

„Es ist Zeit, sich zu verändern“

Das Mobilitätsleitbild der
Landeshauptstadt Wiesbaden

Wiesbaden, 25. Februar 2020

Autorinnen und Autor:

Prof. Dr. Andreas Knie

Dipl.-Ing. Ina-Marie Orawiec

Prof. Dr. Petra K. Schäfer

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS	2
1 DAS LEITBILD	3
1.1 PRÄAMBEL – WIESBADEN VERÄNDERT SICH.....	3
1.2 MOBILITÄTSGRUNDSÄTZE	5
1.2.1 Rad- und Fußverkehr	5
1.2.2 Pendlerverkehre.....	6
1.2.3 Teilhabe im öffentlichen Raum.....	8
1.2.4 Wirtschaftsverkehre	9
1.2.5 Rolle des Autos	10
1.2.6 Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen.....	11
1.2.7 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	12
1.2.8 Stadt der kurzen Wege	16
1.2.9 Der öffentliche Verkehr.....	20
2 AUSGANGSLAGE.....	23
2.1 DER STADTVORORDNETENBESCHLUSS ZUM MOBILITÄTSLEITBILD.....	24
3 VORGEHENSWEISE	26
3.1 DIE TEILNEHMER.....	29
3.1.1 Beteiligung politischer Gremien.....	29
3.1.2 Die eingeladenen Organisationen und städtischen Ämter	30
4 DIE SYMPOSIEN	34
4.1 SYMPOSIUM URBANISIERUNG	34
4.2 SYMPOSIUM GESUNDHEIT	36
4.3 SYMPOSIUM KONNEKTIVITÄT	39
4.4 SYMPOSIUM SICHERHEIT	40
5 LITERATURHINWEISE / STUDIEN.....	43

1 Das Leitbild

1.1 Präambel – Wiesbaden verändert sich

Klimakrise, Digitalisierung und demografischer Wandel stellen große und globale Herausforderungen für die modernen Gesellschaften dar. Besonders im Brennpunkt stehen die Städte. Hier entscheidet sich, ob mit technischen und mit sozialen Innovationen die Probleme angemessen bearbeitet und neue Lösungen gefunden werden können. Wiesbaden möchte sich diesen Herausforderungen in besonderem Maße stellen. Denn Wiesbadens Innenstadt verfügt wie nur wenige Großstädte in Deutschland über eine kompakte Struktur mit historisch wertvoller Bausubstanz. Die Stadt entwickelt sich in einem wirtschaftlich prosperierenden Umfeld mit sehr engen Verflechtungen im Ballungsraum Rhein-Main. Wiesbaden ist sich bewusst, viele Jahrzehnte Planungsprinzipien gefolgt zu sein, die den Stadtraum funktional gegliedert und die Bereiche Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Kultur räumlich weit auseinandergezogen haben. Nach diesen Planungen und dem daraufhin entstandenen baulichen Umfeld wurde dem Automobil eine sehr große Bedeutung eingeräumt und die Stadt primär als ein Transitraum begriffen. Der öffentliche Verkehr, die Fahrradinfrastruktur und der Fußverkehr erhielten in diesen Jahren eine weniger hohe Priorität. Wiesbaden möchte dies verändern und im Rahmen der kommunalen Möglichkeiten eine Stadt entwickeln, die mit kurzen Wegen ein Höchstmaß an Erreichbarkeit und Zugänglichkeit schafft. Die hessische Landeshauptstadt bekennt sich zur individuellen Mobilität in einer freiheitlichen Grundordnung und möchte dazu aber neue Wege gehen und die Stadtgesellschaft zum Treiber dieser Transformation machen.

Die Stadt will gewährleisten, dass dies in einer modernen, zukunftsfähigen Form geschehen kann. Wiesbaden möchte die veränderten Wertepräferenzen sowie die Herausforderungen einer nachhaltigen Wirtschaft zu einer neuen Gestaltungskraft für den Stadtraum kombinieren und nutzen. Wiesbaden wird sich dabei verändern und Korrekturen an früheren Planungsgrundsätzen vornehmen. Die Mobilität soll dabei umfassender, vielfältiger verstanden werden, die Aufenthaltsqualität erhöht, die Ressourcen geschont und die Raumaufteilung gerechter werden. Oberstes Prinzip bei der Planung der Verkehrswege ist die Effizienz des Transportes. Der öffentliche Raum wird so gestaltet, dass zu Fuß gehen und Radfahren eine neue Qualität erleben. Der öffentliche Verkehr mit Bussen und gegebenenfalls Bahnen erhält Vorfahrt, die Angebotsqualität wird durch flexible Ergänzungen so erhöht, dass Punkt-zu-Punkt-Verkehre möglich werden. Wiesbaden bekennt sich dazu, dass in einer lebenswerten Stadt weniger öffentlicher Parkraum für private Nutzungen vorgehalten wird. Motorisierte Individualverkehrsmittel sind in der Nähe und in allen Qualitäten im Sharingmodus verfügbar. Hohe Flexibilität und Individualität werden mit einer hoch effizienten Flächennutzung verbunden. Alle Verkehrsmittel sind durchgängig digital verfügbar und fahren zunehmend mit regenerativen Energien. Mit einem Klick sind alle Optionen sofort und barrierefrei nutzbar. Für die Pendler werden Abstellgelegenheiten am Rande der Stadt geschaffen.

Um diesen Prozess anzuschieben, hat die Stadt gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern und der Wissenschaft einen Leitbildprozess initiiert und entlang der Querschnittsthemen

„Urbanisierung“, „Gesundheit“, „Sicherheit“ und „Konnektivität“ eine Bestandsaufnahme erarbeitet und gemeinsame Planungsprinzipien entwickelt.

Wiesbaden bekennt sich zu Toleranz, zur Weltoffenheit und zur Vielfalt der Möglichkeiten. Die Rückgewinnung von mehr Aufenthaltsqualität wird dabei nicht ohne Veränderungen von Routinen und Gewohnheiten einhergehen, der Prozess des Umbaus auch nicht über Nacht gelingen. Wiesbaden verfügt über eine Stadtgesellschaft, die Veränderungen aber als Chance begreift, um mit den neuen digitalen Optionen auch tradierte Denk- und Handlungsmuster zu überwinden und damit auch ein neues städtisches Selbstwertgefühl zu schaffen. Allen Beteiligten ist dabei bewusst, dass tradierte Denkschemata und eingeschwungene und stabilisierte Routinen diesen Wandel blockieren und erschweren können, dass unterschiedliche Interessen existieren und Konflikte unausweichlich sind.

Aber aus der Einsicht in die Notwendigkeit des Wandels zur Erhaltung unserer Lebensgrundlagen, wird dies als eine Chance für alle begriffen. Wiesbaden lädt seine Bewohner, seine Gäste und seine Nachbarn ein, hieran in einem offenen Prozess mitzuwirken und die Rückgewinnung des Stadtraumes als ein Gemeinschaftswerk für mehr Lebensqualität zu verstehen und voranzubringen. Es ist Zeit, sich zu verändern.

1.2 Mobilitätsgrundsätze

In zwei Workshops erarbeiteten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer nach einer Beschreibung des Ist-Zustands Lösungsansätze für die Mobilität der Zukunft. Insgesamt wünschen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, dass das Mobilitätsleitbild als Reise genutzt wird, um Verkehrsstrukturen zu ändern und Ideen zu pilotieren. Der Mut zur Vision und der Mut, Dinge zu ändern wird erwartet. Dabei müsse der Prozess nun gestartet werden – in einem ideologiefreien Miteinander statt Gegeneinander.

1.2.1 Rad- und Fußverkehr

These: Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Leben, Arbeiten, wenn wir sicher überall mit dem Rad und zu Fuß hinkommen.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer stellten fest, dass der Fahrrad- und Fußverkehr unterschiedliche Ansprüche hat und Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten zu Fuß und mit dem Rad in der Stadt unterwegs sind. Es ist darauf zu achten, dass Rad- und Fußverkehr vor allem im Nahbereich uneingeschränkt stattfinden kann. Insbesondere ist auf das Sicherheitsbedürfnis dieser Verkehrsteilnehmer zu achten. Beispielsweise fühlen sich einige Radfahrer unsicher bei der Benutzung der Einbahnstraße gegen die Fahrtrichtung. Darüber hinaus wurde angeführt, dass die Planung der Stadt aus dem Jahr 1860 ist und die Flächenaufteilung deutlich den motorisierten Individualverkehr (MIV) bevorzugt. Aufgrund der Fahrzeugmengen in der Stadt Wiesbaden führen dann auch Staus zur Verlagerung des Verkehrs in Wohngebiete, in denen jedoch der Rad- und Fußverkehr dominieren sollte. Darüber hinaus wurde angesprochen, dass die Parkhäuser in Wiesbaden nicht ausgelastet sind.

