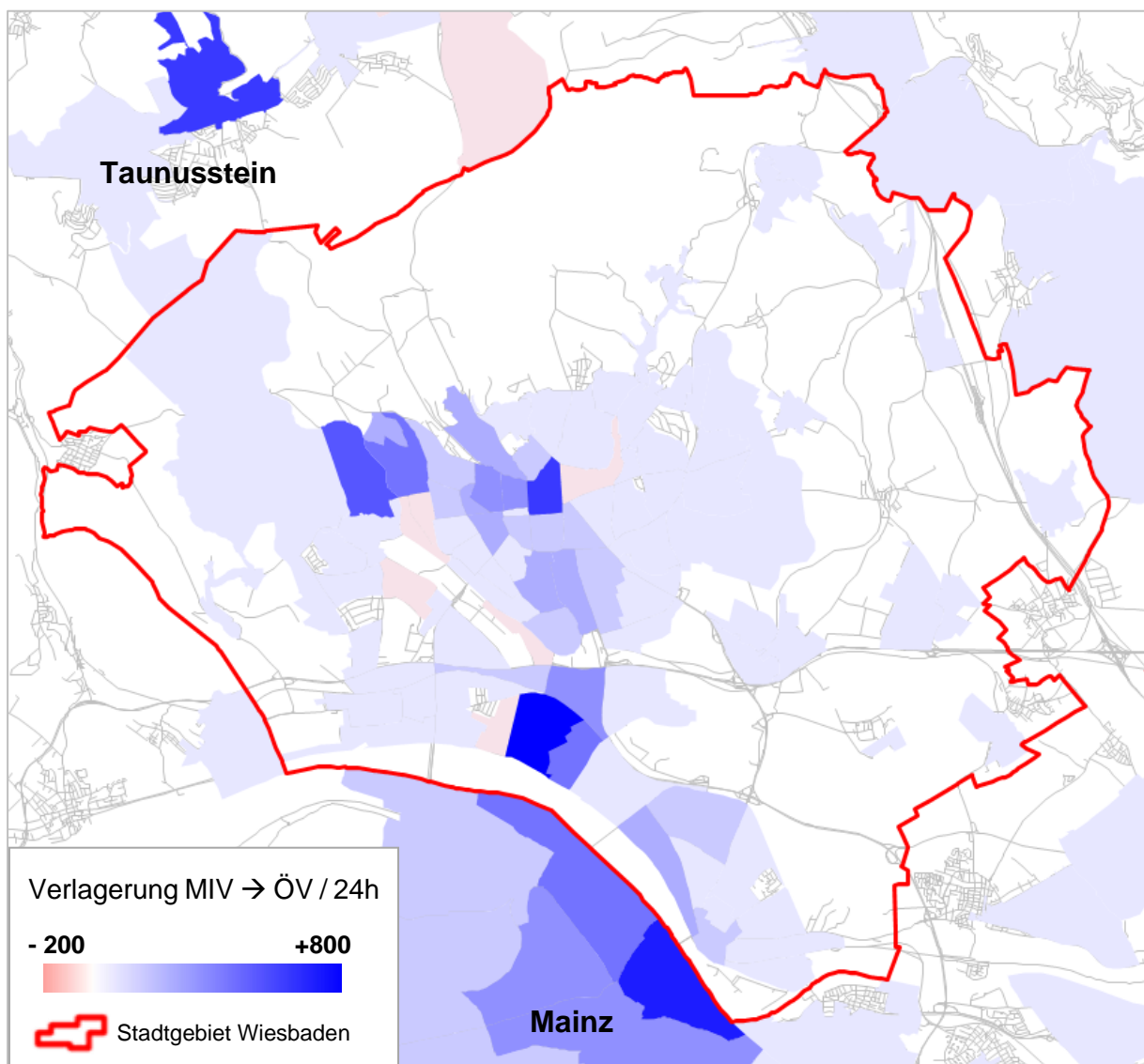
Abbildung 8-14: MIV-Maßnahmen durch Einführung der Citybahn



