

6 Szenarien

6.1 Annahmen

6.1.1 Sozio-demographische Grundlagen

Auf Grundlage von Strukturdatenprognosen der Stadt Wiesbaden wird bis 2030 von folgender Bevölkerungsentwicklung ausgegangen⁴⁰:

- Die Bevölkerung nimmt von 284.500 Einwohnern (2015) auf 312.000 Einwohner bis 2030 zu. Der Zuwachs ist im Wesentlichen auf Zuwanderungen und weniger auf die natürliche Bevölkerungsentwicklung zurückzuführen.
- In Verbindung mit den geplanten Wohngebieten wird sich der Zuwachs in Wiesbaden räumlich sehr unterschiedlich verteilen. Der größte Anteil an der Zunahme ist durch das Entwicklungsgebiet „Ostfeld“ zu erwarten. Zwischen den Gemarkungen Erbenheim, Kastel und Amöneburg sollen im Jahr 2030 ca. 10.000 neue Einwohner angesiedelt und über 5.000 neue Arbeitsplätze entstanden sein. Neben dem Ostfeld haben folgende Ortsteile die höchsten Steigerungsraten⁴¹:
 - Kastel (+ 5.000 Einwohner)
 - Biebrich (+ 3.000 Einwohner)
 - Erbenheim (+ 2.800 Einwohner)

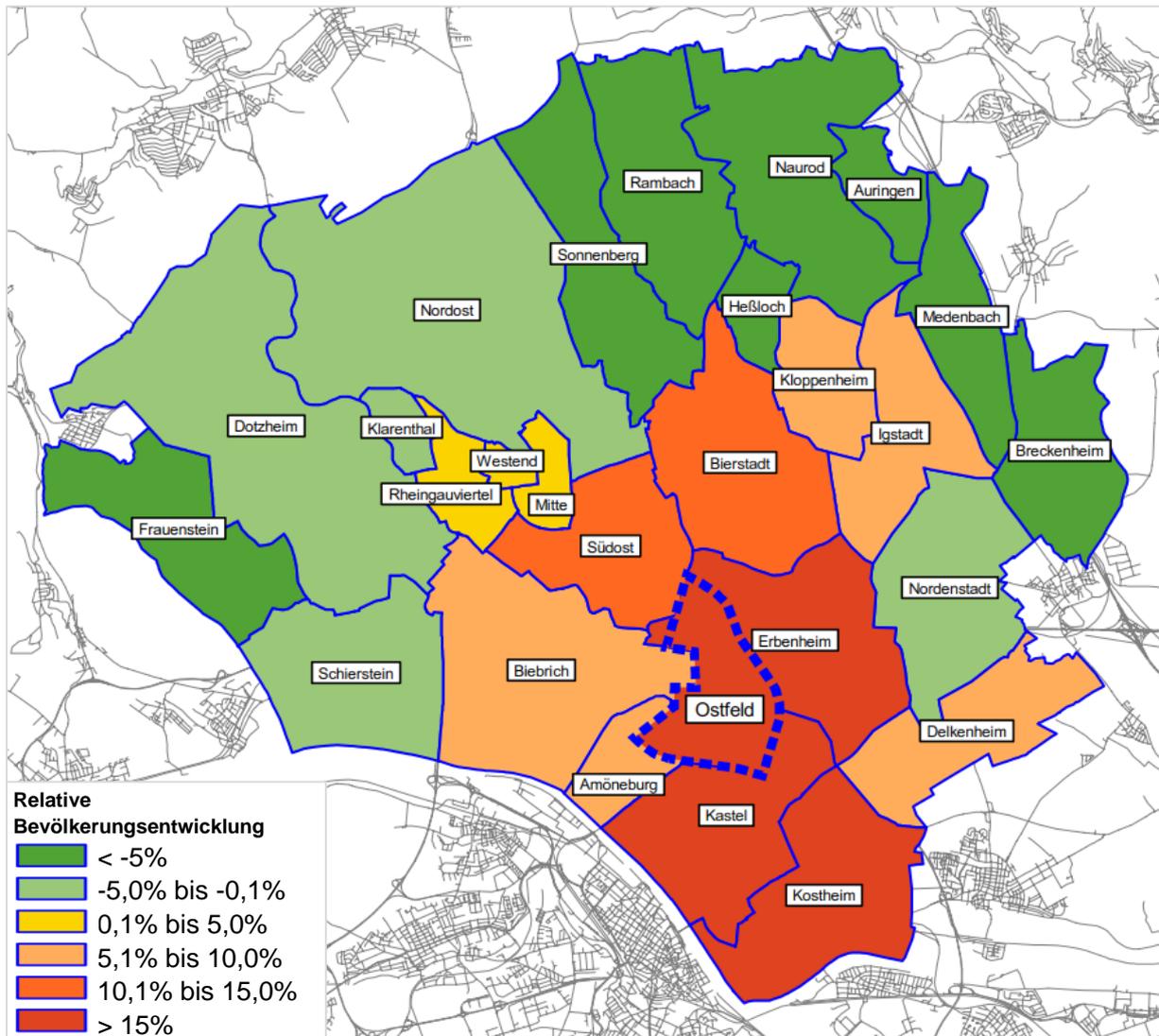
Der bundesweite Trend zu einem Zuzug in verdichtete Stadträume lässt sich auch in Wiesbaden ablesen: Demnach wird die Bevölkerung in den eher weniger verdichteten Ortsteilen in den nördlichen Ortsbezirken leicht rückläufig sein, während die städtisch geprägten Ortsteile überwiegend von einem Zuwachs ausgehen können.

⁴⁰ Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik, 2017 sowie Prognose zum Entwicklungsgebiet „Ostfeld“, Tiefbauamt Wiesbaden, 2017

⁴¹ Die Einwohnerprognose für Entwicklungsgebiete ist mit dem Tiefbauamt Wiesbaden abgestimmt, Stand: August 2017

In Relation zum Bevölkerungsstand 2015 ergibt sich für Wiesbaden folgende Entwicklung (vgl. Abbildung 6-1):

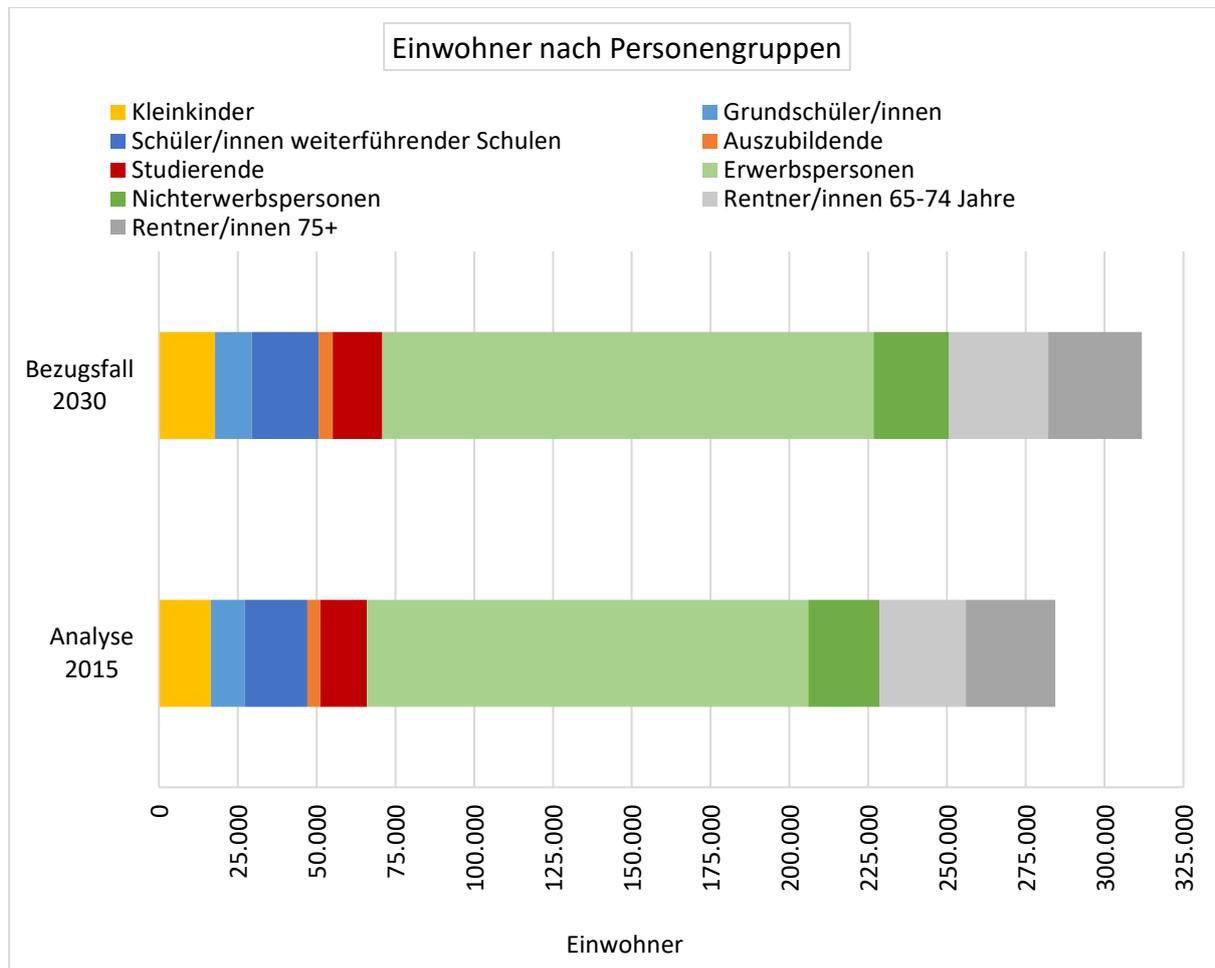
Abbildung 6-1: Relative Bevölkerungsentwicklung 2015 bis 2030



Quelle: Eigene Darstellung

In der Modellumgebung für den Bezugsfall 2030 hat die Bevölkerungsentwicklung auch Auswirkungen auf die in Kapitel 5.2 und Kapitel 5.3.1 vorgestellten Personengruppen. Gemäß der allgemeinen Verschiebung in der Altersstruktur ist die Personengruppe mit dem höchsten Zuwachs von knapp 15 % bei den „Rentnern 65-74 Jahre“ zu finden. Die Anzahl an Erwerbspersonen steigt um 11 % und die Bevölkerungsentwicklung insgesamt (284.500 zu 312.000 Einwohner) liegt bei etwa +10 %. Ein Vergleich von Analyse 2015 zu Bezugsfall 2030 ist in Abbildung 6-2 zu sehen.

Abbildung 6-2: Einwohner nach Personengruppen



Quelle: Eigene Darstellung

Die Anzahl der Arbeitsplätze nimmt nach den aktuellen Prognosen ebenfalls zu⁴². Demnach wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2030 ca. 195.000 Personen in Wiesbaden beschäftigt sein werden. Das entspricht einer Steigerung von fast 8 % (181.000 Arbeitsplätze 2015).

