

3 Zusammenfassung Bestandsanalyse

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde die Verkehrssituation in der Stadt Wiesbaden untersucht und bewertet. Die Ergebnisse werden im folgenden Abschnitt überblicksartig wiedergegeben. Eine ausführlichere Betrachtung ist im **Teil 1 Bestandsanalyse** festgehalten.

Die Bestandsanalyse behandelt folgende Themen:

- Lage in der Region
- Bevölkerungsentwicklung
- Modal Split im Städtevergleich
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Motorisierter Individualverkehr (MIV), fließend und ruhend
- Wirtschaftsverkehr
- Fußverkehr
- Radverkehr
- Mobilitätsmanagement und vernetzte Angebote
- Umwelt + Klima

Die Landeshauptstadt Wiesbaden liegt im westlichen Teil der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main und verfügt über eine direkte Anbindung an das Autobahn- und Bahnfernverkehrsnetz. Der in unmittelbarer Nähe befindliche Flughafen Frankfurt am Main schafft eine weitere Verbindungsmöglichkeit innerhalb des Rhein-Main Gebiets und darüber hinaus. Die Bevölkerung in Wiesbaden ist in den vergangenen Jahren stetig gewachsen und wird durch die geplanten Impulsflächen (z.B. Ostfeld) auch in Zukunft weiter zunehmen. Ungefähr 40 % der Wiesbader wohnen im Innenstadtbereich. Einen Sonderstatus hält der US-Amerikanische Militärstützpunkt mit ca. 20.000 Bewohnern inne.

Im Vergleich zu anderen hessischen Großstädten weist Wiesbaden einige Besonderheiten im **Modal Split (SrV 2013¹¹)** auf. Dabei dominiert der MIV deutlich mit knapp 48 % an den zurückgelegten Wegen. Obwohl Wiesbaden ausschließlich über ein Bussystem verfügt, beläuft sich der Anteil des ÖPNV auf ungefähr 15 % und ist damit vergleichbar mit Darmstadt oder Kassel. Überdurchschnittlich hoch fällt der Anteil des Fußverkehrs mit ca. 31 % aus. Auffällig ist in Wiesbaden der geringe Anteil des Radverkehrs mit lediglich 6 %. Damit ist der Anteil des Umweltverbunds (Öffentlicher Verkehr (ÖV), Fuß und Rad) mit 52 % im Vergleich geringer als in anderen hessischen Großstädten (z.B. Frankfurt am Main mit 65 %).

¹¹ System repräsentativer Verkehrsbefragungen, 2013

Der **ÖPNV** erfreut sich in Wiesbaden einem allgemein positiven Image. Die gute räumliche und zeitliche Erschließung, sowie eine dichte Taktung sind positiv hervorzuheben. Innovative Maßnahmen wie Busfahrstreifen wurden in Wiesbaden frühzeitig und umfassend umgesetzt. Gleichwohl bestehen auch Defizite bezüglich der Anbindung der östlichen Ortsteile und die Erschließung mit dem SPNV (Ländchesbahn, direkte Anbindung an den Flughafen Frankfurt, Reaktivierung Aartalbahn).

Als problematisch werden die zum Teil überlasteten Kapazitäten des Bussystems gesehen. Zudem sind direkte Anbindungen an den Hauptbahnhof in nur geringer Anzahl vorhanden, zwischen den östlichen Vororten fehlen sie komplett. Ein Angebot zur Koppelung von ÖPNV und anderen Verkehrsmitteln ist für Park+Ride (P+R) oder Bike+Ride (B+R) nicht konsequent umgesetzt beziehungsweise nicht flächendeckend vorhanden.

Der **fließende motorisierte Individualverkehr** (MIV fließend) besitzt in Wiesbaden die dominierende Rolle. Das zeigt sich vor allem beim Vergleich des Modal Splits mit anderen Städten. Hervorzuheben ist das zum Teil gut entwickelte Verkehrsmanagement in den Bereichen Koordinierung von Lichtsignalanlagen sowie das dynamische Parkleitsystem. Die in Hauptverkehrszeiten geringe Umlaufzeit von ca. 70 Sekunden nützt vor allem den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern an Knotenpunkten und kann als Maßnahme zur Förderung insbesondere des Fußverkehrs angesehen werden.

Kapazitätsengpässe auf den Erschließungsstraßen Wiesbadens werden vor allem in den Hauptverkehrszeiten sichtbar. Besonders betroffen sind unter anderem die Rheinstraße, die Dotzheimer Straße und der 1. Ring (Bismarckring, Kaiser-Friedrich-Ring und Gustav-Stresemann-Ring). Dabei kommt es zur Überschreitung der Kapazitätsgrenzen auf Hauptverkehrsstraßen sowie zu tageszeitlich bedingten Störungen auf den Bundesstraßen und dem umliegenden Autobahnnetz.