Insgesamt besteht der Wunsch, die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs zu erhöhen. Dabei ist eine Orientierung der Verkehrsplanung an den schwächsten Verkehrsteilnehmern (Kinder, ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkung) wichtig und der Vorrang des MIV in der Innenstadt muss zurückgedrängt werden. Hierfür ist eine Entschleunigung der Mobilität und ein Mentalitätswandel notwendig.

Folgende Maßnahmen schlagen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor:

- Hauptfahrradrouten müssen besser ausgebaut werden im Hinblick auf Reisegeschwindigkeit und Sicherheit.
- Bei der Radwegplanung sollen Präferenzen gesetzt werden, insbesondere in den Kuranlagen.
- Fahrradfahren soll nicht überall in der Kernstadt erlaubt werden. Trotzdem soll die Innenstadt fahrradgerecht und sicher sein.
- Breite Straßen in Wiesbaden sollen eine bessere Aufteilung erhalten, um den Radverkehr sicher zu führen.
- Die Vernetzung mit den Nachbarkommunen, zu und unter den Vororten muss verbessert werden.
- Für den Fußverkehr sollen lokale Strukturen bequemer erreichbar sein. Hierbei ist zum Schutz der Fußgänger der Fuß- und Radverkehr getrennt zu führen.

- Straßenquerungen müssen sicherer werden und in einem Zug, ohne Wartezeit auf der Mittelinsel, möglich sein. Auch auf Kosten des Autoverkehrs.
- Parkflächen müssen abgebaut werden, um Flächen für den Rad- und Fußverkehr zurückzugewinnen – auch wenn das eine Einschränkung des Autoverkehrs bedeutet.
- Dauerparker sollen in den Parkhäusern parken und Falschparken, vor allem auf Radspuren- und Gehwegen, muss schärfer als bisher kontrolliert und geahndet werden.

1.2.2 Pendlerverkehre

These: Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Leben, Arbeiten, wenn wir problemlos in andere Städte von Wiesbaden aus pendeln können und wir problemlos erreichbar sind.

Pendelverkehr beinhaltet alle Wege von und zu einem Arbeitsplatz, aber auch zur Ausbildung. Es geht hier somit um die regelmäßigen und leicht planbaren Wege. Die Stakeholder stellen bei dieser Aussage fest, dass das Pendeln in Wiesbaden, gerade mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), schwierig ist. Oftmals ist die Reisezeit mit dem Pkw schneller als mit dem ÖV, weil Wohnort und/oder Arbeitsplatz nicht gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind. Die Verbindung zwischen den Bahnhöfen ist gut, der Zugang und Abgang von dort aber oft langwierig und mit Wartezeit auf die nächste Verbindung verbunden; dies liegt auch an der Taktung der Verkehrsmittel. Durchgangsverkehre der Pendler belasten die Innenstadt, und auch dezentrale Arbeitsstandorte, und Auspendler in die Region sorgen für eine Überlastung des Straßennetzes. Für Fernpendler ist das Angebot in Wiesbaden nicht attraktiv. Wiesbaden ist als ICE-Halt ausgebaut, es fahren aber nur wenige ICE-Züge Wiesbaden an. An den Arbeitsstandorten sind viele Pkw-Stellplätze für Mitarbeiter vorhanden, hingegen bestehen Lücken im Radverkehrsnetz, so dass die Fahrt mit dem Pkw ungleich attraktiver für Pendler ist. Einige Arbeitgeber haben sich, auch aufgrund des Fachkräftemangels, bereits mit betrieblichem Mobilitätsmanagement beschäftigt.

Die Wünsche zur Umsetzung der genannten Vision für den Pendelverkehr ist an die Arbeitgeber, aber auch die Stadtverwaltung und die öffentlichen Verkehrsunternehmen adressiert. Die Diskussionsteilnehmer wünschen sich eine aktive Rolle der Arbeitgeber.

Folgende Maßnahmen fordern die Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

- Stellplätze bei den Arbeitgebern sollen reduziert und die Kommunikation über die Anfahrt mit dem öffentlichen Verkehr verstärkt werden.
- Arbeitgeber sollen aktiv Fahrgemeinschaften unterstützen.
- Durch Park-und-Ride-Anlagen an der Stadtgrenze und einer Anbindung mit Shuttles oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zum Arbeitgeber kann der Durchgangsverkehr reduziert werden. Hier sollen sich die Arbeitgeber aktiv einbringen. Auch eigene Shuttleangebote großer Arbeitgeber zu den Wohnstandorten wären eine Option.

Vor allem das **Angebot im öffentlichen Verkehr** soll verbessert werden. Hier werden folgende Forderungen erhoben:

- Durchgehende Schienenverbindungen ohne Umstiege, etwa durch eine CityBahn.

- Die Ländchesbahn soll ausgebaut und elektrifiziert werden und in einem engeren Takt fahren.
- Die stillgelegte Aartalbahn soll wieder für den Durchgangsverkehr genutzt werden.
- Insgesamt sollen mehr Tangentialverbindungen im öffentlichen Verkehrsnetz etabliert werden.
- Die Angebote in Wiesbaden Ost, wie die Wallauer Spange und die Ergänzungen im Busnetz im Wiesbadener Osten sind bereits beschlossen und werden begrüßt.
- Eine bessere Verbindung im öffentlichen Verkehr zwischen Idstein und Wiesbaden ist wünschenswert.
- Allgemein soll die Verknüpfung zwischen den Linien, vor allem die Taktung, verbessert werden, auch der Schienenverkehr in die Region soll ausgebaut werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass auch Schichtarbeiter den öffentlichen Verkehr zukünftig besser nutzen können.
 - Konkret wird ein Takt bei der Vias von 10 Minuten verlangt. Hier ist Konsens, dass vor allem Fernpendler eine Expressverbindung mit guter Reisezeit benötigen.
- Fahrerinnen und Fahrer von öffentlichen Verkehrsmitteln sollen mit Respekt behandelt werden und angemessene Bezahlung erhalten.
- Ergänzend zu einem besseren Angebot von Verbindungen und Taktung, soll das Jobticket für das ganze RMV-Gebiet und Rheinhessen ausgeweitet werden (für private Unternehmen aber auch Bundesbehörden) und die Verkehrsunternehmen aktiv Arbeitgeber über die Angebote des öffentlichen Verkehrs beraten.
- Eine Fährverbindung auf dem Rhein zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen, integriert in die Monatskarte, ist wünschenswert.
- Insgesamt sind die Angebote aller Verkehrsmittel intelligent und digital zu verknüpfen.
- Das Pendeln mit dem Fahrrad soll durch gute, sichere, witterungsgeschützte Abstellanlagen an den Umstiegspunkten attraktiver werden.
- Die Lücken im Radwegenetz müssen geschlossen werden und Radschnellverbindungen sollen gebaut werden.
- Anreizsysteme durch den Arbeitgeber, beispielsweise Urlaubstage für Radkilometer, sollen angeregt werden. Ein Positivbeispiel ist das Stadtradeln.
- Am Arbeitsplatz müssen Abstellanlagen, Umkleiden und Duschen das Radfahren unterstützen.
- Eine Einzelmeinung wünscht sich die Westumgehung und Umgehung „An den Fichten“ für den Durchgangsverkehr und eine bessere Kommunikation bei Störungen und Stau des Pkw-Verkehrs im Stadtgebiet.

1.2.3 Teilhabe im öffentlichen Raum

These: Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Leben, Arbeiten, wenn wir uns gleichberechtigt im öffentlichen Raum (fort-)bewegen.

In der Diskussion zum Ist-Zustand wurde deutlich, dass nicht Maschinen oder Verkehrsmittel, sondern Menschen gleichberechtigt sein sollten. Derzeit hat der MIV in der Landeshauptstadt Wiesbaden Vorrang, nach Meinung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer gibt es keine Gleichberechtigung unter den Verkehrsteilnehmern. Eine gegenseitige Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmern wird vermisst. Radwege sind nicht immer sicher und die Warteflächen – vor allem in Mittelinseln – für den Fußverkehr an Ampeln reichen nicht immer aus.