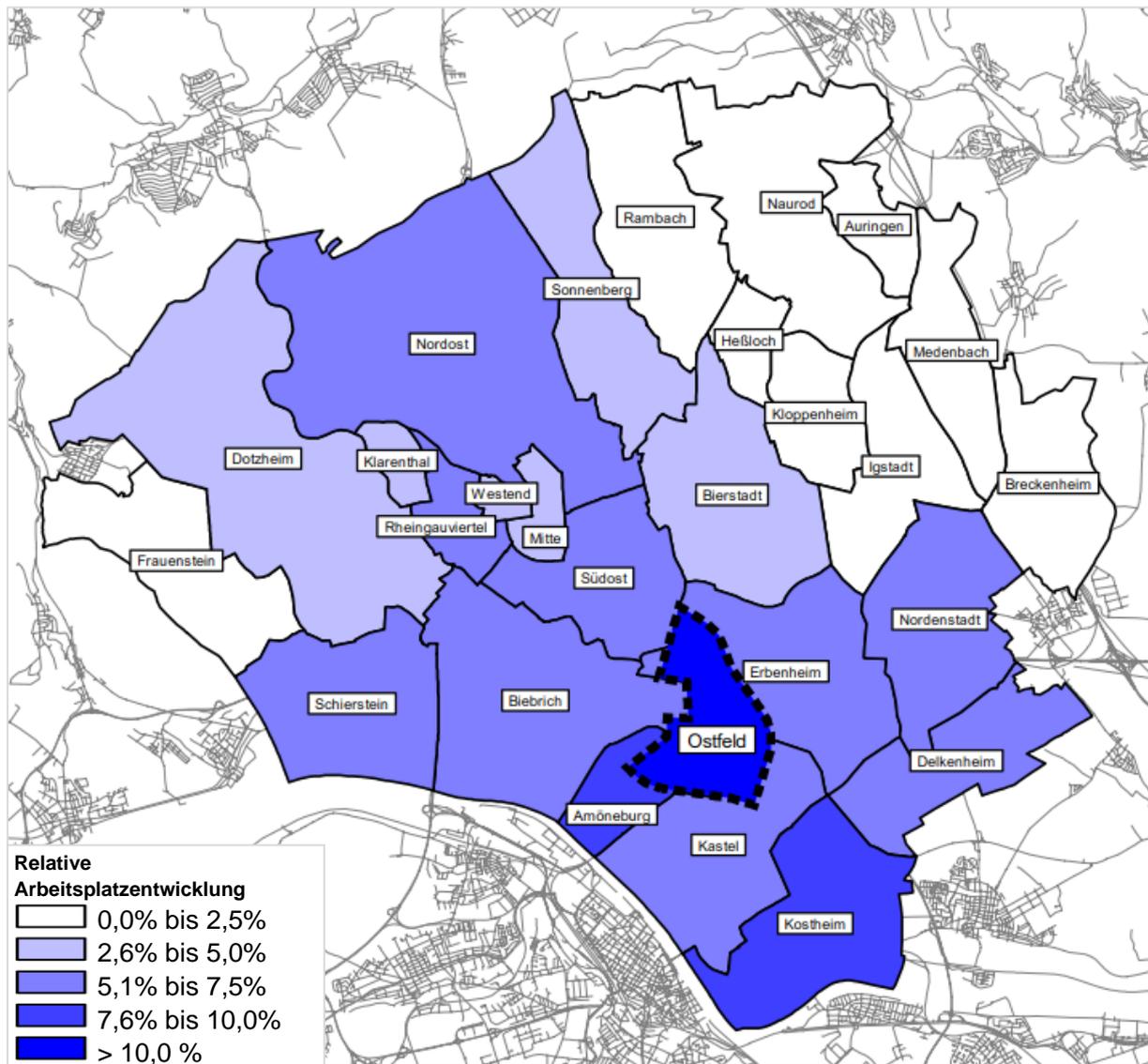
Auf das Ostfeld entfällt mit 5.300 Arbeitsplätzen auch hier der größte Anteil. Die sonstigen Ortsteile mit den höchsten absoluten Zuwächsen sind:

- Südost (+ 1.700 Arbeitsplätze)
- Mitte (+ 1.400 Arbeitsplätze)
- Biebrich (+ 1.400 Arbeitsplätze)

⁴² VDRM 2030, Modellgebiet Wiesbaden und Abstimmung mit Amt für Wirtschaft und Liegenschaften, Wiesbaden, 2017

Für die nord-östlichen Ortsteile sowie Frauenstein werden keine Veränderungen der Beschäftigtenzahlen erwartet. Abbildung 6-3 zeigt die relativen Veränderungen der Beschäftigten nach Ortsteilen. In Wiesbaden-Mitte liegt der relative Zuwachs knapp unter 5 %, während für die niedrigeren absoluten Arbeitsplatzzahlen in Kostheim und Amöneburg von einer Steigerungsrate um 8 % bzw. 9 % ausgegangen wird.

Abbildung 6-3: Relative Arbeitsplatzentwicklung 2015 bis 2030



Quelle: Eigene Darstellung

6.1.2 Entwicklung des Verkehrsangebotes

Bezüglich des **Verkehrsangebotes** wird sowohl im **Bezugsfall 2030** wie auch im **Innovationsszenario** von der Realisierung der folgenden Maßnahmen in Wiesbaden und der angrenzenden Region ausgegangen (vgl. Kapitel 6, Tabelle 6-1).

Im Bezugsfall finden sich alle Maßnahmen, die aus heutiger Sicht mit hoher Wahrscheinlichkeit bis 2030 umgesetzt werden. Sie stammen teilweise aus dem Vorgänger VEP, Verkehrsplänen des Bundes und des Landes Hessen und den eigenen Vorhaben der LHW:

- Straßenbaumaßnahmen gemäß dem BVWP im Stadtgebiet von Wiesbaden, darunter u. a. der sechs- bzw. achtstreifige Ausbau der A 66 sowie Kapazitätserweiterungen bei Bundesstraßen
- Einige innerörtliche Straßenbaumaßnahmen zur Entlastung von Wohngebieten (u. a. Ortsumfahrung Medenbach)
- Anpassung des Busliniennetzes

Das Innovationsszenario enthält sämtliche Maßnahmen des Bezugsfalls und noch weitere Maßnahmen, die teilweise noch in der Diskussion sind, oder auch schon sehr konkret entwickelt wurden. Sie leiten sich alle aus dem Zielsystem ab und stellen die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs in den Mittelpunkt. Außer den o. g. Maßnahmen zeichnet sich das Innovationsszenario wie folgt aus:

- Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs auf Quartiersebene
- Radverkehrskonzept
- Haltepunkt „Delkenheim/Wallau“ an Direktverbindung WI-DA über Wallauer Spange
- P+R, B+R an (S-)Bahn-Stationen
- Optimierung der LSA-Steuerung, Verkehrsmanagement
- Parkraummanagement
- Mobilitätsmanagement
- Lkw-Vorrangrouten, Einrichtung von Mikrodepots

Mit den Maßnahmen des Innovationsszenarios soll aufgezeigt werden, ob und in welchem Umfang die Ziele des Zielsystems gegenüber dem Bezugsfall erreicht werden können. Die folgenden Tabellen geben Informationen zu den enthaltenen Maßnahmen je Szenario-betrachtung.

Tabelle 6-1: Maßnahmenbündel des Bezugsfalls

Maßnahmen des Bezugsfalls	
Radverkehr	Lücken im Netz schließen
	Markieren von Aufstellflächen an Knotenpunkten
	Radverkehrsanlagen (Breite) regelgerecht herstellen: <ul style="list-style-type: none"> - Äppelallee beidseitig durchgehend - Saarstraße beidseitig durchgehend - Kasteler Straße zwischen Herzogsplatz und Breslauer Straße beidseitig durchgehend - B 455 Bierstadter Höhe bis Ortseingang Siedlung Fichten - Friedrich-Ebert-Allee beidseitig durchgehend - Emser Straße
	Sichtbarmachen von Radverkehr - Markieren von Piktogrammen
	Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt
ÖPNV	Ergänzungen im Liniennetz (Umsetzung Nahverkehrsplan) <ul style="list-style-type: none"> - Tangentialverbindung RTW - Direktverbindung WI-DA über Wallauer Spange
	Maßnahmen zur ÖV-Beschleunigung <ul style="list-style-type: none"> - „intelligente“ ÖV-Priorisierung an LSA
MIV fließend	<p>Straßennetzergänzungen und Ausbau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlegung der B 455-Ortsdurchfahrt Siedlung Fichten - vierstreifiger Ausbau Boelckestraße (B 455) im Bereich Petersweg - vierstreifiger Ausbau Nauroder Straße (B 455) südlich Siedlung Fichten - Ausbau der Schiersteiner Brücke (A 643), Schiersteiner Kreuz und AS Wiesbaden-Äppelallee - sechsstreifiger Ausbau der A 66 zwischen Schiersteiner Kreuz und Wiesbaden-Erbenheim - achtstreifiger Ausbau der A 66 zwischen Wiesbaden-Erbenheim und Wiesbadener Kreuz - Neubau der B 260-Ortsumgehung Wambach - Neubau der B 275-Ortsumgehung Eschenhahn - Neubau der B 519-Ortsumgehung Weilbach - Neubau der B 519-Ortsumgehung Hofheim - BÜ-Beseitigung im Zuge der L 3040 Ginsheim-Gustavsburg - Westring Nordenstadt (südl. Teil)
MIV ruhend	Erweiterung bestehender P+R im Zulauf zur Innenstadt
Mobilitätsmanagement	Anbieten eines Fahrradverleihsystems an wichtigen Zielen

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 6-2: Maßnahmen des Innovationsszenarios

Maßnahmen des Innovationsszenarios	
Fuß- verkehr	Aufgabe von Gehwegparken auf Haupttrouten des Fußverkehrs (u.a. Schulwege)
	Verbessern der Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen an LSA durch Verlängern der Grünzeit (Vermeiden "Inselhopping") und Verkürzen der Umlaufzeit z.B. durch Rundumgrün/3. Phase = FG-Grün
Radverkehr	Umsetzung des RV-Konzepts <ul style="list-style-type: none"> - Schaffen eines durchgängigen Netzes in der Innenstadt (Fahrradstraßen, T30-Zonen) ohne Eingriff in das MIV-Netz - Verbessern des Flächenangebots für den RV am 1. Ring durch Verringerung der Kfz-Streifen
	Radschnellverbindung Wi-Mz
	Öffnung von Einbahnstraßen (stadtweit)
	Verbessern der Querbarkeit der Hauptverkehrsstraßen durch geeignete Querungsangebote
	Optimierung der LSA-Steuerung für den Radverkehr an den Haupttrouten
	Umweltspuren in regelgerechter Breite einrichten
	Flächendeckende Beschilderung von Zielen (mit Entfernungs-/Zeitangabe)
	Zählstellen für den Radverkehr an Haupttrouten
ÖPNV	Ausbau von Fahrradparken <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen - qualitätsvolles und sicheres Angebot für B+R an SPNV-Haltestellen - qualitätsvolles und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegshaltestellen
	Direktverbindung WI-DA über Wallauer Spange mit Haltepunkt Delkenheim/Wallau
	Maßnahmen zur ÖV-Beschleunigung <ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung ÖV-Vorrang an LSA
	Verbesserung der Vernetzung, Ausbau von Mobilstationen <ul style="list-style-type: none"> - mit dem Radverkehr (B+R) - mit dem SPNV
	Einführung E-Busse
MIV fließend	Modernisierung der LSA-Netzsteuerung (adaptive Steuerung)
	Verkehrsleitsystem mit übergeordnetem Netz koppeln
	Verkehrsmittelübergreifende strategische Steuerungs- und Informationsplattform
	Verkehrsmanagement optimieren durch Nutzung von Handydaten/Apps
	Flächen zugunsten des Umweltverbunds neu verteilen