Quelle: Stadtplan der LHW, eigene Darstellung

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

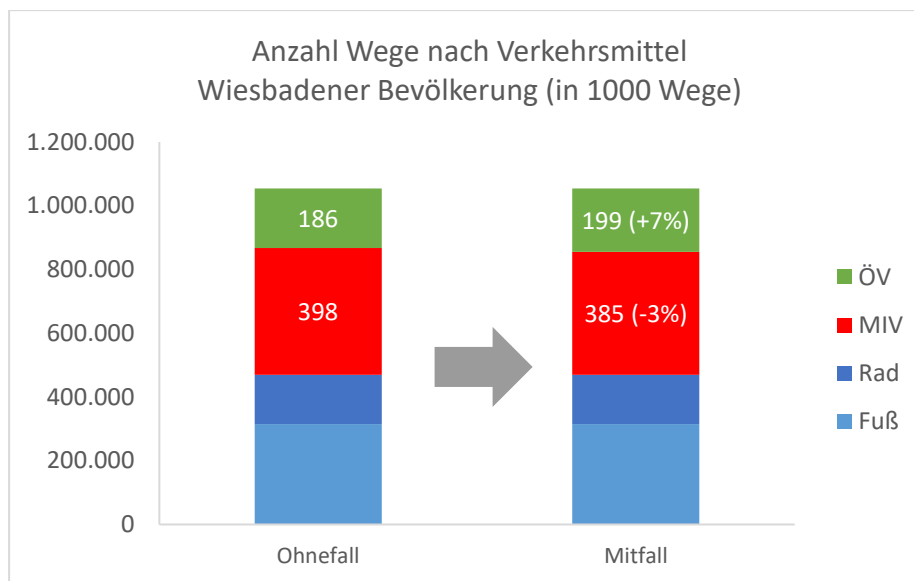
Abbildung 8-15: Verlagertes Quell- und Zielwegeaufkommen zw. MIV und ÖV durch Citybahn



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

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

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



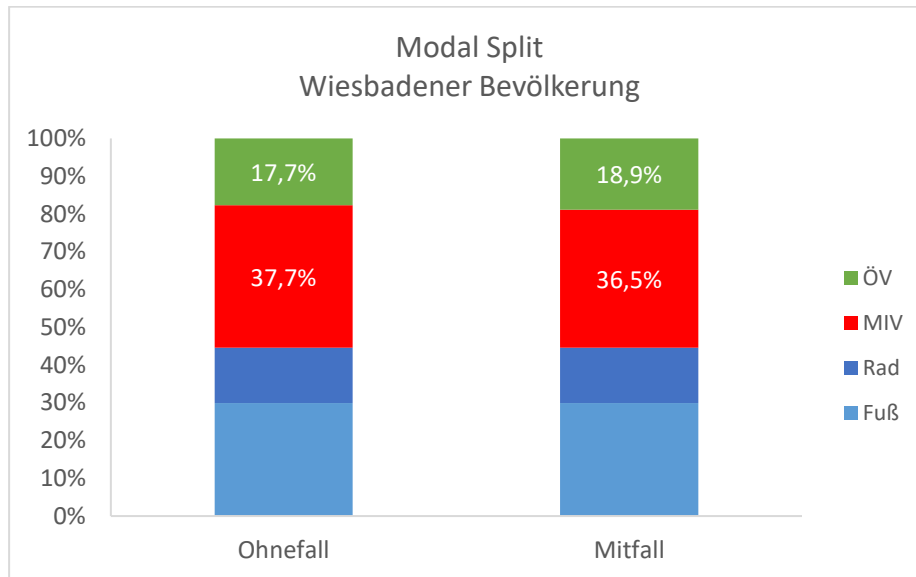
Quelle: Eigene Darstellung

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

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

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

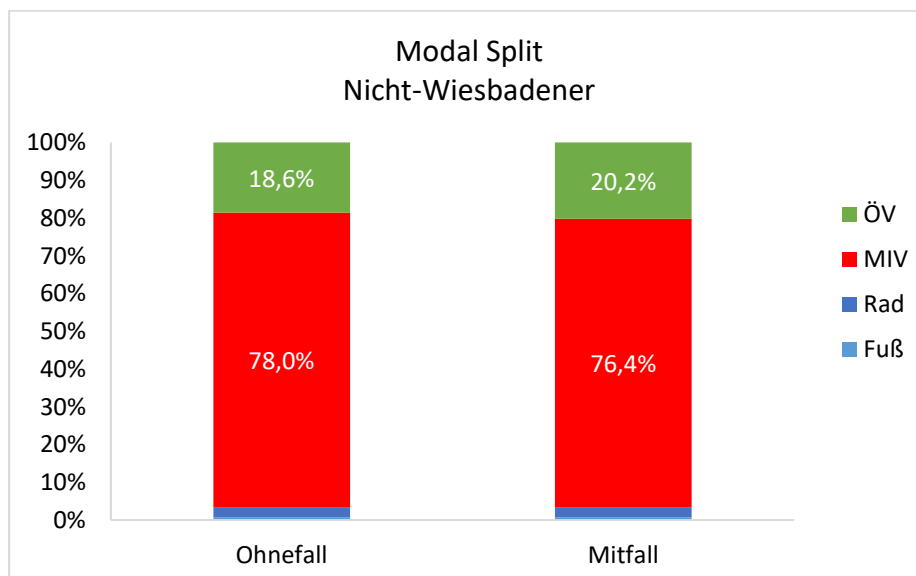
Abbildung 8-17: Mitfall, Modal Split, Wiesbadener Bevölkerung