Eine gegenseitige Rücksichtnahme ist daher mehr denn je gefordert mit Kompromissen und Fairness zwischen den Verkehrsteilnehmern. Dabei wird Gleichberechtigung nicht dahingehend verstanden, dass es eine gleiche „Fläche“ für alle Verkehrsteilnehmer gibt, sondern dass für alle Verkehrsteilnehmer ein vergleichbarer Mindestkomfort eingehalten werden muss. Dabei gilt: Gleiche Rechte für Radfahrer und Fußgänger zum Auto; der Vorrang des MIV muss enden. Es wird eine störungsfreie Trennung der Verkehrsmittel gefordert, vor allem um Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Für den Radverkehr bedeutet das, dass das Selbstbewusstsein der Radfahrer gestärkt wird bzw. dass diese auch mit größerem Selbstbewusstsein in der Stadt Wiesbaden unterwegs sein können.

Folgende Maßnahmen fordern die Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

- Hochwertige Abstellanlagen sind für Fahrräder und E-Bikes erforderlich und die Mitbenutzung der Parkhäuser ist auch für Fahrräder notwendig.
- Radwege sind nötig, damit Radfahrer nicht auf Gehwege ausweichen. Konkret wurde bereits eine Fahrradspur auf dem ersten Ring beschlossen. Ein Radweg auf der Erich-Ollenhauer-Straße wird gewünscht.
- Autofreie Zonen, Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h oder sogar Schrittgeschwindigkeit fördern das Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsarten.
- Autospuren und Parkflächen im Straßenraum müssen reduziert werden, auch Mautsysteme sind denkbar.
- Bestimmte Bewegungsachsen sollen Vorrang haben, dort soll dann auch eine Querung der Straßen für Radfahrer und Fußgänger leicht möglich sein, beispielsweise durch eine Verlängerung der Grünzeiten. Dies kann durch eine optimale situationsbezogene Verkehrslenkung in Echtzeit unterstützt werden.
- Konkret für den Fußgängerverkehr ist eine klare Orientierung nötig, die vor allem für Kinder und ältere Menschen geeignet ist.
- Fußgängerzonen müssen weiter forciert und ausgebaut werden.
- Vor allem der Nachtverkehr der Busse soll verbessert werden.
- Unter dem Begriff Gleichberechtigung ist auch ein fairer Wettbewerb zwischen Uber und Taxi zu verstehen.

1.2.4 Wirtschaftsverkehre

Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Leben, Arbeiten, wenn unsere Unternehmen weiterhin liefern können und beliefert werden können.

Zum Wirtschaftsverkehr werden alle Fahrten der dienstlichen Mobilität gezählt: Dazu gehören alle Dienstfahrten, Auslieferung von Waren und Fahrten von Dienstleistern, Pflegediensten und Handwerkern im Rahmen ihrer Tätigkeit. Die Stakeholder stellten fest, dass aktuell zu wenig Lieferzonen in Wiesbaden vorhanden sind, die vorhandenen Lieferzonen oft widerrechtlich von Dauerparkern belegt sind und durch den hohen Parkdruck die Versorgung der Gebiete nur eingeschränkt möglich ist, da beispielsweise Müllfahrzeuge und Rettungskräfte nur schwer einfahren können. Insgesamt wird ein Verkehrschaos, verursacht von Lieferfahrzeugen, konstatiert. Dabei wird auch beklagt, dass die Warenströme zu kleinteilig sind und zu viele Fahrzeuge einzelne Lieferungen bringen. Ein Beispiel für große Warenströme ist der InfraserV-Industriepark Kalle-Albert. Dort werden bereits heute Waren mit Schiffen über den eigenen Hafen, über die Schienenanbindung, aber auch mit durchschnittlich 40 Lkw pro Tag angeliefert.

Die Diskussionsteilnehmerinnen und -teilnehmer stellten fest, dass Handwerker länger parken, da sie vor Ort arbeiten. Es gibt bereits einen Handwerkerausweis für das gesamte Rhein-Main-Gebiet, mit dem die Handwerker auf legalen Parkplätzen kostenfrei parken dürfen.

Folgende Wünsche formulieren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

- Der Lieferverkehr muss besser organisiert werden.
- Insgesamt sind mehr Lieferzonen nötig, auch in den Randbezirken und Vororten.
- Bei Neubaugebieten sind immer Lieferzonen und Lieferkonzepte mitzudenken.
- Lieferzonen sollen intelligent bewirtschaftet werden: Den Lieferanten soll durch digitale Hilfsmittel ein Lieferbereich freigegeben werden, um widerrechtliche Nutzung zu verhindern. Dabei soll auch sichergestellt werden, dass kurze Parkzeiten eingehalten werden, um einen stetigen Umschlag zu ermöglichen. Es besteht auch der Wunsch, in Randzeiten zu beliefern. Das Projekt Digi-V soll hier zur Unterstützung von Digi-L genutzt werden, um den Logistikern die Planung zu erleichtern.
- Nicht jede Lieferung muss einzeln bis zum Empfänger gebracht werden. Mikrodepots mit Feinverteilung durch Lastenräder, eine Lieferung an Abholstationen oder eine zentrales Warendepot mit einer Quartiersbelieferung mit nur einem Fahrzeug werden benötigt. Dabei sollte die Belieferung bis zur Haustür teurer sein als andere Belieferungen.
- Alternative Anlieferungen durch die Bahn oder das Schiff sollen durch Gleisanschlüsse in neuen Gewerbegebieten und die Nutzung der Aartalbahn, beispielsweise zur Belieferung von Henkel ermöglicht werden. Dabei könnte auch der Rheinhafen von InfraserV für externe Nutzer geöffnet werden. Hier wurde in der Diskussion aber auch deutlich, dass dies nicht durch Wiesbaden alleine umgesetzt werden kann.
- Um den Wirtschaftsverkehr, vor allem den Lieferverkehr und den Handwerkerverkehr besser bewältigen zu können, muss das Straßenparken von Privatfahrzeugen in der Innenstadt reduziert oder komplett in die Parkhäuser verlagert werden.
- Auf jeden Fall soll kostenfreies Parken in der Innenstadt ausgeschlossen werden. Die Flächen im Straßenraum stehen dann als Lieferzonen und für Handwerkerparken zur

Verfügung. Dabei müssen die Flächen durch das Ordnungsamt kontrolliert und Falschparker geahndet werden.

- Handwerker, die nicht aufgrund ihrer Tätigkeit direkt vor der Haustür stehen müssen, sollen in festgelegten Bereichen der Straße parken können.
- Lastenfahrrädern sollen ebenfalls eigene Parkbereiche im Straßenraum zugeordnet werden, hier wird die Neufassung der StVO kritisiert, die dazu keine Regelung vorsieht.
- Inhaber von Geschäften wünschen sich die Möglichkeit, ihr Unternehmen für Lieferfahrten anzufahren und dafür eine definierte Anzahl an kostenfreien Parktickets zu erhalten.
- Handwerkern und Pflegediensten soll durch Förderprojekte der Umstieg auf elektromobile Fahrzeuge erleichtert werden.
- Die Infrastruktur soll für Lkw nutzbar bleiben und die Belieferung Wiesbadener Unternehmen in die Region verbessert werden.
- Nur noch Lkw mit Rundumsicht und entsprechenden Sicherheitssystemen sollen in die Innenstadt fahren dürfen, um die Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger zu erhöhen; dies betrifft auch städtische Fahrzeuge wie beispielsweise Müllfahrzeuge.
- Unterirdische Flächen für Lagerung und Lieferung, sollten z.B. in Tiefgaragen geschaffen werden.

1.2.5 Rolle des Autos

These: Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Leben und Arbeiten, wenn wir auch ohne eigenes Auto unsere Mobilität aufrechterhalten können.

Ob in Wiesbaden ein Leben ohne eigenes Auto bereits jetzt möglich ist, darüber waren sich die Teilnehmer des finalen Workshops nicht komplett einig. Einerseits haben sich bereits eine Reihe von Menschen unterschiedlichen Alters, Geschlechts und Herkunft ganz bewusst für ein Leben ohne eigenes Auto entschieden und empfinden dies als Gewinn für ihren Alltag. Andererseits sind viele mit Blick auf die Situation in der Stadt skeptisch. Der hohe Anteil von älteren Menschen, die generell fehlenden Verkehrsalternativen, die hohe Verkehrsverflechtung mit dem Umland, der wenig attraktive öffentliche Nahverkehr und die überall lauern Gefahren für Kinder lassen Zweifel aufkommen, ob ein attraktives Leben ohne eigenes Auto machbar ist. Wiesbaden ist für eine wachsende Zahl von Einpendlern ein Ziel ohne Alternativen. Arztbesuche, Ämter und Einkaufsmöglichkeiten sind weitgehend nur noch in der Innenstadt des Oberzentrums Wiesbaden und kaum noch in den Umlandgemeinden möglich. Geschäfte müssen liefern und beliefert werden.