Maßnahmen des Innovationsszenarios	
MIV ruhend	Parkraummanagement Innenstadt <ul style="list-style-type: none"> - Verkürzung der zulässigen Parkdauer (Anhebung Parkgebühren) an Parkscheinautomaten - Bau von Quartiersgaragen
	Entwicklung einer Parkraumstrategie für Neu- und Umbau von Gebäuden (-> Stellplatzsatzung)
	Kapazität der Parkieranlagen <ul style="list-style-type: none"> - Anpassung an die Nachfrage (nachfrageorientierte Optimierung) - Reduzierung, Bereitstellung v. a. für bestimmte Nutzergruppen und Nutzungskonzepte (angebotsorientierte Optimierung)
	Parkraum im öffentlichen Straßenraum <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung im Straßenraum - Verlagerung in Parkhäuser, Tiefgaragen, Quartiersgaragen - Aufbau einer Parkraummanagementgesellschaft
	Parkraummanagement innenstadtnahe Wohngebiete/Bewohnerparken <ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheinautomaten in Bewohnerparkzonen - Verkürzung zulässige Parkdauer mit Parkscheibe in Bewohnerparkzonen - Erhöhung der Gebühren für das Bewohnerparken
	Ausbau P+R <ul style="list-style-type: none"> - Neue P+R-Anlagen im Stadtgebiet
	Digitalisierung Parkleitsystem (PLS) <ul style="list-style-type: none"> - Optimierung des PLS (Standorte, Anzeigen)
Mobilitätsmanagement	Erweiterung des Geltungsbereichs für Fahrradverleihsystem inkl. Pedelcs auf die Gesamtstadt
	Bevorrechtigung von Ridesharing bei den Parkplätzen
	E-Mobilität <ul style="list-style-type: none"> - Verdichtung des E-Carsharing-Angebots auf das ganze Stadtgebiet - Elektromobilitätskonzept/E-Ladeinfrastruktur
	Ausweitung Mobilitätsmanagement (Beratung, Information) auch für weitere Zielgruppen (z.B. Mobilitätseingeschränkte Personen, Schulen, Neubürger...) <ul style="list-style-type: none"> - kommunales MM als Vorbild durch die Verwaltung - MM bei Neubauvorhaben - schulisches MM: Schulmobilitätspläne für alle Grundschulen - MM (schulisches/betriebliches): Mobilitätskonzepte für weiterführende Schulen - Betriebliches Mobilitätsmanagement und Fuhrparkmanagement bei der Stadtverwaltung und allen Betrieben (Straßenerhaltungsmanagement)
	Verstetigen von MM <ul style="list-style-type: none"> - Schaffen einer Stelle für das Mobilitätsmanagement - Einrichten eines integrierten Arbeitskreises zum Mobilitätsmanagement - Evaluierung von Mobilitätsmanagement - Förderung (finanzielle Anreize) für die Nutzung alternativer Antriebe - Mobilitätsplattform: Regelmäßige Information zu Mobilität und Mobilitätsmanagement in Presse und Online (feste Rubrik) - Systematische und kontinuierliche Kampagnen zur Aufklärung über Angebote und Restriktionen sowie zur Sensibilisierung der Bevölkerung

Maßnahmen des Innovationsszenarios	
Wirtschafts- verkehr	Optimierung Lieferverkehr Innenstadt - Einrichtung von Mikrodepots (-> Auslieferung "letzte Meile" mit E-Fahrzeugen) - Förderung des Einsatzes von (E-)Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr
	Aufbau eines Paketstationen-Netztes zur dezentralen Paketabholung

Quelle: Eigene Darstellung

Die o.g. Maßnahmen wurden, soweit sie modellierbar und quantifizierbar sind, in das Verkehrsmodell übernommen.

6.1.3 Sonstige Annahmen

Folgende Annahmen wurden zu den **technischen Entwicklungen** unterstellt:

- Die Fahrzeugentwicklung ist bis 2030 technisch optimiert, moderne Fahrzeuge mit hochentwickelten Assistenzsystemen (Einparkhilfe, Abstands- und Geschwindigkeitskontrolle etc.) verbessern den Verkehrsfluss und erhöhen die Verkehrssicherheit. Zum Einsatz vollautonomer Fahrzeuge im privaten wie öffentlichen Kfz-Verkehr kann an dieser Stelle keine verbindliche Festlegung getroffen werden. Alle dahingehenden Veröffentlichungen und politischen Äußerungen haben zur Zeit noch spekulativen Charakter, da unabhängig von der bereits nachgewiesenen technischen Machbarkeit wesentliche juristische- und haftungsrechtliche Fragen noch nicht ansatzweise geklärt sind und zudem grundsätzliche Bedenken der Verkehrspsychologie bzgl. der Verkehrssicherheit bislang nicht ausgeräumt werden konnten.
- Alternative Antriebe (v. a. E-Mobile, power-to-gas) haben bis 2030 einen signifikanten Anteil. Sie helfen, die Ziele der Lärminderungs- und Luftreinhaltepläne einzuhalten, u.a. sind im ÖPNV nur noch E-Busse im Einsatz.
- Technisch ausgereifte Applikationen wie takemycar sind weit verbreitet und ermöglichen den Nutzern das Teilen ihres privaten Fahrzeugs wie auch das Mitfahren. Auch ist von der Entwicklung einer umfassenden Mobilitäts-App auszugehen, die sowohl inter- als auch multimodale Mobilitäts-Angebote zusammenfasst und auf diese Weise aktuelle Information zur situativ günstigsten Routen- und Verkehrsmittelwahl verfügbar macht.

6.2 Bezugsfall 2030

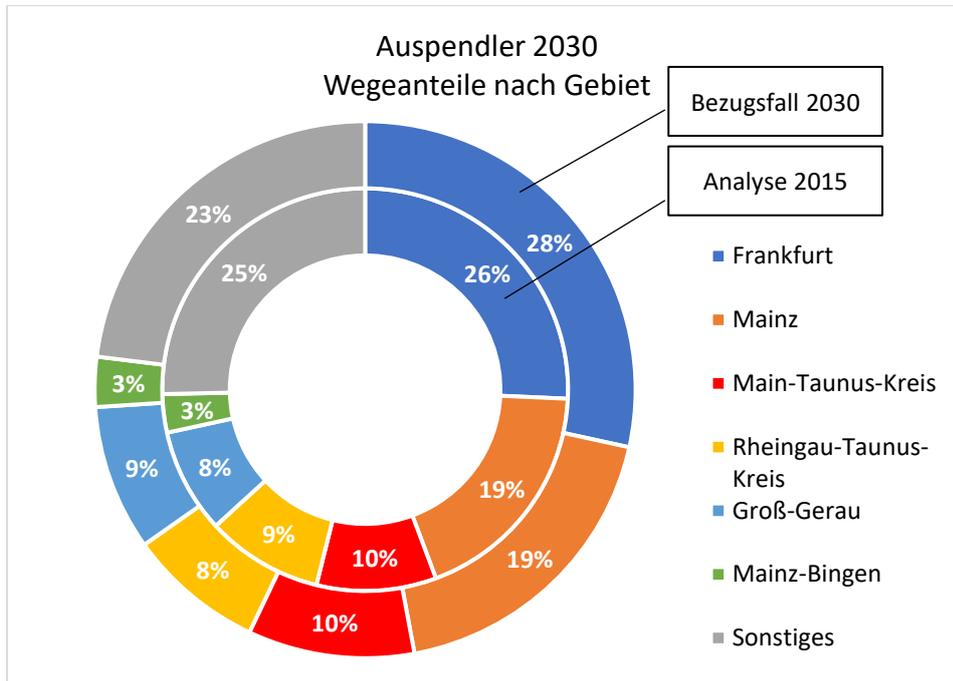
Die Verkehrsnachfrage 2030 wird unter Berücksichtigung der strukturellen Veränderungen und nach Implementierung der für das Verkehrsmodell geeigneten Maßnahmen (vgl. Kapitel 6.1.2) berechnet. Die weiteren Datengrundlagen und Methoden wurden der VDRM-Verkehrsprognose 2030 entnommen und – analog zur Bearbeitung der Analyse 2015 – für das Stadtgebiet Wiesbaden aktualisiert. Ziel der Berechnung ist es, die Veränderungen zum Bestand (Analyse 2015) darzustellen und die Wirkungen einzelner Maßnahmenbündel zu beschreiben.

Für das Jahr 2030 wird davon ausgegangen, dass die Einwohner und Besucher Wiesbadens an einem durchschnittlichen Werktag ca. 1.500.000 Wege zurücklegen (davon Wiesbadener Bevölkerung: ca. 1.055.000, 70 %). Das entspricht bei einer konstanten Wegehäufigkeit pro Person einer Steigerungsrate von ca. 11 % im Vergleich zu 2015. Mit dem Gesamt-Anteil von 62 % für Binnenwege ist eine leichte Verschiebung in Richtung Quell-/Zielverkehr erkennbar. Der Zuwachs im Quell-/Zielverkehr beträgt 13 %, im Binnenverkehr 9 %.

Fahrzweckspezifische Steigerungsraten sind im VDRM-Modell an die sozio-demografischen Rahmenbedingungen gebunden. Demnach entspricht die grundlegende Zunahme je Wegezweck dem allgemeinen Zuwachs der Einwohner. Die Anzahl an Schüler/innen, Studierenden und Azubis steigt in Wiesbaden bis 2030 um ca. 7 % und erzeugen ein Mehrwegeaufkommen im gleichen Maß. Analog zur Zunahme der Erwerbspersonen steigt die Summe der arbeitsplatzbedingten Pendlerbewegungen ebenfalls um 11 %.

Für die Anzahl an Auspendelnden (Wohnort in Wiesbaden mit Arbeitsort außerhalb von Wiesbaden) zeigt das Ergebnis der Verkehrsmodellierung eine Steigerung um ca. 17 %. Kombiniert mit der Anzahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus der Analyse 2015 werden es knapp 53.000 Einwohner sein, die Wiesbaden täglich zum Zweck ihrer Arbeit verlassen. Die größte Veränderung ist auf der Relation nach Frankfurt am Main auszumachen. Die zusätzlichen 3.100 Beschäftigten bedeuten eine Steigerung um ca. 27 %. Die übrigen Angaben könnten ebenfalls darauf hindeuten, dass Pendelnde u.U. längere Wege auf sich nehmen. Abbildung 6-4 zeigt die Verteilung der Auspendelnden im Vergleich zur Analyse aus dem Jahr 2015.

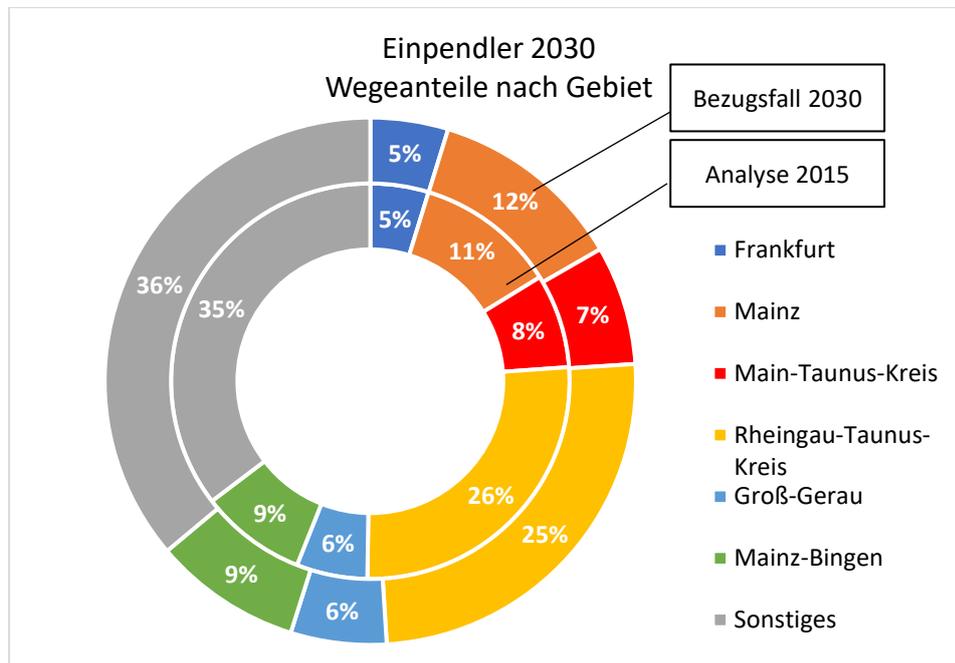
Abbildung 6-4: Wegeanteile der Auspendelnden nach Arbeitsort (Analysefall/Bezugsfall)



Quelle: Eigene Darstellung

Die Zahl der Einpendelnden (Wohnort außerhalb von Wiesbaden, Arbeitsort in Wiesbaden) steigt von 71.500 auf 76.800, was einer Steigerungsrate von ca. 7,5 % entspricht. Während die Verbindung von Frankfurt am Main als nahezu konstant berechnet wird, verzeichnen die weiteren 1.000 Einpendelnden aus Mainz den größten Zuwachs von 12 %. Abbildung 6-5 zeigt die geänderten Wegeanteile für die wichtigsten Relationen auf.