Analog zum fließenden MIV prägt der **ruhende MIV** das Stadtbild in Wiesbaden. Die Kapazitäten im Innenstadtbereich sind in der Summe ausreichend. Aufgrund der ungleichmäßigen Nachfrage kommt es dennoch zu hohem Parkdruck und somit zu einem hohen Anteil des Parksuchverkehrs, der den Verkehrsablauf störend beeinflusst. In innenstadtnahen Wohngebieten konnte mit Hilfe des Bewohnerparkens eine Verbesserung der Situation erzielt werden. Allerdings treten in den Zeiträumen abends und nachts weiterhin hohe Parksuchverkehre auf. Hier besteht Handlungsbedarf in Form einer Abwägung unterschiedlicher Anforderungen an die Nutzung des öffentlichen Straßenraums sowie einer Erarbeitung ressourcenschonender Lösungen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten. Dabei sollten in die Diskussion neben den bekannten Themen wie Struktur und Organisation des Angebots auch Kostenstruktur, Parkdauer und das Bewohnerparken eingeführt werden.

Der **Wirtschaftsverkehr** ist für die Sicherung der Ver- und Entsorgung sowie dem Warenaustausch für Wiesbaden unabdingbar. Der dabei notwendige Verkehr wird zum größten Teil durch Kraftfahrzeuge erbracht und führt somit zur Belastung des Straßennetzes sowie einer

Umfeldbelastung durch Lärm und Luftschadstoffe. Die bereits erwähnten Schwachstellen im Straßennetz wirken sich, wie auch beim MIV, negativ auf den Wirtschaftsverkehr aus und werden zum Teil durch ihn verstärkt. In Wiesbaden wurden bereits Maßnahmen zur Steuerung des Straßengüterverkehrs (Lkw-Durchfahrtsverbot) erwogen. Hierzu gehört auch eine umfeldverträgliche Regelung und Organisation der Anlieferungssituation in Fußgängerzonen.

Die LHW zeigt in vieler Hinsicht positive Ansätze für den **fußläufigen Verkehr**, was durch den Anteil der Fußverkehre am Gesamtverkehr (31 % Modal Split (SrV 2013)) erkennbar ist. Baumalleen und Parks sowie gute Ansätze für Nahmobilitätsachsen können als Potenzial zur Steigerung der Qualität des Fußverkehrs genutzt werden. Die für den täglichen Bedarf gut ausgestatteten Quartierszentren (z.B. Schierstein) ermöglichen eine Nahversorgung zu Fuß.

Hemmnisse für den Fußverkehr treten vor allem durch den dominierenden fließenden und ruhenden MIV auf. Dabei ist auf die hohen Verkehrsbelastungen im Innenstadtbereich hinzuweisen, die eine Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern erschweren. Die Hauptverkehrsstraßen stellen Barrieren für den Fußgänger dar und führen zu Umwegen und hohen Wartezeiten durch zweizügige Querungsvorgänge. Die Bestandsanalyse zeigte auch Lücken im Fußverkehrsnetz durch fehlende oder schmale Gehwege und fehlende Sitzmöglichkeiten.

Für den **Radverkehr** wurde 2015 ein Radverkehrskonzept erstellt, welches Defizite benennt und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs aufzeigt. In Wiesbaden bestehen erhebliche Lücken im Radverkehrsnetz – insbesondere der „Sprung über die Ringe“ ist als problematisch anzusehen. Fehlende Integration des Radverkehrs an Knotenpunkten (auch in der Koordination) führt zu geringer Sicherheit und einer geringen Systemgeschwindigkeit (8 km/h). Dadurch hat sich in der LHW, auch im Vergleich zu anderen Großstädten, das Rad als Alltagsverkehrsmittel bisher wenig etabliert. Positiv hervorzuheben sind die weitreichende Freigabe von Einbahnstraßen und Busfahrstreifen für den Radverkehr sowie innovative Radverkehrsführungen an Knotenpunkten mittels aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS).

Für das **Mobilitätsmanagement und vernetzte Angebote** stehen in Wiesbaden vereinzelte Angebote zur Verfügung, jedoch liegt keine Gesamtstrategie vor. Handlungsbedarf wird sowohl für das schulische wie das betriebliche Mobilitätsmanagement gesehen. Vor allem in der Koordination verschiedener Anbieter, Mobilitätsinformation (insbesondere für Neubürger/innen) und im Mobilitätsmarketing sind deutliche Defizite festgestellt worden. Das vernetzte Angebot ist in Wiesbaden besser etabliert als das Mobilitätsmanagement, was durch P+R-Anlagen, Carsharing-Angebote und Fahrradverleihsysteme deutlich wird. Auch hier bestehen allerdings noch Potenziale zur Steigerung des Angebotes.

Für den Bereich **Umwelt und Klima** sind verschiedene Konzepte (Klimaschutzkonzept, Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan) für die Stadt Wiesbaden vorhanden. Etliche Maßnahmen aus besagten Konzepten konnten bereits umgesetzt werden. Allerdings besteht weiterhin Handlungsbedarf im Bereich der Lärmbelastungen im innerstädtischen Gebiet, sowie der Einhaltung der Grenzwerte von Stickoxiden.

IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de