Einig waren sich die Teilnehmer darin, dass Wiesbaden aber bereits jetzt aufgrund der kompakten Stadtstruktur Potenzial hat, eine solche Perspektive attraktiv zu machen.

Dafür forderten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine Reihe von Maßnahmen:

- Der Ausbau von Fahrradwegen
- Der Rückbau von Fahrspuren sowie die Reduzierung von Parkmöglichkeiten für Autos
- Der generelle Ausbau des öffentlichen Verkehrs:

- Generell mehr ÖPNV-Angebote zu günstigeren Preisen
- Aufbau von Tangentialverbindungen zwischen den anliegenden Siedlungsräumen beziehungsweise Vororten
- Aufbau eines digitalen „On-Demand“-Angebots für einen Tür-zu-Tür-Service
- Ein deutlicher Ausbau des Carsharing-Angebots, um für alle Gelegenheiten Zugriff auf jeweils passende Fahrzeuge zu bekommen
- Durchgängig Einführung Tempo 30 km/h
- Digitale Angebote zur Verknüpfung der unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsmittel
- Generelle De-Karbonisierung des gesamten Flottenbestandes
- Reduzierung der Fahrzeugmengen
- Mehr öffentliche Ladestellen für E-Fahrzeuge

Die Diskussion gruppierte sich aber nicht nur um eine besser Verkehrsmittelausstattung, sondern auch um Konzepte, die Zahl der notwendigen Wege zu reduzieren. Kita- und Schulplätze sollten nahe am Wohnort möglich werden und der Arbeitsplatz nicht weit weg vom Wohnort liegen.

Die Teilnehmer der Diskussion waren sich in einer Sache ziemlich einig, dass das eigene Auto auch in Wiesbaden immer noch die bequemste Form der Fortbewegung ist: Es steht einfach immer um die Ecke bereit und kann über ein gut ausgebautes Straßennetz gefahren werden. Um hier für viele Menschen Alternativen zu bieten, sind die genannten Veränderungen notwendig. Diese Veränderungen würden auf sehr breites Interesse stoßen und könnten selbst in Wiesbaden gelingen. Um nicht sofort die ganze Stadt umbauen zu müssen, schlugen die Teilnehmer Projekte und Experimente in abgegrenzten Stadträumen vor, um wenigstens in kleinen Schritten voranzukommen.

1.2.6 Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen

These: Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Leben und Arbeiten, wenn wir saubere Luft atmen können und der Straßenlärm abnimmt

Die Luftqualität ist in der einstigen Kurstadt Wiesbaden ein besonderes Thema. Den Teilnehmer war bewusst, dass erst durch die Klageandrohung der Deutschen Umwelthilfe, zur Einhaltung der EU-Grenzwerte auch in Wiesbaden Fahrverbote zu erwirken, der Leitbildprozess überhaupt in Gang gesetzt wurde. Die Teilnehmer erleben mehrheitlich die Luftqualität als problematisch. Vor allen Dingen an den Hauptverkehrsstraßen (1. und 2. Ring) und zu Stoßzeiten „riecht die Stadt schlecht“. Einige Teilnehmer wiesen darauf hin, dass es ja nicht nur die Stickoxide und Partikel das Problem darstellen, sondern in Wiesbaden – auch durch den starken Flugverkehr – ein wahrer „Schadstoffcocktail“ eingeatmet werden muss.

In der Veranstaltung wurde deutlich, dass die drei offiziellen Messstellen zukünftig nicht ausreichen und Wiesbaden nur deshalb so gut dastehe, weil hier an den Straßen und in den Alleen noch so viele Bäume stehen. Berichtet wurde von dem Plan der Stadt, künftig insgesamt 80 Messstellen an Ampelanlagen einzurichten. Ziel ist es, die Emissionsentwicklung mit dem

Verkehrsfluss vernetzt zu steuern und bei hohen Schadstoffbelastungen die Geschwindigkeiten abzusenken. Ein Wunsch aus dem Kreise der Teilnehmer war, nicht nur Schadstoffemissionen und Lärm zu betrachten, sondern das Thema Mobilität auch unter Klimaschutzziele zu stellen.

Die Teilnehmer waren sich einig darin, dass für die Luftqualität und für den Lärm in erster Linie der Verkehr verantwortlich ist, und dass für eine bessere Luft und weniger Lärm der Verkehr grundlegend und nachhaltig umgebaut werden muss. Um das zu erreichen, schlugen die Teilnehmer folgende Maßnahmen vor:

- Fahrspuren für den MIV auf dem ersten Ring reduzieren
- Den ÖV muss attraktiver machen, die Einführung eines 365-Euro-Tickets wäre eine Option
- Einführung von Tangentialverbindungen zwischen den Siedlungen am Stadtrand
- Generelle Absenkung der Zahl von Automobilen
- Generell Tempo 30 km/h einführen
- Den Verkehrsfluss durch verbesserte Straßenführung optimieren
- Verkehrsmittel dekarbonisieren (CO₂-frei)
- Den Lieferverkehr und Warenwirtschaftsverkehr durch Pooling optimieren

Die Teilnehmer waren sich alle einig darin, dass die Luftqualität ein hohes Gut und für ein gutes Leben in Wiesbaden von herausragender Bedeutung ist. Dass dies trotz enormer Anstrengungen der Landeshauptstadt Wiesbaden durch digital vernetzte Ampelanlagen aber nur durch eine Reduzierung des auf Verbrennungsmotoren basierenden MIV zu bewerkstelligen ist.

1.2.7 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

These: „Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Arbeiten und Leben, wenn die Aufenthaltsqualität durch Flächengewinn besser wird.“

Stadt formt Mobilität und Mobilität formt Stadt. Dass Überlegungen zur Herstellung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum im Spannungsverhältnis zwischen der Mobilität von Menschen, Gütern und Maschinen einerseits und bestehenden wie auch zukünftigen Stadtstrukturen andererseits verhandelt werden, war allen am Gedankenaustausch Teilnehmenden bewusst. Deshalb wurde zu Beginn einvernehmlich das menschliche Maß als dominierende Größe in der Beschreibung von Aufenthaltsqualität und der Zuschreibung des Flächengewinns in die „These“ eingebracht.

Anpassung der These: „Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Arbeiten und Leben, wenn die Aufenthaltsqualität durch Flächengewinn **für die Menschen** besser wird.“

Dadurch sollte betont werden, dass sämtliche Vorschläge zur Flächengewinnung zugunsten gesteigerter Aufenthaltsqualität sich auf den Menschen beziehen, der sich zu Fuß oder in angepasster Geschwindigkeit in Formen der Mikromobilität im öffentlichen Raum bewegt. Letztendlich gilt es, eine Entschleunigung zu fördern. Menschliches Maß bedeutet aber auch, eine Annäherung der Geschwindigkeiten bei Stadtentwicklung und Stadtumbau zu erzielen. Die

Gestaltung des Stadtraums, seiner Architektur und der Mobilität muss sich folglich nach den Bedürfnissen der Menschen richten, nicht andersherum!

Die Steigerung der Aufenthaltsqualität wollte die Gruppe auf den „Öffentlichen Raum“ bezogen wissen, sodass letztendlich folgende These bearbeitet wurde:

These: „Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Arbeiten und Leben, wenn die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch Flächengewinn für die Menschen besser wird.“

Öffentlicher Raum wurde als ein Ort der sozialen Vernetzung verstanden, der sich durch seine Multifunktionalität als Kommunikations-, Verkehrs-, Konsum-, Erholungs- und Kulturraum ausweist und über das Potenzial verfügt, im Aufeinandertreffen unterschiedlicher Menschen, Praktiken und Meinungen, Öffentlichkeit herzustellen, auch spontan und unerwartet.

Allgemein wurde der zunehmende Automobilverkehr, der aus einer „menschengerechten“ Stadtplanung eine „Verkehrsplanung für Maschinen“ macht, als Gefährder der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beschrieben. Gleichzeitig wurde konstatiert, dass eine verbesserte Aufenthaltsqualität durch Flächengewinn, Formen der Mobilität ermöglicht oder ausschließt.