Abbildung 6-5: Wegeanteile der Einpendelnden nach Wohnort (Analysefall/Bezugsfall)

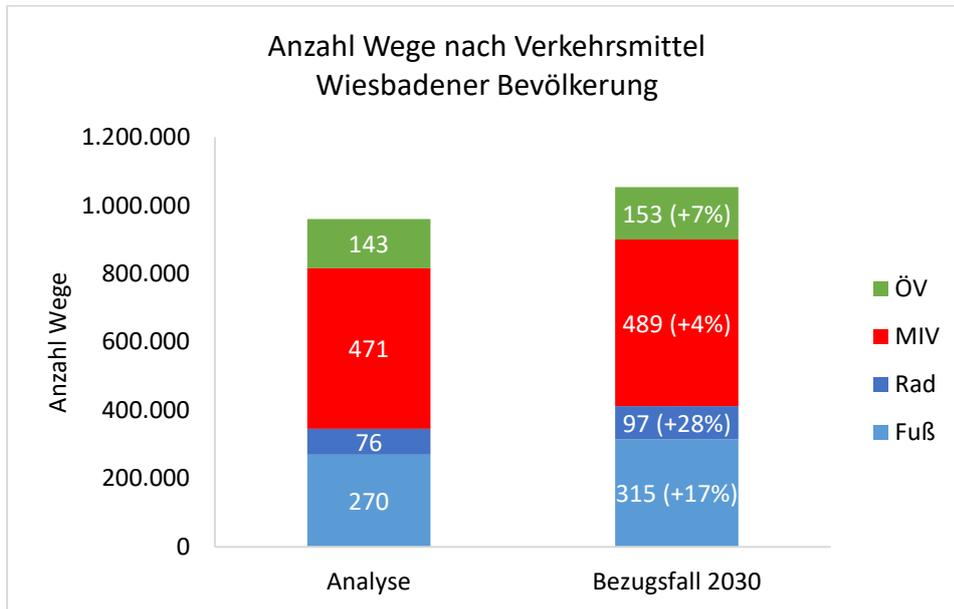


Quelle: Eigene Darstellung

Die zusätzlichen, prognostizierten Wege werden in der Verkehrsumlegung im Streckennetz verteilt. Das 2015 ohnehin schon hohe Kfz-Aufkommen im Stadtgebiet führt teilweise zu Auslastungsspitzen oder gar zum Überschreiten von Kapazitätsgrenzen. Zusätzliche MIV-Wege verstärken diesen Zustand und führen zu einem höheren Widerstand in der Verkehrsmittelwahl. Die Auswertung des Bezugsfalls 2030 für die Wiesbadener Bevölkerung zeigt, dass in Kombination mit den Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (vgl. Kapitel 6.1.2) eine Verlagerung vom MIV zugunsten des Rad- und Fußverkehrs stattfindet.

Grundlegend bleibt festzuhalten, dass die Anzahl der Wege in jedem Segment ansteigt. Am stärksten steigen die mit dem Rad zurückgelegten Wege (+28 % gegenüber dem Analysefall, vgl. Abbildung 6-6).

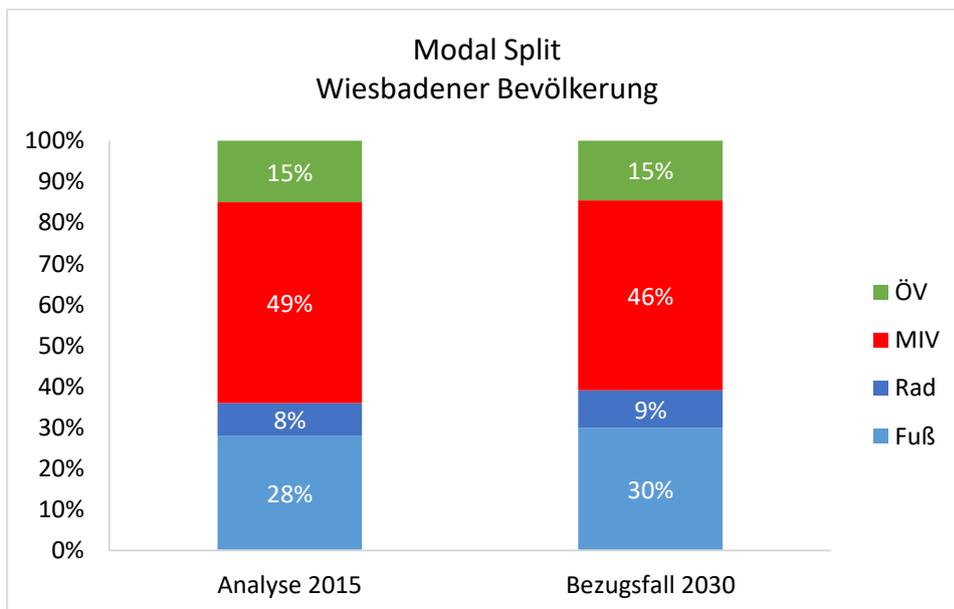
Abbildung 6-6: Anzahl Wege nach Verkehrsmittel Analysefall/Bezugsfall und Veränderung in % gegenüber dem Bezugsfall



Quelle: Eigene Darstellung

Die strukturellen Verschiebungen ergeben für den MIV einen Anteil von 46 %, die ÖV-Wege bleiben mit 15 % anteilig konstant, während der Radverkehr mit 9 % und der Fußverkehr mit 30 % jeweils ansteigen. Abbildung 6-7 zeigt die Verteilung im Vergleich zur Analyse 2015.

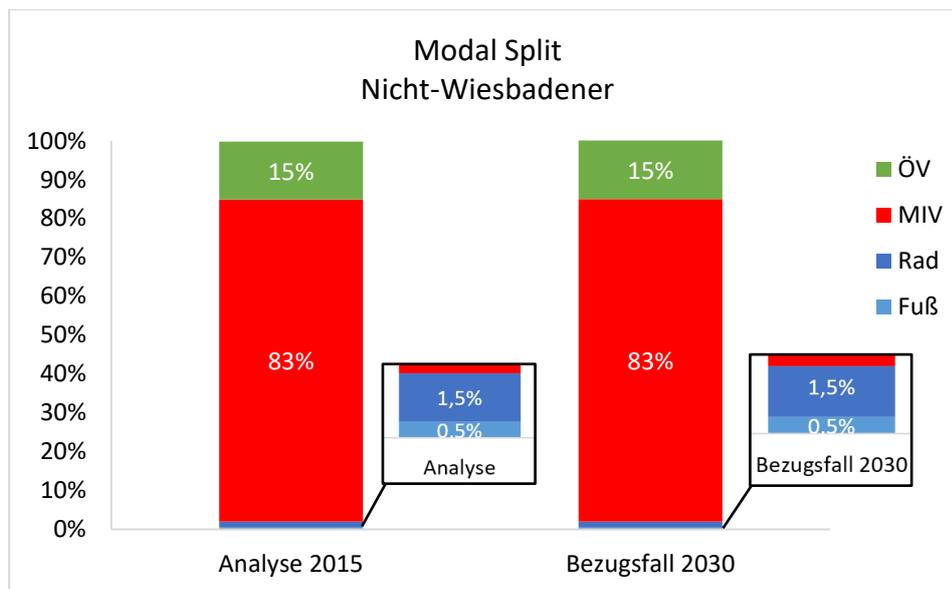
Abbildung 6-7: Modal Split Wiesbadener Bevölkerung Analysefall/Bezugsfall



Quelle: Eigene Darstellung

Die Nicht-Wiesbadener Bevölkerung legt Teilstrecken der Wege nach/von Wiesbaden auch außerhalb des Wiesbadener Stadtgebiets zurück. Der höhere Widerstand im Stadtgebiet Wiesbaden hat keine erkennbaren Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl. Viele Ziele sind nach wie vor mit dem Pkw besser als mit dem ÖV zu erreichen; Fuß- und Radverkehr spielen typischerweise keine Rolle. Reisezeiten und –präferenzen verhindern in diesem Szenario ebenfalls eine Verschiebung in Richtung ÖV. Die Modal Split Anteile verändern sich daher gegenüber dem Analysefall nicht (vgl. Abbildung 6-8).

Abbildung 6-8: Modal Split Nicht-Wiesbadener Bevölkerung Analysefall/Bezugsfall

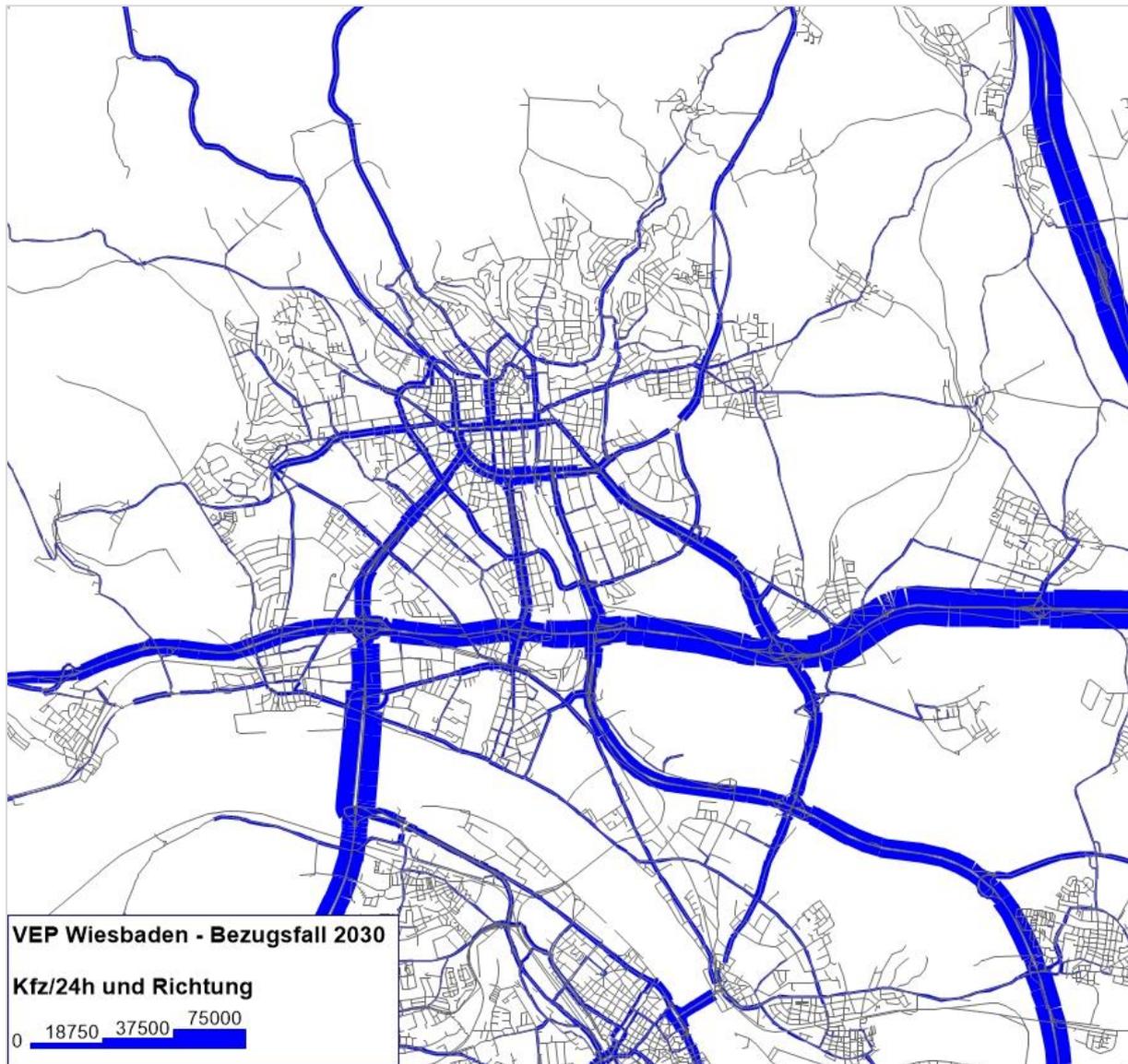


Quelle: Eigene Darstellung

Um die Verkehrsbelastung auf dem Wiesbadener Straßennetz für das Jahr 2030 zu prognostizieren und darzustellen, wurden zunächst alle zur Realisierung vorgesehenen Streckenmaßnahmen in das Verkehrsmodell übertragen. Neben dem Ausbau der Schiersteiner Brücke und der A 66 wurde beispielsweise auch der vierstreifige Ausbau der Boelckestraße in Kastel übernommen (vgl. Maßnahmen in Kapitel 6.1.2). Vorgesehene Maßnahmen außerhalb der Stadt Wiesbaden, die bereits in der VDRM hinterlegt sind, werden ebenfalls angewendet.