Quelle: Eigene Darstellung

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

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

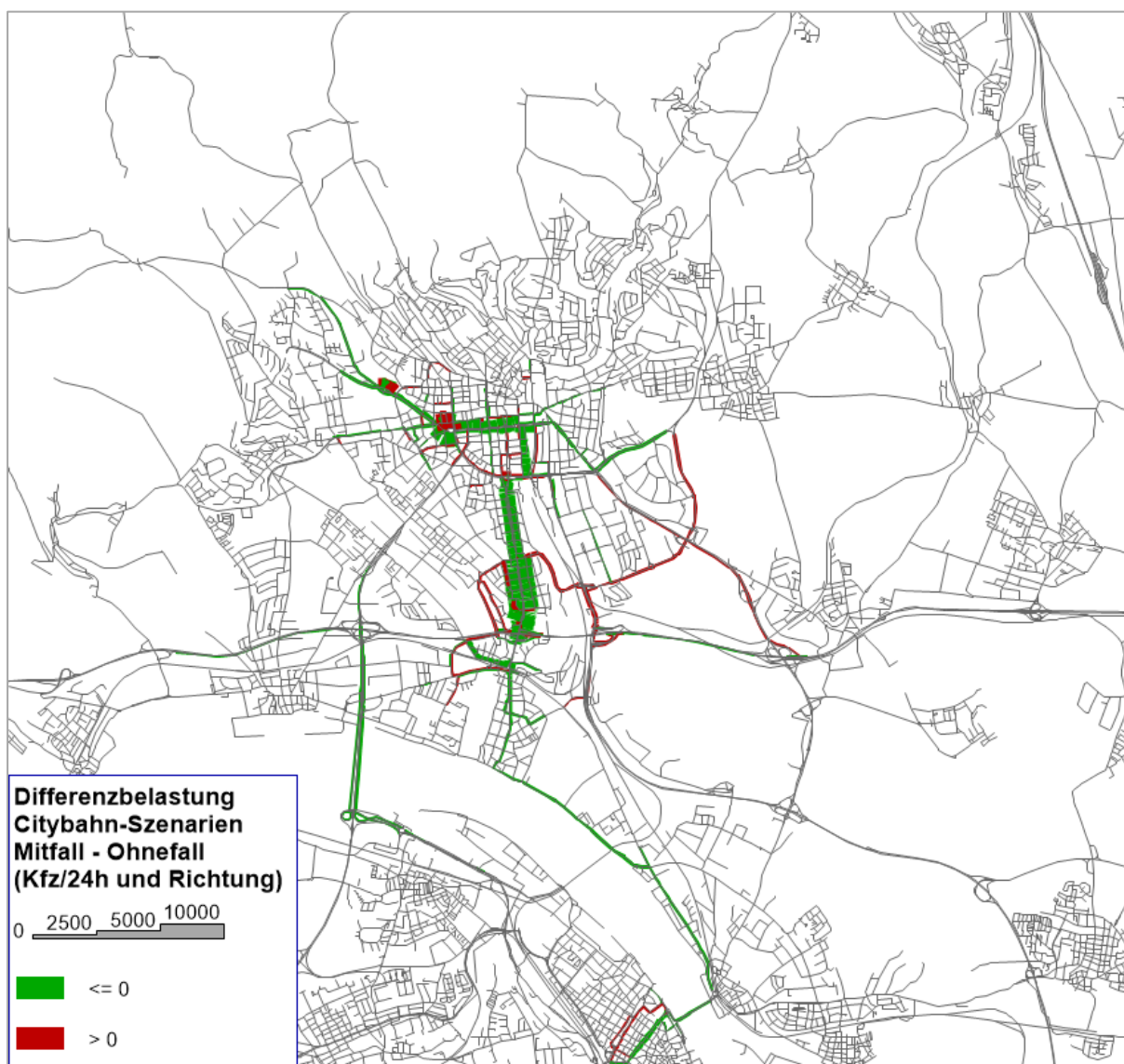


Quelle: Eigene Darstellung

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

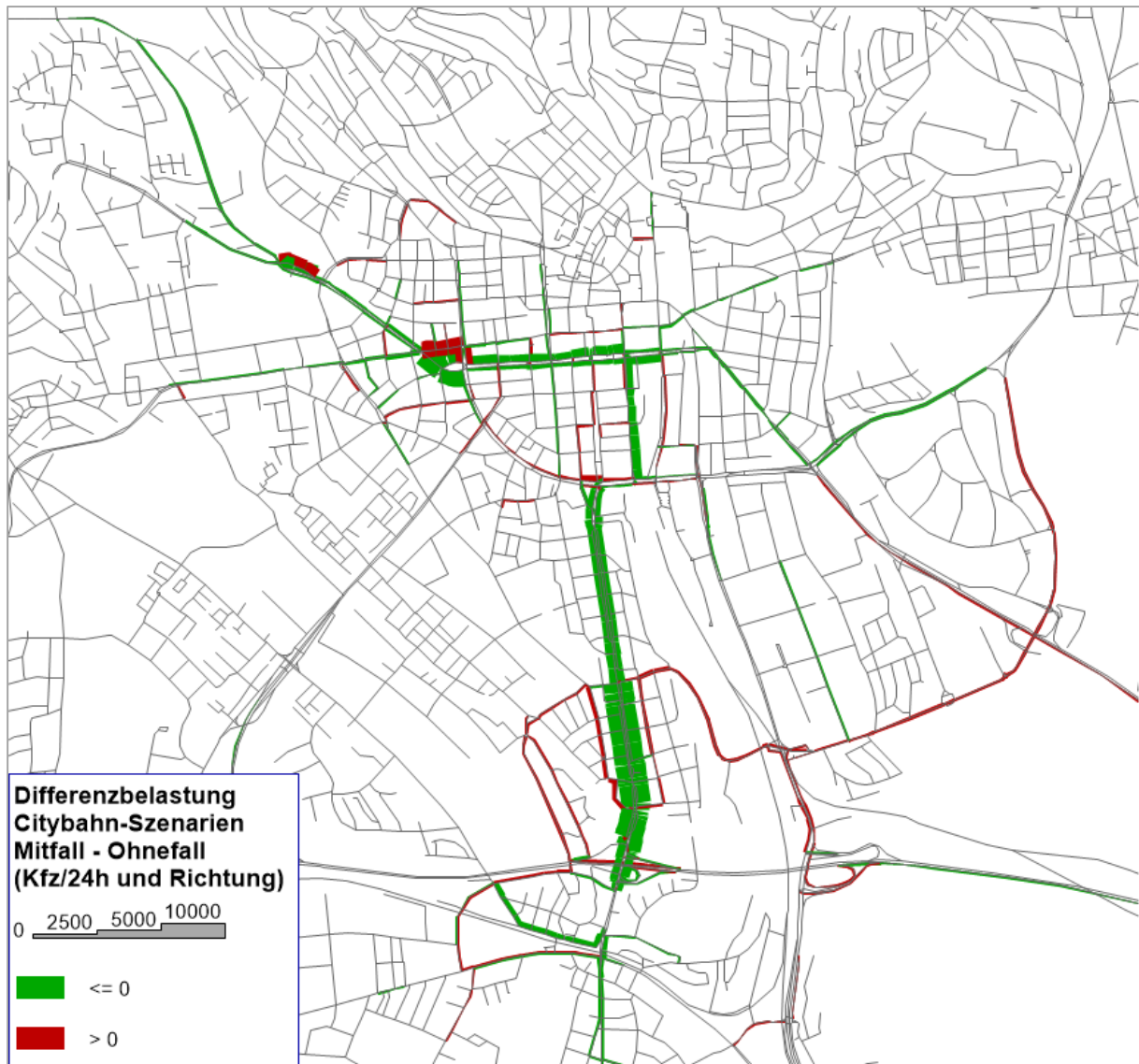
Nach Berechnung der MIV-Verkehrsnachfragedaten beider Szenarien wurden Modellumlegungen auf die vorbereiteten Streckennetze durchgeführt. Die Nachfrage im Mitfall unterscheidet sich vom Ohnefall durch die Verkehrsmittelverlagerung auf den ÖV und das Streckennetz unterscheidet sich durch die im Mitfall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

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



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

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



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

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

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

IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de