Als **Qualitätsfaktoren für den öffentlichen Raum** wurden beschrieben:

- Eine zentrale Lage
- Barrierefreie Erreichbarkeit und Zugänglichkeit
- Sicher und geeignet für Kinder und Jugendliche
- Anbindung an Bus- und Straßenbahnnetz
- Schutz von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen
- Ansprechend gestaltete Räume (Freiraum und Architektur)
- Barrierefrei ausgebaute Gehwege und Plätze
- Toiletten, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Grün
- Sauberkeit
- Soziale Kontrolle

Wiesbaden verfügt über einige Orte, die für die Gruppe eine **hohe Aufenthaltsqualität** im Sinne der modifizierten These aufweisen. Als **Beispiele** wurden genannt:

- Kureck
- Kurpark
- Nerotal
- Fasanerie
- Warmer Damm
- Altstadt / „Schiffchen“
- Dernsches Gelände
- Kulturpark am Schlachthof

Die Fußgängerzonen in der Innenstadt wurden als ausbaufähig bewertet, hinsichtlich ihrer räumlichen Ausdehnung, ihrer Gestaltungsqualität, der Öffnung für geschwindigkeitsangepasste Formen der Mikromobilität und für Fahrräder sowie ihrer Begrünung durch schattenspendende Bäume und mikroklimaverbessernde Pflanzungen.

Der Stadtteil Biebrich wurde als zufriedenstellend in Bezug auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bewertet, wenngleich Erscheinungen, wie zum Beispiel die Schließungen von Geschäften als Vorboten eines drohenden Qualitätsverlustes gedeutet wurden. Kontrovers wurde hierbei die Rolle des Parkierungsangebotes entlang der öffentlichen Straßen besprochen, dessen Einschränkung sowohl als Förderung eines lebendigen öffentlichen Raumes erachtet wurde, wie auch als Ursache für dessen Niedergang.

Keine, beziehungsweise **eine stark eingeschränkte Aufenthaltsqualität** wurde den folgenden Orten zugesprochen:

- Elsässer Platz
- Emser Straße
- Gutenbergplatz
- Platz der deutschen Einheit

Neben den punktuellen Negativbeispielen wurden vor allem zusammenhängende Straßenräume als **unbefriedigend und ausbaufähig** bewertet, wie zum Beispiel:

- 1. Ring
- 2. Ring
- Westend
- Bahnhofsareal
- Rheingauviertel

In der Frage der Ursachen für das negative Erscheinungsbild der genannten Areale differenzierten die Diskussionsbeiträge. Verwiesen wurde auf die zunehmende und hohe Verkehrsdichte durch den MIV, Durchgangsverkehr, Mangel an qualitätsvoller Gestaltung, der Flächenverbrauch durch ruhenden Verkehr, die Überlastung und Gefährdung der Anlieger durch Lärm, Luftverschmutzung, Dreck und Dichte, aber auch die Zusammensetzung der Bevölkerungsstruktur, nachlassende Nahversorgungsangebote, fehlende Bildungs- und Kulturangebote.

Da Fläche und Boden in Wiesbaden eine endliche Ressource sind, wird aber auch mit neuen räumlichen Nutzungsansprüchen der öffentliche Raum zurückgedrängt, zum Beispiel durch:

- Neue Radwege
- Trassen für Busse und Bahnen
- Mobilitätsstationen
- Lieferinseln und -zonen
- Fahrradabstellanlagen und Ladeinfrastrukturen

Nutzungskonflikten kann durch transdisziplinäre Planungsteams und einen gemeinsam vereinbarten Qualitätsanspruch in der Gestaltung des öffentlichen Raumes entgegengewirkt werden.

So forderten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

- Die gemeinsame, gleichberechtigte Verkehrsraumnutzung
- Autofreie Stadtgebiete (innerhalb des 1. Rings, Biebrich)
- Fahrrad- und Spielstraßen

- „Unverplante“ Freiräume im öffentlichen Raum
- Für Jugendliche Experimentierfelder für neue Lebensentwürfe und Freizeitkulturen, für das „Unerwartete“

Es setzte sich die Vorstellung von einer **urbanen grünen Infrastruktur** in Wiesbaden durch, die ebenso wichtig wie die technische oder soziale Infrastruktur der Stadt ist. Vorhandenes Stadtgrün soll nicht nur gesichert, sondern zielgerichtet vermehrt und miteinander verknüpft werden. Die Flächen dafür könnten sich speisen aus:

- Vorhandenen Freiflächen, über die Wiesbaden in hoher Qualität durch seine Parks und Friedhöfe verfügt
- Dem Rückbau von überdimensionierten Verkehrs- und Parkierungsflächen
- Der Öffnung von Freiflächen, z.B. Schulhöfen nach der Unterrichtszeit
- Sogenanntem „Bauwerksgrün“ auf Dächern und Fassaden. Dies sollte gefördert und „Klimaoasen“ geschaffen werden

Vorgeschlagen wurde auch der Ausbau von Stadtgrün im Mobilitätsraum, etwa durch Alleen mit klimaresilienten Straßen- und Stadtbäumen, Straßenbegleitgrün und begrünte Straßenbahntrassen

Die **Förderung von Gesundheit und Wohlbefinden** im öffentlichen Raum findet sich auch in Details für den Schutz der biologischen Vielfalt in Wiesbadens Fauna und Flora („blühendes Wiesbaden“) wieder, durch

- Insektenhotels, Nistkästen
- Blütenreiche Bepflanzungen, Bienen- und Schmetterlingsweiden

Die Mehrheit in der Gruppe sah die Generierung von Flächen zugunsten einer verbesserten Aufenthaltsqualität durch eine Parkraumbewirtschaftung ermöglicht, die:

- Den Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr entlang von Straßen und auf Plätzen deutlich verringert,
- Ein modernes und digital verknüpftes Parkleitsystem installiert,
- Zudem Leerstände in privaten Garagen und Parkreserven in Parkhäusern (Beispiel: Parkgarage untern Kurhaus) nutzt,
- Quartiersgaragen mit kollaborativen Mobilitätsangeboten schafft.
- Ein Netz von inter- und multimodalen Mobilitätshubs im Stadtgebiet soll Stadtbewohnerinnen und -bewohner von der Notwendigkeit des Besitzes eines privaten Pkw entlasten und den Umstieg auf die emissionsfreie Mobilität fördern.
- Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h unterstützt die Reduzierung der Straßenquerschnitte für den motorisierten Verkehr zum Vorteil einer gesteigerten Aufenthaltsqualität.¹

¹ Anm. Orawiec: Der Flächengewinn durch „bloße“ Nachverdichtung wurde kritisch kommentiert und auf das Leitbild der „doppelten Innenentwicklung“ des Bundesamtes für Naturschutz hingewiesen. In einem integrierten Ansatz sollen Flächenreserven im urbanen Bestand sinnvoll baulich genutzt, gleichzeitig aber auch innerstädtische Freiflächen („Grün- und Blauräume“) entwickelt, miteinander

Besonders wurde auf die Potenziale von Parkhäusern bezüglich ihrer Gestaltungsqualität und Funktionsvielfalt hingewiesen und angeregt, Konzepte einer 24/7-Nutzung zu entwickeln, z.B. als temporäre Veranstaltungsfläche, Distributionslager, Energiespeicher etc..

1.2.8 Stadt der kurzen Wege

These: „Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Arbeiten und Leben, wenn wir auf kurzen Wegen teilhaben können“

Der in der einleitenden These verwendete Begriff der „kurzen Wege“ kann als eine Synthese der Bedürfnisse nach Urbanität mit dem Kontakt zu einer lebendigen, arbeitsnahen Umgebung sowie Freizeitmöglichkeiten und einer entschleunigten sowie vom Zwang zur Mobilität unabhängigeren, nachhaltigen Lebensweise gesehen werden.

Die Teilnehmenden einigten sich darauf, die Quartiersgröße als Betrachtungseinheit anzunehmen, in der kurze Wege zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs, Einzelhandel, Mobilitätsknotenpunkten und Kultur- und Bildungseinrichtungen hergestellt werden müssen, damit Teilhabe entstehen und gleichzeitig die Erzeugung von MIV vermieden werden kann. Dabei bezieht sich die Vorstellung von „kurz“ nicht nur auf die räumliche Distanz (Luftlinie) bezüglich der Wegstrecke, sondern im gleichen Maße auf die Zeit, die verbraucht werden muss, um von „A nach B“ zu gelangen.