Abbildung 6-9 zeigt die prognostizierte Verkehrsbelastung für den Modellausschnitt in Kfz/24h.

Abbildung 6-9: Verkehrsbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Bezugsfall 2030



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

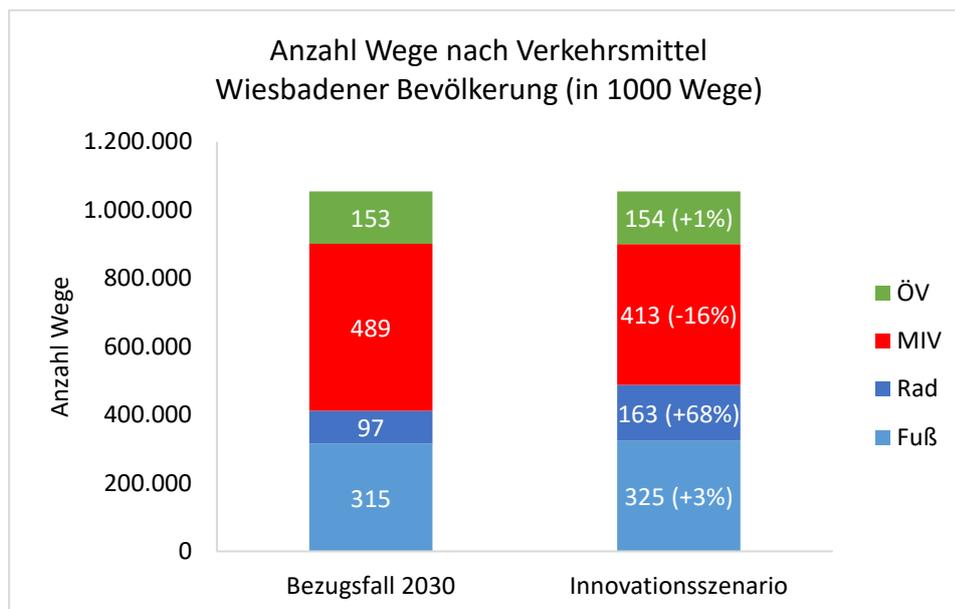
Zu erwarten ist eine allgemeine Zunahme des Kfz-Verkehrs. Insbesondere die Achse A 643 über Schiersteiner Brücke/A 66 verzeichnet eine erkennbare Mehrbelastung im Vergleich zur Bestandssituation 2015.

6.3 Innovationsszenario 2030

Im Innovationsszenario sind das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt sowie kleinere Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz umgesetzt (vgl. Kapitel 6.1.2). Zur Einrichtung attraktiver und sicherer Radrouten in einem zusammenhängenden Radverkehrsnetz im Stadtgebiet wird teilweise Straßenraum des MIV in Radverkehrsfläche umgewandelt. Auch die Routenführung und die Installation von Fahrradabstellanlagen sollen die Bürger/innen zur vermehrten Nutzung des Fahrrads animieren. Neben der Implementierung konkreter Maßnahmen ist in der Modellberechnung des Innovationsszenarios auch ein sich änderndes Bewusstsein in Richtung umweltverträglicherer Mobilitätsformen unterstellt worden.

In Summe wird für die Wiesbadener Bevölkerung eine deutliche Verringerung der mit dem Pkw zurückgelegten Wege erwartet (-16 %). Dagegen nimmt der Radverkehrsanteil um ca. 68 % zu. Die Attraktivität des ÖV wird ohne zusätzliche Maßnahmen mit der des Bezugsfalls 2030 vergleichbar sein. Abbildung 6-10 zeigt die zu erwartenden Verschiebungen in der Verkehrsmittelwahl. Die Summe der Wege ist im Vergleich zum Bezugsfall 2030 identisch.

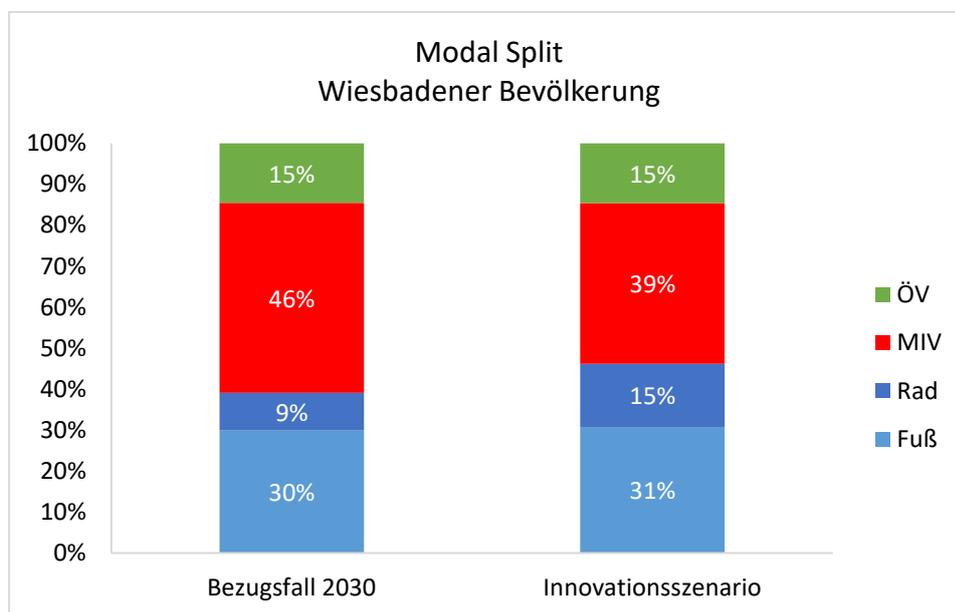
Abbildung 6-10: Anzahl Wege nach Verkehrsmittel Bezugsfall/Innovationsszenario



Quelle: Eigene Darstellung

Im Innovationsszenario geht der Pkw-Verkehr spürbar zurück, da für den MIV einerseits deutlich weniger Verkehrsraum zur Verfügung steht und andererseits der Radverkehr deutlich attraktiver geworden ist, was in markanten Verhaltensänderungen seinen Niederschlag findet. Fußverkehr und der öffentliche Verkehr gewinnen keine oder nur geringe Marktanteile hinzu, da sich das Angebot und die unterstellten Maßnahmen unwesentlich von denen des Bezugsfalls unterscheiden. Für den Modal Split der Wiesbadener Bevölkerung (vgl. Abbildung 6-11) resultiert die Verschiebung in einem MIV-Anteil von 39 %, während der Radverkehr mit 15 % einen Anteil erreicht, der bereits heute in anderen Großstädten und Metropolen mit einer intensiven Radverkehrsförderung vorzufinden ist.⁴³

Abbildung 6-11: Modal Split Wiesbadener Bevölkerung Bezugsfall/Innovationsszenario

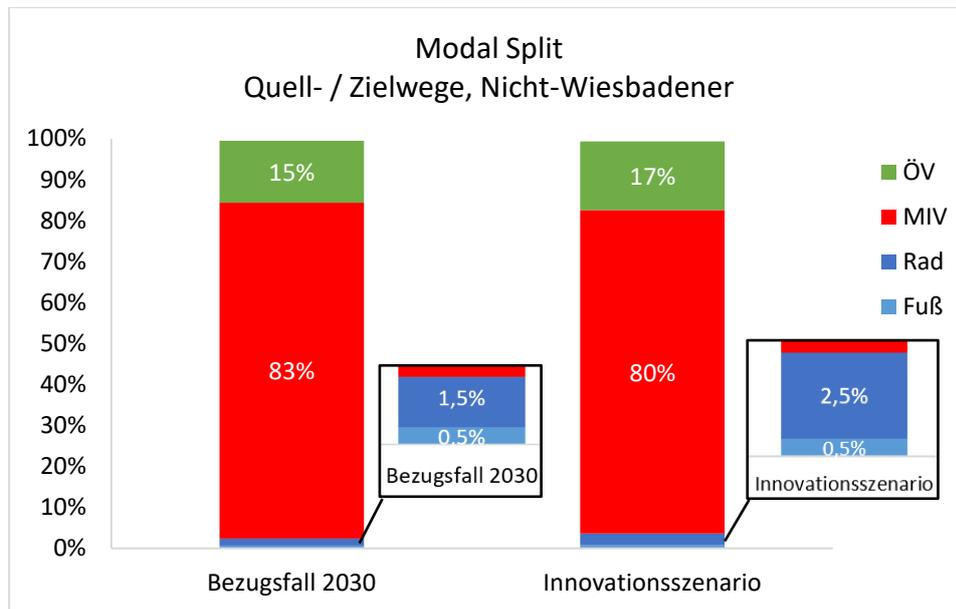


Quelle: Eigene Darstellung

Für Berufseinpendelnde sowie weitere Besucher/innen haben die Maßnahmen, die im Stadtgebiet Wiesbaden und somit nur auf Teilstrecken angewendet werden, ebenfalls spürbare Auswirkungen. Der MIV-Anteil fällt von 83 % im Bezugsfall 2030 auf 80 %. Die Reiseweiten im Quell-/Zielverkehr bewirken, dass längere Wege überwiegend auf den ÖV (Anteil von 17 %) und kürzere Wege auch auf den Radverkehr (Anteil 2,5 %) verlagert werden (vgl. Abbildung 6-12).