Die bislang angewandte Methode der Raumerschließung mithilfe von „Einzugsradien“, in deren Mitte sich z.B. eine Haltestelle befindet, muss an die realen Wegeverläufe angepasst werden. Wiesbadens große Verkehrsachsen stellen für den Fuß- und Fahrradverkehr Barrieren da, die in den „Einzugsradien“ nicht berücksichtigt bzw. abgebildet werden. Würde die tatsächliche Erreichbarkeit in Zeit und Strecke zugrunde gelegt, würden sich ÖPNV-Haltestellen anders im Stadtgebiet verteilen, so die Annahme.

Geteilt wurde die Auffassung, dass eine Stadtentwicklung, die Quartiere schafft, die weitgehend frei vom MIV sind und die es allen Menschen erlaubt, ihre Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückzulegen, zu einem guten Leben beiträgt.

Eine durch urbane Dichte, Nutzungsmischung und „kurze Wege“ begünstigte, hohe Lebensqualität wird für die folgenden Stadtviertel beschrieben:

- Westend
- Dichterviertel
- Rheingauviertel
- Südost: untere Biebricher Allee – Liliencarré

Entmischungstendenzen (alteingesessene Geschäfte, Arztpraxen, Apotheken, Postfilialen etc. schließen), werden beobachtet in

vernetzt und qualitativ verbessert werden. Auf diese Weise sollen der offene Landschaftsraum vor weiterem Flächenverbrauch geschützt und gleichzeitig die ökologischen Funktionen des urbanen Grüns bewahrt und entwickelt werden.¹

- Biebrich
- Sonnenberg
- Bierstadt

Fortschreitende Entmischungstendenzen und „Verödung“ werden beobachtet in

- Auringen
- Frauenstein
- Rambach
- Naurod
- Klarenthal

Das Stadtquartier der kurzen Wege

Folgende Maßnahmen zur Entwicklung von Stadtquartieren „der kurzen Wege“ wurden von den Gruppen skizziert:

- Schaffen und Vernetzen von barrierefreien, inklusiven und integrativen Bewegungsräumen
- Fußläufig erreichbare Mobilitätsknotenpunkte
- Inter-, multimodale und geteilte (Schwarm-) Mobilität
- Freifahrten im ÖPNV auf Kurzstrecken
- Fahrten im ÖPNV von unterversorgten Stadtteilen zu Quartieren
- Ein Kurzstreckentarif für die Fahrten zur Nahversorgung oder zu Einkaufszentren
- Logistikkonzepte für Quartiere entwickeln (Mikrodepots, Concierge Services für die Annahme von Paketen/Lieferungen z.B. im Café, als Nachbarschaftsprojekt etc.)
- Eine gute medizinische Nahversorgung
- Ein Mindestmaß an Geschäften zur Sicherung des alltäglichen Bedarfs
- Das Bündeln möglichst vieler Einrichtungen des (erweiterten) täglichen Bedarfs an einen „zentralen Ort“ (z.B. Quartiersplatz/Logistik-HUB); hierzu gehören auch öffentliche Einrichtungen wie z.B. Schulen)
- Stärkung lokaler und dezentraler Dienstleistungen
- Die Vielfalt von Arbeitsplätzen, auch handwerklichen, und Arbeitsformen vor Ort (Co-Working, Homeoffice, Bürogemeinschaften oder Gemeinschaftsbüros)
- Stadträume, in denen Heimische und Fremde das Notwendige schnell und einfach erledigen können und die zugleich Platz schaffen für Verweilen und Begegnung, wie auch die Möglichkeit, sich auf Sichtweite zu ignorieren

um dadurch

- die Eigenart von Wiesbadens Stadtquartieren und damit ihren stadtgesellschaftlichen Wert zu fördern,
- die spezifische Schönheit und Vielfalt von Stadtquartieren, aber auch die jeweiligen besonderen Rahmenbedingungen der dort lebenden Menschen zu achten,
- „Zeitgerechtigkeit“ und „Zeitwohlstand“ für alle zu sichern,

- den Zugang zu grünen und blauen Strukturen gerecht zu gestalten und Zugangs- und Betroffenheitsgerechtigkeit herzustellen,
- eine weitgehend autarke Daseinsvorsorge und vitale Nutzungsmischung zu erzeugen,
- einen attraktiven und stark frequentierten öffentlichen Raum zu schaffen.
- für Effekte, wie die Steigerung von Kundenfrequenzen zu sorgen.

Im Ergebnis entstehen lebendige, urbane und kompakte Räume, die es erlauben einen Großteil der täglichen Aktivitäten zu Fuß zu erledigen oder zu Fuß erledigen zu lassen.

Digitalisierung der Arbeitswelt und „urbane Gebiete“

Im besonderen Maße beschäftigte sich eine Gruppe mit den Vorteilen der Digitalisierung der Arbeitswelt in Bezug auf Strategien zur Verkehrsvermeidung. Mittlerweile erlauben die meisten der abhängig beschäftigten Berufsbilder theoretisch ein Arbeiten von zuhause bzw. von überall, da die Distanz zur Arbeit digital überwunden werden kann. Darüber hinaus verändert sich die Arbeit selbst und bietet das Potenzial aus reinen „Schlaforten“ lebendige Quartiere zu entwickeln.

Die zunehmende Digitalisierung geht darüber hinaus einher mit neuen Produktionsformen und -arten, die weniger Lärm, Gerüche und Abfall produzieren. Diese Entwicklungen begünstigen, die Arbeitsplätze wieder näher an die Wohnorte zu rücken. Das wiederum könnte die notwendige Passantenfrequenz für Einrichtungen der Daseinsvorsorge generieren. Dabei ist sicherzustellen, dass die Steigerung der Aufenthaltsqualität im Quartier nicht zu einer Verdrängung einkommensschwächerer Bevölkerungsgruppen führt und eine Polarisierung in den Stadtquartieren zunimmt. Hier wurde Wien als gutes Beispiel erwähnt. Obwohl die österreichische Hauptstadt viel für die nachhaltige Mobilität und Aufenthaltsqualität getan hat, sind die Mietpreise nicht explodiert.²

Orte für das Gemeinwohl

Dichte urbane Quartiere mit vielen fußläufig erreichbaren Zielen des Alltags fördern also nicht nur das Wohlbefinden durch die gesparte Zeit und körperliche Aktivität, sondern auch die soziale Kontrolle. Sie tragen sowohl zur Ortskenntnis als auch zum Kennenlernen von

² Anm. Orawiec: Bereits in seinem Bericht zur Raumordnung, 2000, stellte das Bundesamt für Bau-, Stadt- und Raumforschung fest: „Der wirtschaftliche und technologische Wandel erleichtert zunehmend die Mischung von Funktionen. Der Anteil wohnverträglicher verarbeitender Betriebe (z.B. Kreativwirtschaft) hat zugenommen, die Gefahr von Konflikten zwischen Wohnen und Arbeiten hat sich verringert. Betriebsabläufe der meisten kleinen und mittleren Betriebe sind heute wohnverträglich. Damit haben sich die Voraussetzungen für eine neue Nutzungsmischung verbessert.“ (BBR 2000: 25)

Hingewiesen wurde auf die Novelle der Baunutzungsverordnung von 2017. Sie legt die gesetzliche Grundlage für den Bau urbaner Mischgebiete, welche die „Quartiere der kurzen Wege“ mit dem Ziel, das Zusammenleben in der Stadt zu stärken, ausdrücklich zum Leitbild der Quartiersentwicklung erhebt. „Urbane Gebiete“ dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Insofern sind bei der Vergabe von Flächen und Bauprojekten, z.B. für die Entwicklung des Ostfelds, die Qualität des Städtebaus, der Nutzungsmischung und -verteilung, sowie eines integrierten Mobilitätskonzepts besonders auf die Forderungen des Mobilitätsleitbildes abzustimmen.

Menschen bei und zur Verbundenheit mit beidem. „Kurze Wege“ begünstigen Nachbarschaftsprojekte und das lokale ehrenamtliche Engagement.

Mehrfach wurde auf die **Erhöhung der Bewegungsfreiheit sowohl von Alten und von Kindern** auf Straßen und Plätzen hingewiesen. Durch die Priorisierung fußläufiger Erreichbarkeit innerhalb des Quartiers ergeben sich zudem neue Grenzen für die Quartiersentwicklung, die Raum für eine nachhaltige und effiziente Mobilität (Fuß, Rad, ÖPNV) entstehen lässt.

Folgende Maßnahmen schlagen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor:

- Nähe der Schule/Kindergarten zum Wohnort
- Nähe von „Generations“- , Spiel- und Sportplätzen,
- Veranstaltungsflächen zum Wohnort
- Tempo-30-Zonen
- Die Verbreiterung der Fußgängerwege
- Die Einrichtung von Einbahnstraßen
- Die Vermeidung von Querungen von Straßen auf dem Schulweg
- Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen
- Das Organisieren gemeinsamen Gehens in Gruppen
- Bekannte und erprobte Nutzungsformen wie die gemeinsame und gleichberechtigte Verkehrsraumnutzung (Shared Space)
- Per App rufbare Mikrobusse, die das Angebot an ÖV-Mobilität erheblich verbessern können.
- Zukunftsweise Stadtmobilität in Form von Pedelecs, auch für Stadt-Umland-Verbindungen.
- Stationäre Sharing-Flotten (motorisierte Vier- und Zweiräder).
- Ausbau eines interkommunalen Radschnellwegenetzes
- Zentrale Fahrradparkhäuser / überdachte Fahrradstellplätze
- Ladestationen für Pedelecs

Dem Ausbau der interkommunalen Abstimmung und Koordination zwischen den relevanten Behörden auf Stadt-, Kreis- und Landesebene wurde eine besondere Bedeutung zugemessen. Projekte, wie beispielsweise Fahrrad(schnell-)wege, inklusive Ladestationen und Stellplätzen, sollen nicht an der Stadtgrenze von Wiesbaden enden. Angeregt wurde, den Stadtraum öfter und länger zu „bespielen“, z.B. durch alternative Nutzungen in Form zeitlich begrenzter Aktionen, saisonaler Regelungen: z.B. Bevorzugung von Fußgänger/innen und Fahrradfahrer/innen während der trockenen Wetterphasen, Teilsperungen für Märkte, Public Viewing, Sommertheater, Feste, Konzerte, um die „Außensaison“ eines Stadtquartiers zu verlängern und durch entsprechende Formate, einer ortsspezifischen „Kultur des öffentlichen Raums“ Entwicklungsmöglichkeiten zu geben.

Das „Quartier der kurzen Wege“, das Mobilität und Teilhabe ermöglicht, jedoch Verkehr vermeidet, wurde als Leitvorstellung für das Mobilitätsleitbild empfohlen. An der Lebensqualität und am solidarische Umgang der Stadt- und Quartiersbewohner/innen miteinander

im Sinne einer gerechten Verteilung von Zugängen, Ressourcen und Belastungen wird sich der Erfolg in der Umsetzung des „Quartiers der kurzen Wege“ messen lassen müssen.

1.2.9 Der öffentliche Verkehr

Workshop zum Öffentlichen Nahverkehr am 21. Januar 2020

Der Workshop zum öffentlichen Verkehr (ÖV), der in der inhaltlichen Verantwortung der Verkehrsplanungsbüros dmo und Benz & Walter lag, gliederte sich in zwei Phasen. Zunächst waren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgefordert, eine Bestandsaufnahme zum Öffentlichen Verkehr in Wiesbaden vorzunehmen. In der zweiten Phase sollten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer konkrete Lösungsansätze erarbeiten (siehe auch unter Vorgehensweise unter 3).

Im Kern bilanzierten die Teilnehmer, dass der Öffentliche Verkehr für Teile der Gesellschaft nicht attraktiv genug ist, er habe ein Imageproblem. Daher müsse der ÖV mehr in die gesellschaftliche Mitte rücken. Vor allem im direkten Vergleich mit dem Auto verliere der ÖV in punkto Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit an Attraktivität, weil die Busse genauso im Stau stünden, wie auch die Autopendler. Parkplätze im öffentliche Raum seien zu günstig, auch daher werde von den Nutzern das Auto gegenüber dem ÖV bevorzugt. Außerdem sei der öffentliche Verkehr in Wiesbaden an seine Kapazitätsgrenzen gelangt, mit der Folge überfüllter Busse. Das Gedränge im Bus und die dichte Nähe zu anderen Personen wird als unangenehm empfunden.

Es fehle aber an Alternativen zum Bus, sodass ein ganzheitliches Lösungskonzept für alle Nutzergruppen entwickelt werden müsse. Es wurde Optimierungsbedarf im aktuell bestehenden Busnetz gesehen, so müssten die Tangentialverbindungen ausgebaut und das Streckennetz übersichtlicher gestaltet werden.

Ein starker Kritikpunkt war die fehlende Vernetzung etwa nach Mainz oder zu anderen Möglichkeiten der Weiterfahrt. Hier vermissen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine umfassende Regionalplanung. Bemängelt wurden auch fehlende Park-and-Ride-Angebote sowie fehlende sichere Fahrradabstellflächen an Haltestellen. Ebenso fehlten den Teilnehmerinnen und Teilnehmern „Mikromobile“, die sich mit dem ÖV kombinieren lassen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Diskussion war die Aufteilung des Straßenraums. Als Problem wurde identifiziert, dass Busse entweder keine eigene Fahrspur haben oder die Fahrspur von „Wildparkern“ blockiert wird, sodass einhellig eine eigene ÖV-Trasse gefordert wurde, auch zu Lasten des Autoverkehrs. Uneinig waren sich die Gruppen bei der Frage, wie stark man in den Parkraum eingreifen soll, um Platz für sichere Radwege oder für eine Bevorrechtigung des ÖV zu erhalten.

Teilweise sind es aber auch einfache Fragen des Services, die die Nutzung des ÖV in Wiesbaden beschwerlicher machen: Das Bussystem in Wiesbaden sei zu unübersichtlich, bei ausfallenden oder verspäteten Verbindungen fehle es an der rechtzeitigen Information, es gebe kein mehrsprachigen Informationen, nicht einmal auf Englisch.

Die Aufenthaltsqualität an Haltestellen, die zudem oft zu kleine Flächen hätten, lasse zu wünschen übrig, und nicht überall sei ein barrierefreier Zugang gegeben.

Aus der Bestandsanalyse heraus entwickelten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ein umfangreiches Maßnahmenpaket von vielen kleinen bis hin zu großen Lösungen, wie die Einführung einer Straßenbahn (Citybahn) in Wiesbaden, um notwendige Kapazitäten mit Komfort und eine abgegrenzte ÖV-Trasse zu schaffen. Auch die Reaktivierung der Aartalbahn käme für den ein oder anderen in Betracht. Gleichwohl gab es auch einzelne Gegner einer Straßenbahntrasse in Wiesbaden. Und letztlich wünschten sich die Gruppen ein anderes Tarifsystem, das den ÖV günstiger und damit attraktiver macht.

Folgende Maßnahmen zur Verbesserung des ÖV sehen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor:

- Einführung einer Schienenverbindung in Wiesbaden auf eigener Trasse: CityBahn/Aartalbahn
- Verkehrsträger wechseln, um mehr Kapazität zu schaffen
- Tangentialverbindungen im Bussystem schaffen bzw. ausbauen
- Barrierefreie Fahrzeuge einsetzen, deshalb: Bahnen einsetzen
- Auf Verkehrsträger mit ausreichend Platz, auch für Gepäck, Kinderwagen, setzen
- Mit dem ÖPNV regionale Verbindungen schaffen (z.B. nach Taunusstein)
- Extratrassen für den ÖPNV einrichten, um für mehr Schnelligkeit und Zuverlässigkeit zu sorgen
- Mehr Direktverbindungen anbieten und gebrochene Verkehre vermeiden
- Erhöhung der Taktfrequenz auf 5 Minuten
- Entzerrung der Hauptverkehrszeiten
- Den Straßenraums zugunsten des ÖPNV aufteilen
- Das Bussystem entzerren
- CO₂-freie antriebsstarke Busse einsetzen
- Mehr eigene Busspuren und eigene Bussignalisierung einführen, wo sie noch nicht vorhanden ist
- Der motorisierte Individualverkehr sollte beschränkt und nur für spezielle Bedarfe erlaubt sein
- Wirksame Parkraumbewirtschaftung
- Ausreichend Parkmöglichkeiten müssen nicht zwingend im Quartier entstehen
- Verstärkt gegen parkende Autos auf Busspuren vorgehen
- Der Kauf von Fahrscheinen sollte am Ticketautomaten vereinfacht und insgesamt erleichtert werden (nicht mehr beim Fahrer). Ein niederschwelliger Zugang zu Fahrscheinen wird gefordert
- Statt den Verkehr immer mehr zu regeln, sollte angestrebt werden, Verkehre zu vermeiden, etwa durch innovative Arbeits-Wohn-Erholungsräume (Stadt der kurzen Wege)
- Die Verkehrsmittel müssen besser miteinander vernetzt werden, und der Informationsfluss über die Angebote muss gewährleistet sein
- ÖPNV-Knotenpunkte mit Zusatzangeboten, wie zum Beispiel Paketabholstation, ausbauen
- Sichere Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen schaffen