⁴³ 14 % in Großstädten, 15 % in Metropolen, MiD 2017

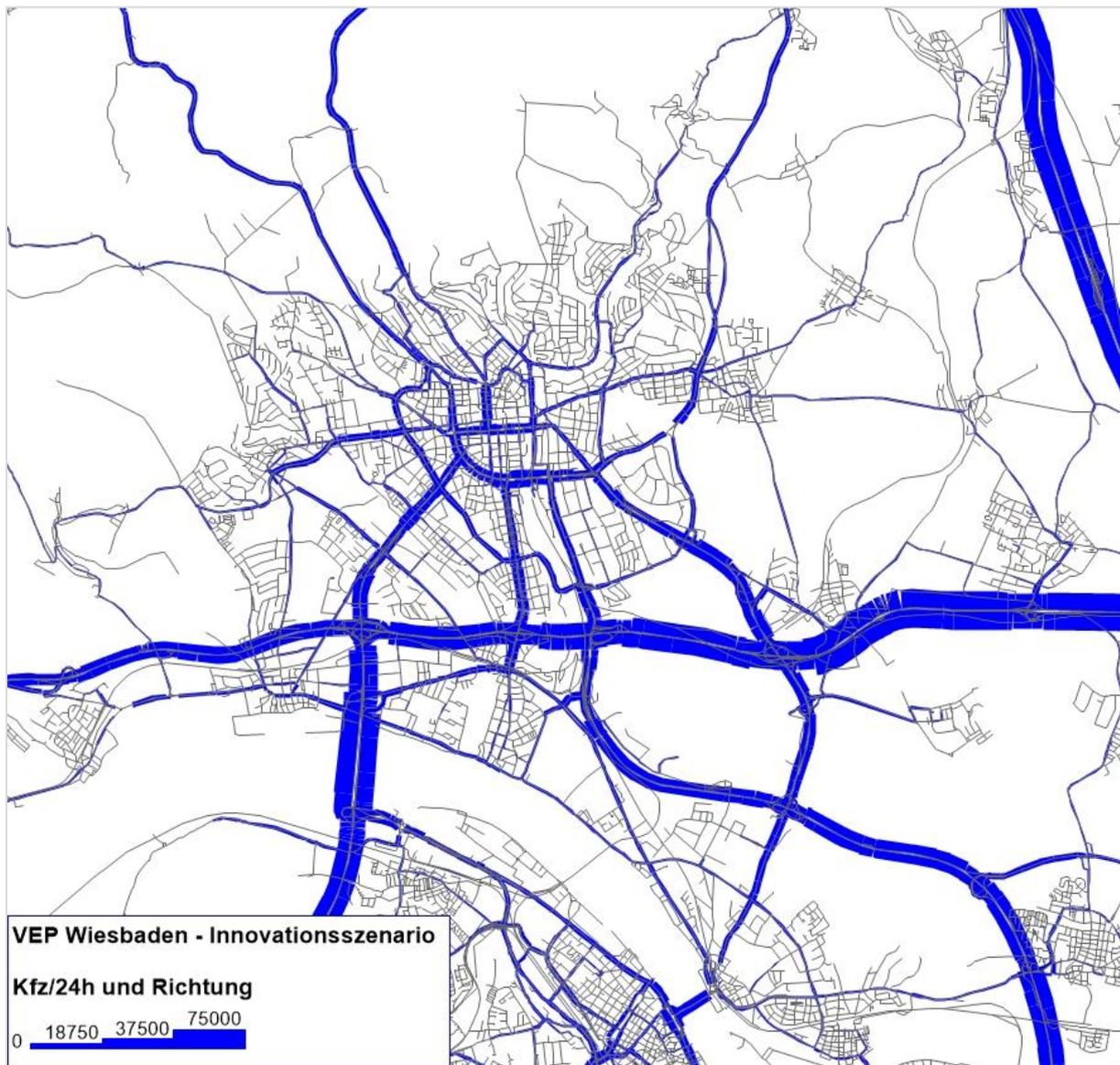
Abbildung 6-12: Modal Split Nicht-Wiesbadener Bezugsfall/Innovationsszenario



Quelle: Eigene Darstellung

Im Innovationsszenario werden die aufgeführten Streckenmaßnahmen aus dem Bezugsfall 2030 übernommen und um weitere Maßnahmen ergänzt (vgl. Kapitel 6.1.2). Aufgrund der geringeren Anzahl an MIV-Wegen wird eine Entlastung des Wiesbadener Straßennetzes, der Rheinbrücken sowie auf Teilabschnitten der angrenzenden Bundesautobahnen erwartet. Abbildung 6-13 zeigt die Streckenbelastung für das Modellgebiet Wiesbaden in Kfz/24h.

Abbildung 6-13: Verkehrsbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Innovationsszenario



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

6.4 Wirkungsanalysen der beiden Szenarien 2030

Im Jahr 2030 werden in Wiesbaden 11 % mehr Wege als im Jahr 2015 zurückgelegt. Die Ursache ist in der sozio-demografischen Entwicklung zu finden. Wiesbaden erwartet bis 2030 einen Bevölkerungszuwachs von ca. 27.500 Einwohnern, der überwiegend durch Zuwanderung und weniger durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung entsteht. Die durchaus noch sehr mobile Altersgruppe zwischen 65-74 Jahren wird die Altersstruktur mit einem Zuwachs von ca. 15 % etwas nach oben verschieben und somit den bundesweiten Trend bestätigen.

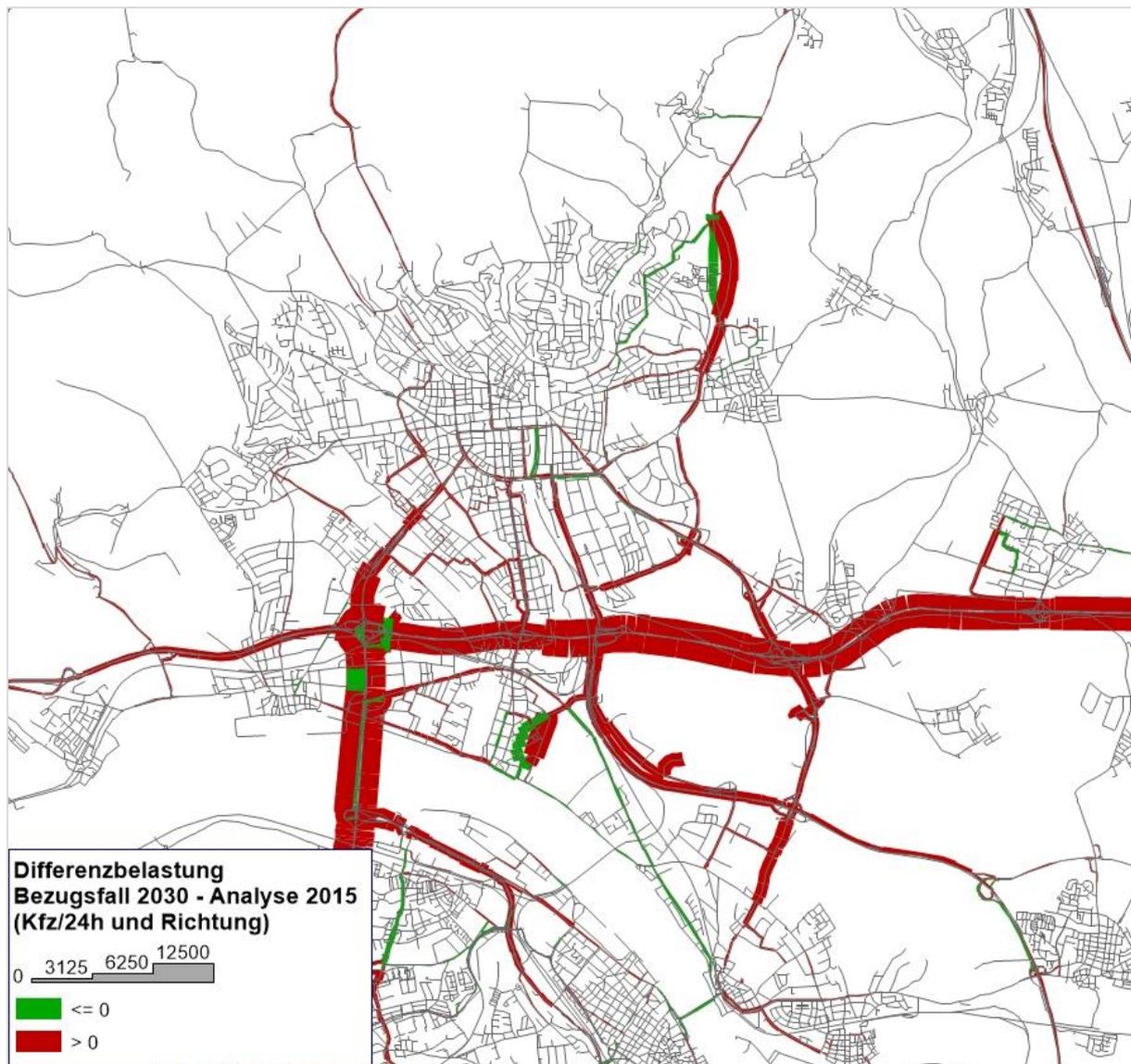
Auch die Verflechtungen der Berufspendelnden werden sich noch mehr in Richtung der Metropolregionen und Großstädte verschieben. So nimmt beispielsweise die Anzahl der Auspendelnden nach Frankfurt am Main um ca. 27 % zu. Für weniger verdichtete Räume ist tendenziell ein Rückgang der Pendlerbewegungen zu erwarten.

Die im Verkehrsmodell untersuchten Szenarien unterscheiden sich hauptsächlich durch die berücksichtigten Maßnahmen. Während der Bezugsfall 2030 sämtliche Maßnahmen enthält, die ohnehin bis 2030 realisiert werden sollen, baut das Innovationsszenario auf dieser Grundlage auf und beinhaltet weitere Maßnahmen, die vorrangig an den Qualitätszielen für ein umweltverträgliches Verkehrsangebot ausgerichtet sind.

Bezugsfall 2030

Die grundlegende Charakteristik des Bezugsfalls 2030 beinhaltet neben den strukturellen Entwicklungen auch einige Aus-, Um- oder Neubauten von Straßenverkehrsanlagen wie beispielsweise der sechs- bzw. achtstreifige Ausbau der A 66 sowie Kapazitätserweiterungen bei Bundesstraßen, deren grundlegende Auswirkung auf das Wiesbadener Verkehrsgeschehen durch Verlagerungen und geänderte Belastungszahlen prognostiziert werden kann. Unter Berücksichtigung aller hinterlegten Maßnahmen zeigt Abbildung 6-14 die Differenzbelastungen in Kfz/24h für das Wiesbadener Stadtgebiet.

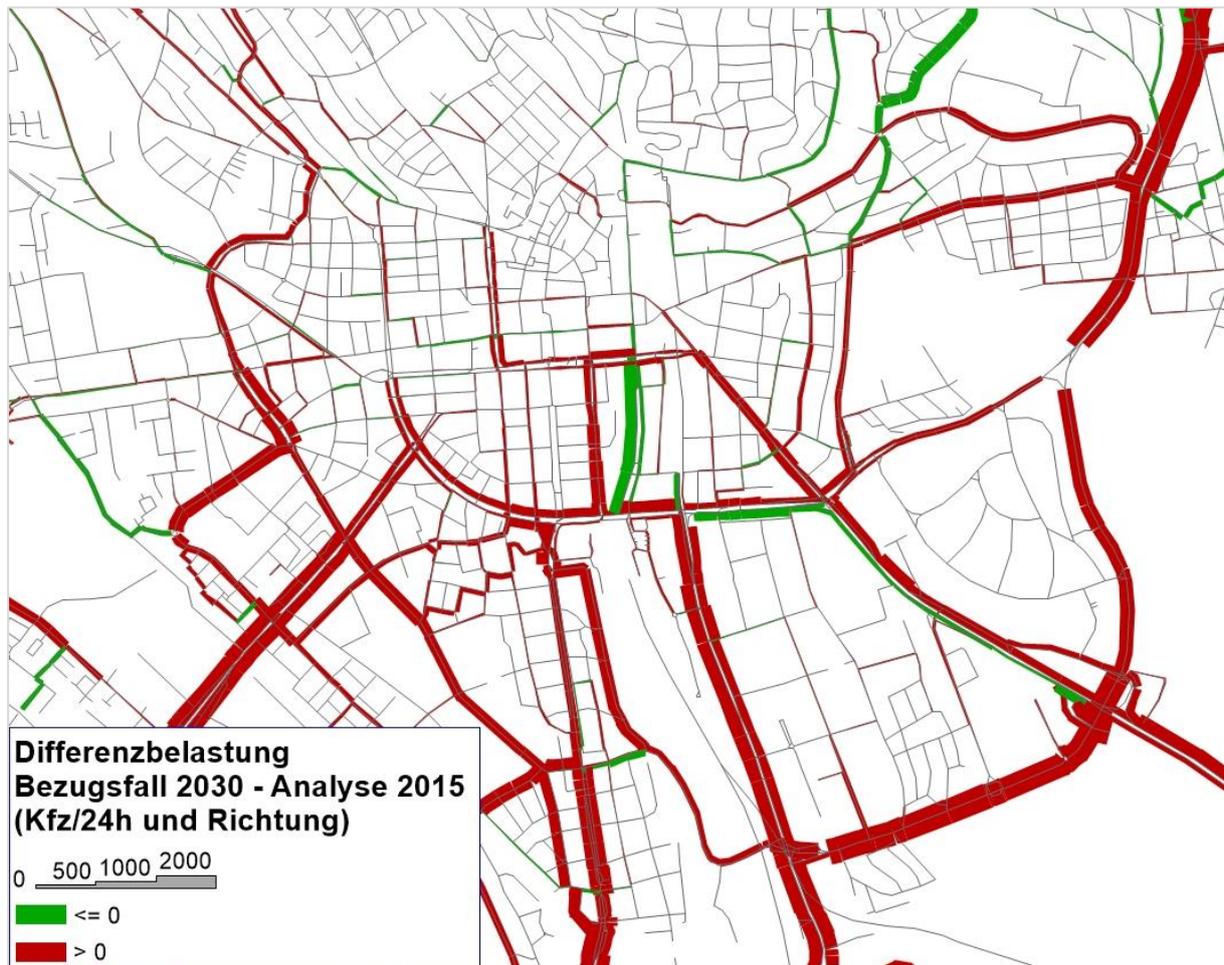
Abbildung 6-14: Differenzbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Analysefall/Bezugsfall 2030



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

Für den Innenstadtbereich sind die Belastungsänderungen in einer Detailansicht zu erkennen (vgl. Abbildung 6-15). Auffällig sind insbesondere die Verlagerungen im nachgeordneten Straßennetz aufgrund der hohen Auslastung der Schiersteiner Straße und Biebricher Allee.

Abbildung 6-15: Differenzbelastung Wiesbaden (Kfz/24h) Analysefall/Bezugsfall 2030, Detail Innenstadt



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

Die verkehrlichen Wirkungen im Straßennetz lassen sich im Vergleich zur Analyse 2015 wie folgt beschreiben:⁴⁴

- Grundlegendes Kfz-Mehraufkommen durch die Zunahme der Wege im MIV. Teilweise Verlagerungseffekte in Nebenstraßen durch zu hohes Verkehrsaufkommen auf den ursprünglich vorgesehenen Routen. Neben Wiesbaden ist das Mehraufkommen auch großräumig im Rhein-Main-Gebiet (besonders Frankfurt am Main und Umgebung) erkennbar.
- Durch Ausbau und Kapazitätssteigerung der Schiersteiner Brücke und im weiteren Verlauf auf der Achse A 66 Richtung Frankfurt am Main deutliche Zunahme des Kfz-Verkehrs auf diesen Streckenabschnitten.
- Zusätzlicher Kfz-Erschließungsverkehr des Entwicklungsgebiets „Ostfeld“ (+ ca. 18.500 Kfz-Wege pro durchschnittlichen Werktag je Richtung). Die künftige Verkehrsanbindung war zum Zeitpunkt der Bearbeitung des VEP nicht festgelegt. Für die Modellrechnungen sind Anbindungen mit jeweils identischem Verkehrsanteil westlich der „Mainzer Straße“, südlich an „Unterer Zwerchweg“, östlich an „Zum Friedhof“ nahe Fort Biehler sowie nördlich an „Siegfriedring“ vorgesehen. Die Auswirkungen sind im weiteren Verlauf auch auf der A 671, der B 455 und dem 2. Ring zu erkennen.
- Mehraufkommen auf „Boelckestraße“ in beiden Richtungen durch Ausbau.
- Mehraufkommen auf „Nauroder Straße“ in beiden Richtungen durch Ausbau.
- Verlagerung durch Verlegung der Ortsdurchfahrt Fichten, Ortsdurchfahrt wird entlastet.
- Verlagerung durch Fertigstellung der Glarusstraße im Jahr 2016, Entlastung von „Breslauer Straße“ und Umgebung.
- Geringere Belastung auf „Friedrich-Ebert-Allee“ durch Umgestaltung zugunsten des Radverkehrs.
- Verlagerung durch Westring Nordenstadt (südl. Teil), Entlastung in der Ortslage von Nordenstadt sowie auf Kreisstraße 663 Richtung Wallau.

Insgesamt werden im Bezugsfall 2030 auf Wiesbadener Straßen täglich 4.160.000 Kfz-Kilometer zurückgelegt. Die Verweildauer (Summe der Fahrzeiten) beträgt 155.000 Kfz-Stunden. Im Vergleich zur Bestandssituation 2015 sinkt die durchschnittliche Geschwindigkeit von 28,1 km/h (Analysefall) auf 26,8 km/h.

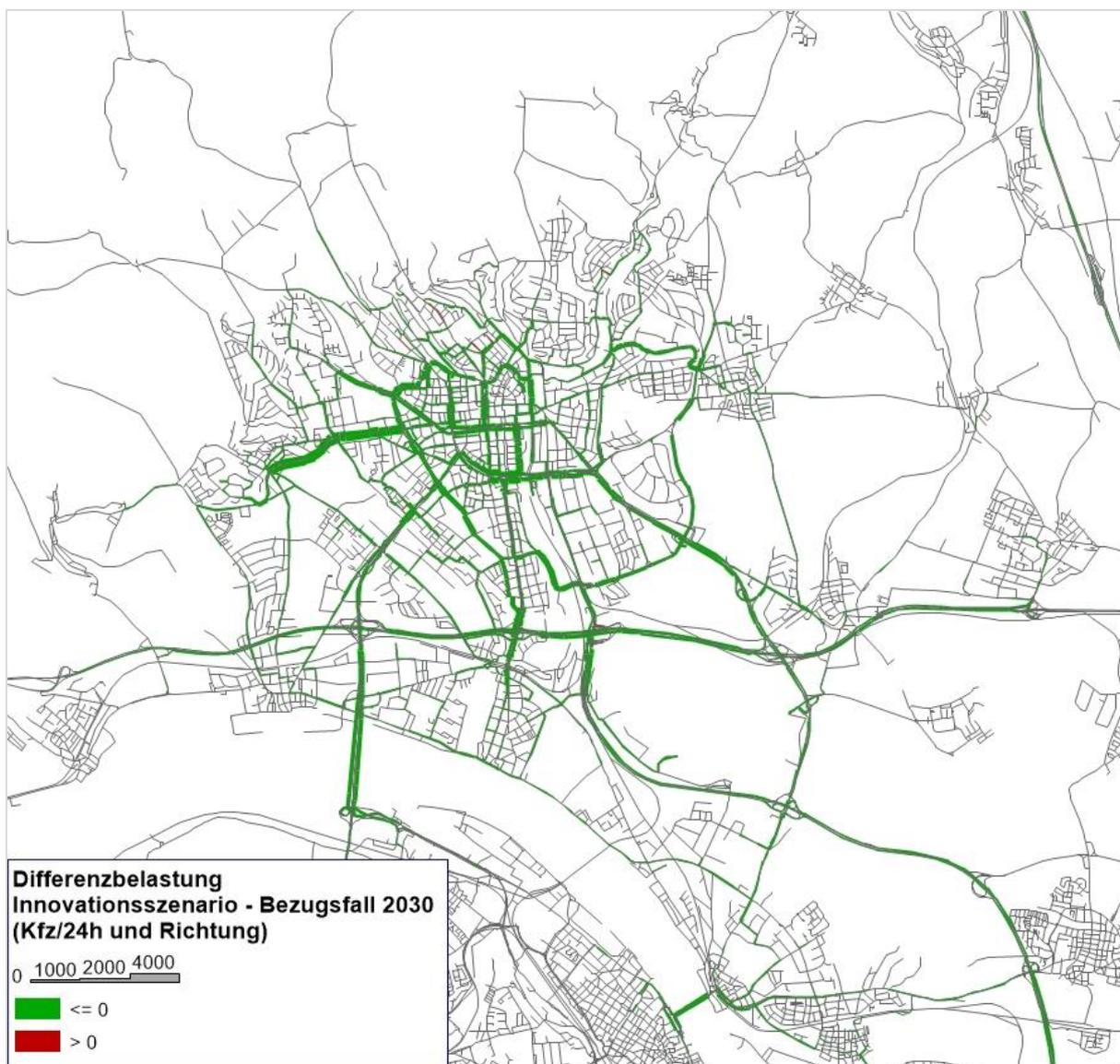
⁴⁴ Da die resultierende Verkehrsbelastung im Streckennetz überwiegend durch die Kombination mehrerer Maßnahmen zu Stande kommt, können Belastungsveränderungen nicht einer Einzelmaßnahme zugeordnet werden. Die Beschreibung der Wirkungen erfolgt daher qualitativ.

Innovationsszenario 2030

Das Innovationsszenario baut auf dem Bezugsfall 2030 auf und beinhaltet somit auch alle bereits beschriebenen Wirkungen. Der deutlichste Effekt ist durch die zusätzliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts und die damit verbundene Attraktivitätssteigerung mit gestiegenen Wegeaufkommen im Radverkehr zu erzielen. Die rückläufige Nutzung des Pkw ist neben den infrastrukturellen Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr auch auf eine Verhaltensänderung zurückzuführen.

Die Abbildung 6-16 zeigt die Differenzbelastungen von Innovationsszenario zu Bezugsfall 2030 in Kfz/24h für das Wiesbadener Stadtgebiet.

Abbildung 6-16: Differenzbelastung Wiesbaden Innovationsszenario – Bezugsfall 2030



Quelle: Verkehrsmodell Wiesbaden, eigene Darstellung

Die verkehrlichen Wirkungen im Straßennetz lassen sich wie folgt beschreiben:

- Reduziertes Kfz-Aufkommen im Stadtgebiet überwiegend durch die Umsetzung des Radverkehrskonzepts. Die wegfallenden Wege im MIV verlagern sich überwiegend auf den Radverkehr und zu einem geringeren Anteil auch auf den Fußverkehr.
- Reduziertes Kfz-Aufkommen im Quell-Zielverkehr überwiegend durch die Umsetzung des Radverkehrskonzepts, Maßnahmen im Parkraummanagement sowie der grundsätzlichen verringerten Attraktivität des MIV. Besonders auf den Relationen zwischen Mainz und Wiesbaden findet im Vergleich zum Bezugsfall 2030 mehr Radverkehr statt. Auch die Personenwege im öffentlichen Verkehr nehmen für Entfernungen, die für die Fahrradnutzung unattraktiver sind, etwas zu. In diesem Zusammenhang ist die Kfz-Belastung auch auf Teilabschnitten von Autobahnen reduziert.
- Reduziertes Kfz-Aufkommen auf der Relation Nordenstadt/Delkenheim/Wallau nach Wiesbaden und zurück (Auswirkungen überwiegend auf A 66) durch die Einrichtung eines Haltepunkts Delkenheim/Wallau des „HessenExpress“.

Auf dem Straßennetz werden gemäß den Berechnungsgrundlagen des Innovationsszenarios 3.900.000 Kfz-Kilometer zurückgelegt. Bei einer Verweildauer von 139.000 Kfz-Stunden ist die Durchflussfähigkeit mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit pro Kfz von 28,1 km/h höher als im Bezugsfall 2030 und vergleichbar mit der Bestandssituation 2015. In Tabelle 6-3 sind die untersuchten Mobilitätsparameter im Vergleich zur Analyse 2015 aufgelistet.

Tabelle 6-3: Mobilitätskennwerte Wiesbaden 2015 und 2030

		Analyse 2015	Bezugsfall 2030	Innovationsszenario
Modal Split Wiesbadener Bevölkerung [%]	ÖV	15	15	15
	MIV	49	46	39
	Rad	8	9	15
	Fuß	28	30	31
Kfz- Kilometer [1000 km]		3.880	4.160	3.900
Kfz-Verweildauer [1000 Std]		138	155	139
Kfz-Durchschnittsgeschwindigkeit [km/h]		28,1	26,8	28,1

Quelle: Eigene Darstellung

6.5 Bewertung der Zielerreichung

Um die in den Szenarien ermittelten und errechneten Auswirkungen bewerten zu können, sind für die sechs Ziele des Zielsystems Indikatoren zu bestimmen, mit denen die Zielerreichung gemessen werden kann. Für jedes Ziel bieten sich mehrere Indikatoren an, die je nach Maßnahme einzeln oder gemeinsam für die Bewertung herangezogen werden können. Die nachfolgende (vgl. Tabelle 6-4) zeigt die sechs Ziele und ihre jeweiligen Indikatoren.

Tabelle 6-4: Ziele und ihre Indikatoren

Ziele	Indikator
Ziel 1: Stadt als Lebens- und Begegnungsraum im Einklang mit den Zielen der Stadtentwicklung attraktiv entwickeln	<ul style="list-style-type: none"> • Quartiersentlastung von Kfz-Verkehr, • adäquate Kfz-Geschwindigkeiten, • adäquates Parkraumangebot für Kfz und Rad, • Umgestaltung Straßenräume (Aufenthaltsräume) zugunsten Umweltverbund und Mischverkehr, • Nahmobilitätskonzepte für Stadtteile, • Gegenüberstellung der Kfz-Verkehrsmengen
Ziel 2: Erreichbarkeit aller Einrichtungen in Wiesbaden durch ein leistungsfähiges Verkehrssystem gewährleisten	<ul style="list-style-type: none"> • Direktheit der Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr, • Reisezeitverhältnis ÖV/Pkw, • Multimodale Anbindungen zwischen Verkehrsmitteln, • Lückenschlüsse im Netz, Erschließung, Instandhaltung der Infrastruktur
Ziel 3: Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern	<ul style="list-style-type: none"> • qualitative Beurteilung der Maßnahme (Unfallraten)
Ziel 4: Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhen des Modal Splits im Umweltverbund auf 65 %, • Einhaltung der Grenzwerte: NO₂-Immissionswert: < 40 µg/m³ CO₂-Reduktion um -25% gegenüber 2013, • Erhöhung des Radverkehrs- und ÖPNV-Anteils • Berücksichtigung des Klimaschutzkonzeptes (Lärmaktionsplan), • Lkw-Durchfahrtsverbote, • Elektromobilität
Ziel 5: Mobilitätschancen und damit gleichberechtigte Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen sichern	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl barrierefreie Fahrzeuge, baulicher Anlagen und Informationsmedien bis zum Jahr 2022 (entspr. der gesetzlichen Vorgaben), • Anzahl barrierefreier Zuwegungen zu ÖPNV-Haltestellen, • Gestaltung eines einfach verständlichen und kostengünstigen Tarifsystems, • Demographischer Wandel & Inklusion
Ziel 6: Kfz-Verkehr effektiv und stadtverträglich abwickeln	<ul style="list-style-type: none"> • qualitative Beurteilung der Maßnahmen (Parkraummanagement, Geschwindigkeitsreduzierung)

Quelle: Eigene Darstellung

Die in den beiden Szenarien hinterlegten Maßnahmen wurden zu übergeordneten Bündeln zusammengefasst, die wiederum den übergeordneten Verkehrsmitteln (Handlungsfeldern) zugeordnet sind. Die jeweiligen Maßnahmenbündel der einzelnen Handlungsfelder wurden dabei separat betrachtet und nach Ihrer Wirkungsrichtung zum Zielsystem nach drei Kategorien

+: positive Auswirkung (grün),

0: neutrale oder nicht eindeutig bestimmbare Wirkung (weiß) und

-: negative Auswirkung (rot)

bewertet. Der Grad der Zielerreichung lässt sich mit der qualitativen Bewertung nicht bestimmen. Tabelle 6-5 gibt das Bewertungsergebnis wieder.

Tabelle 6-5: Wirkungsanalyse der Maßnahmenbündel

Maßnahmenbündel	Ziel 1 Stadt attraktiv entwickeln	Ziel 2 Erreichbarkeit aller Einrichtungen	Ziel 3 Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern	Ziel 4 Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs	Ziel 5 Mobilitätschancen und gleichberechtigte Teilhabe für alle sichern	Ziel 6 Kfz-Verkehr effektiv und stadtvirtuell abwickeln
Fußverkehr						
Verbesserung der Querbarkeit	0	+	+	0	0	0
Radverkehr						
Durchgängig nutzbares Radwegenetz	+	+	+	+	+	0
Aufwertungen an KP	0	0	+	0	0	0
Regelgerechte Radverkehrsanlagen	0	0	+	0	+	0
Sichtbarmachung Radverkehr	0	0	+	0	0	0
Ausbau Fahrradparken	0	+	+	+	0	0
ÖPNV						
Ergänzungen im Liniennetz (NVP)	0	+	0	+	+	0
Priorisierung des ÖV	0	+	0	0	0	0
Verknüpfung Verkehrssysteme	0	+	0	+	+	0
E-Mobilität	0	0	0	+	0	0

Maßnahmenbündel	Ziel 1 Stadt attraktiv entwickeln	Ziel 2 Erreichbarkeit aller Einrichtungen	Ziel 3 Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern	Ziel 4 Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs	Ziel 5 Mobilitätschancen und gleichberechtigte Teilhabe für alle sichern	Ziel 6 Kfz-Verkehr effektiv und stadtverträglich abwickeln
MIV fließend						
LSA-Optimierung für den MIV	0	+	+	+	0	+
Verkehrsinformation- und -leitsysteme	+	+	0	0	0	+
Fahrstreifenreduktion im öffentlichen S-Netz	+	0	0	+	+	-
Neu- und Ausbaumaßnahmen	+	+	0	-	0	+
MIV ruhend						
Parkraummanagement	+	+	0	+	0	+
Parkraummanagement (innerstädtisches Bewohnerparken)	+	0	0	0	0	+
Ausbau der innerstädtischen P+R Anlagen	+	+	0	+	0	+
Digitalisierung PLS	0	+	+	+	0	+
Mobilitätsmanagement						
Aufwertung Sharing-Angebote	0	+	0	+	+	0
Elektromobilität	0	0	0	+	0	+
Mobilitätsmanagement	0	0	+	+	+	+
Wirtschaftsverkehr						
Optimierung des innerstädtischen Lieferverkehrs	+	+	0	+	0	0

Quelle: Eigene Darstellung

Mit Hilfe der Beurteilung der Einzelmaßnahmen und übergeordneten Maßnahmenbündel hinsichtlich der Zielerfüllung der Teilziele (vgl. Kapitel 4) lassen sich die Wirkungen des Maßnahmenpakets der einzelnen Szenarien ableiten.

Eine Gegenüberstellung der verkehrlichen Wirkungen der Maßnahmen der beiden Szenarien zeigt die Abbildung 6-17. Danach werden mit den Maßnahmen des Bezugsfalls die Ziele 2 (Erreichbarkeit) und 4 (Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung) erreicht, bei den übrigen Zielen sind sichtbare Fortschritte nicht oder nur teilweise erkennbar. Die weiteren Maßnahmen des Bezugsfall 2030 führen zu keiner signifikanten Verbesserung der derzeitigen Verkehrssituation und der damit einhergehenden Ziele. Das Ziel 6, den Kfz-Verkehr effektiv und stadtverträglich abzuwickeln, wird sogar verfehlt.

Abbildung 6-17: Gegenüberstellung der Wirkungsanalyse des Bezugsfalls 2030/Innovationsszenario

	Bezugsfall 2030	Innovations-szenario
Ziel 1: Stadt attraktiv entwickeln Indikatoren: Quartiersentlastung von Kfz-Verkehr, Geschwindigkeiten, Parkangebot Kfz/ Rad, Umgestaltung Straßen, Nahmobilitätskonzepte	Keine grundsätzliche Verbesserung	Verbesserung
Ziel 2: Erreichbarkeit aller Einrichtungen Indikatoren: Direktheit der Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr, Reisezeitverhältnis ÖV/Pkw	Verbesserung ÖV	Verbesserung Umweltverbund
Ziel 3: Verkehrssicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern Indikatoren: Qualitative Beurteilung des Maßnahmensets	Laufende Verbesserung	Deutliche Verbesserung
Ziel 4: Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs Indikatoren: Erhöhen Modal Split Umweltverbund auf 65 %, Einhaltung Grenzwerte, Erhöhung des RV- und ÖPNV-Anteils um insg. 10%, Erhalt des Fußverkehrsanteils	Erhöhung Umweltverbund um 2,7%-Punkte	Erhöhung Umweltverbund um 9,8%-Punkte
Ziel 5: Mobilitätschancen und gleichberechtigte Teilhabe für alle sichern Indikatoren: Anzahl barrierefreie Fahrzeuge, baulicher Anlagen und Informationsmedien, barrierefreie Zuwegungen Haltestellen, Gestaltung Tarifsystems	Verbesserung	Deutliche Verbesserung
Ziel 6: Kfz-Verkehr effektiv und stadtverträglich Indikatoren: Qualitative Beurteilung des Maßnahmensets	Keine grundsätzliche Verbesserung	Verbesserung

Quelle: Eigene Darstellung

Anders verhält es sich mit den Wirkungen der Maßnahmen aus dem Innovationsszenario: Diese begünstigen alle definierten Zielindikatoren. Insbesondere die allgemeine Erreichbarkeit (Querungsangebote im Fuß- bzw. Radverkehr, Reisezeitverhältnisse zwischen ÖPNV/MIV) aller Einrichtungen sowie die umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des innerstädtischen Verkehrs werden durch die Erhöhung des Modal-Splits-Anteils des Umweltverbunds um ca. 10 %-Punkte deutlich verbessert. Im Vergleich dazu unterstützt der Bezugsfall 2030 beide Ziele in gleicher Weise, jedoch lediglich mit einer Erhöhung des Umweltverbunds von ca. 3 %-Punkten. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der gleichberechtigten Mobilitätschancen und -teilhabe für alle Verkehrsteilnehmer resultieren keine nennenswerten Verbesserungen bei der attraktiven Stadtentwicklung und der stadtverträglichen Verkehrsabwicklung. Grund für die Erhöhung der Modal-Split-Anteile (Radverkehr + 7 %-Punkte, Fußverkehr + 3 %-Punkte) ist in erster Linie ein durchgängig nutzbares Rad- und Fußwegenetz mit verschiedenen Verknüpfungspunkten mit anderen Verkehrsmitteln (beispielsweise Ausbau Park+Ride-Anlagen, Fahrradmitnahmeregelung im ÖPNV). Durch den Netzausbau im Rad- und Fußverkehr, zusätzlichen Fahrstreifenreduktionen im öffentlichen Straßennetz, Ergänzungen im ÖPNV-Liniennetz werden die Mobilitätschancen aller Verkehrsteilnehmenden verbessert (Ziel 5); sie führen zu einer deutlichen Optimierung des Verkehrsangebotes.

Auch die allgemeine Verkehrssicherheit erhöht sich durch die Umsetzung und den Einsatz von adaptiven Steuerungssystemen an Lichtsignalanlagen oder verbesserten Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen signifikant.

Mit Hilfe von Aufenthaltsplätzen, einem abgestimmten Parkraummanagement und der beispielhaften Einrichtung von Lieferzonen und Mikrodepots für den Wirtschaftsverkehr soll der Lebens- und Begegnungsraum in der LHW gestärkt werden. Gemeinsam mit der stadtverträglichen und effektiven Abwicklung des Kfz-Verkehrs soll dieses Ziel mit neu eingerichteten Park+Ride-Anlagen und einem neuartigen Elektromobilitätskonzeptes zu einem zukünftig positiven Stadtbild beitragen (Ziel 6).

IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de