- Mit einer günstigeren und flexibleren Preisstruktur, etwa mit der Einführung eines 365-Euro-Tickets sollen neue Nutzerpotenziale erschlossen werden
- Eine Mobilitätsflatrate für ein multimodales System anbieten
- ÖPNV-Ticket (für z.B. ein Jahr) anbieten, wenn Seniorinnen und Senioren freiwillig ihren Führerschien abgeben
- Fahrkomfort muss verbessert werden (mehr Platz für Fahrgäste)
- Die unterschiedlichen Anbieter des ÖV müssen besser koordiniert und vernetzt werden
- On-Demand-Shuttle in Randbereichen und als „Querverkehre“ anbieten
- Parkhäuser als Mobilitätszentrale nutzen (mit Fahrradabstellflächen)
- Vermeidung des Park-Such-Verkehr durch ein verständliches Parkleitsystem
- Die Kurtaxe sollte das ÖPNV-Ticket beinhalten, um Touristen für den ÖV zu gewinnen
- Ein Verbesserungsmanagement sollte installiert werden, um den ÖV nachhaltig attraktiver zu gestalten
- Den menschlicher Service deutlich erhöhen
- Die Dynamische Fahrgastinformation ausbauen
- Kulturtickets mit dem ÖPNV-Ticket kombinieren und über das Internet eine Bestellmöglichkeit anbieten
- Den Neroberg besser an den ÖV anbinden, um ihn von Auto zu entlasten
- Mehr Flussquerungen zwischen Mainz und Wiesbaden ermöglichen, etwa durch Fähren und Barkassen
- Den ÖV in Google abrufbar machen
- Der ÖPNV sollte familien- und kinderfreundlicher werden
- Haltestellen müssen attraktiver werden: sauber, informativ und überdacht
- Gesamtes Erscheinungsbild des ÖV verbessern

2 Ausgangslage

Die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden belegt im Stau-Index von TomTom aus dem Jahr 2020 bundesweit Platz 3³ nach den Metropolen Berlin und Hamburg. Die Verkehrsbelastung kommt nicht von ungefähr. Das Auto ist anteilig das meist genutzte Verkehrsmittel in Wiesbaden. Nach den aktuellsten Modal Split-Zahlen (2018) liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei 49 Prozent. Damit ist der Anteil der Autofahrer in Wiesbaden weit höher als in vielen vergleichbaren Großstädten. Die Nachbarstadt Mainz kommt beispielsweise auf einen MIV-Anteil von 39 Prozent. Auffällig ist in Wiesbaden der verhältnismäßig niedrige Anteil an Radfahrern von 7 Prozent (Mainz: 17 Prozent)⁴. Bemerkenswert ist, dass sich die Modal Split-Zahlen gegenüber der Erhebung aus dem Jahr 2013 kaum verändert haben. Der MIV-Anteil ist wie der Anteil der Radfahrer um je einen Prozentpunkt gestiegen. Auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hat im Fünfjahresvergleich um einen Prozentpunkt zugelegt. Bei wachsender Bevölkerung und einer Zunahme sozialversicherungspflichtig Beschäftigter steigt dabei die absolute Zahl an Pkw-Fahrten und angemeldeten Kfz. Bis zum Jahr 2030 prognostiziert die Stadt Wiesbaden einen Anstieg um täglich 20.000 Pkw-Fahrten⁵. Mit neuen Stadtteilen beziehungsweise Stadtquartieren wie dem geplanten Ostfeld, Linde-Quartier oder Hainweg wächst Wiesbaden um tausende Neubürger⁶. Zudem wird die Innenstadt nachverdichtet. In den nächsten fünf Jahren wird Wiesbaden nach Berechnungen der städtischen Statistiker die 300.000-Einwohner-Marke erreichen⁷.

Die Stadtbevölkerung nimmt zu, ohne dass die Verkehrsinfrastruktur gleichziehen konnte. Dieses Bevölkerungswachstum, das einerseits für die Attraktivität und wirtschaftliche Prosperität der Metropolregion steht, stellt andererseits eine Herausforderung für die Mobilität der Zukunft dar.

Die Verkehrsbelastung sorgt nicht nur für Staus, sondern auch für schlechte Luft und Lärm. Nur durch einen akribisch ausgearbeiteten Luftreinhalteplan und ein umfassendes Maßnahmenpaket konnte Wiesbaden im Februar 2019 einem gerichtlich angeordneten Dieselfahrverbot entgehen. Die Stickstoffdioxidbelastung ist im Verlaufe des Jahres 2019 zwar zurückgegangen, der Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter wird aber weiterhin regelmäßig überschritten.⁸

Die einhergehende Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, aber auch die Überlastung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verlangen Städten wie Wiesbaden neue Lösungen ab. Nach Aussagen von ESWE Verkehr ist das heutige Bussystem mit rund 60 Millionen Fahrgästen an seine Kapazitätsgrenzen angelangt. Daher ist neues Denken gefragt, um

³ https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/

⁴ Rhein-Main-Verkehrsverbund, Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“, Verkehrserhebung Stadt Mainz

⁵ Amt für Statistik und Stadtforschung der Landeshauptstadt Wiesbaden

⁶ Wiesbaden-Ostfeld, Bericht über vorbereitende Untersuchungen zu einem städtebaulichen Entwicklungsbereich in Wiesbaden, Stadtentwicklungsgesellschaft

⁷ Wiesbadener Stadtanalysen – Vorausberechnung der Wiesbadener Bevölkerung und Haushalte bis 2035

⁸ <https://www.hlnug.de/messwerte/luft>

innovative Mobilitätslösungen für die Zukunft zu entwickeln. Die Stadtpolitik sieht sich aber auch dem Problem gegenüber, dass neue Verkehrslösungen wie beispielsweise die Einführung einer CityBahn auf Zweifel und Kritik gestoßen sind. Zwei Bürgerinitiativen haben im Jahr 2019 rund 20.000 Unterschriften für ein Bürgerbegehren gegen die Citybahn gesammelt. Das Stadtparlament hat zwar in seiner Sitzung vom 23. Mai 2019 die rechtliche Unzulässigkeit der beiden Bürgerbegehren festgestellt, aber dennoch beschlossen, ein Vertreterbegehren zur CityBahn bis spätestens zur Sommerpause 2020 anzugehen.

Dem vorgelagert war ein gemeinsamer Antrag der Rathaus-Fraktionen von SPD, CDU, Grünen und FDP vom 8. November 2018, ein Mobilitätsleitbild für die Stadt Wiesbaden zu entwickeln (siehe 2.1). Der Antrag wurde mit großer Mehrheit angenommen. In der Stadtverordnetenversammlung vom 23. Mai 2019, in der auch im selben Antragstext (Antrags-Nr. 19-F-21-0024) beschlossen worden war, ein Vertreterbegehren zu starten, wurde schlussendlich auch der Fertigstellungstermin des Mobilitätsleitbilds festgelegt, das sich zu diesem Zeitpunkt noch in öffentlicher Ausschreibung befand. Bis zum Ende des ersten Quartals 2019 soll das Leitbild fertiggestellt sein, wie übrigens auch die Fragestellung für ein Vertreterbegehren zur Citybahn.

Das zuständige Dezernat V für Umwelt Grünflächen und Verkehr hat die Umsetzung des Mobilitätsleitbilds an den städtischen Mobilitätsdienstleister ESWE Verkehr übertragen. Über eine öffentliche Ausschreibung, die in der Hessischen Ausschreibungsdatenbank (HAD) veröffentlicht worden ist, wurde das Mobilitätsleitbild schließlich in einem Bieterverfahren vergeben. Die Bieter waren aufgefordert worden, das Konzept zur Erstellung des Mobilitätsleitbildes nach den Vorgaben des Stadtverordnetenbeschlusses vom 8. November 2018 zu skizzieren und Experten zu benennen, die den Leitbild-Prozess begleiten.

2.1 Der Stadtverordnetenbeschluss zum Mobilitätsleitbild

Am 8. November 2018 hat die Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung mit ihrem Beschluss die Grundlage für das Mobilitätsleitbild gelegt. Der gemeinsame Antrag (Nr. 18-F-24-0002) von SPD, CDU, Bündnis90/Die Grünen und FDP wurde angenommen. Hier der Antragstext:

„1. Der Magistrat wird gebeten,

a. zu prüfen,

i. ob das bestehende sternförmige Liniensystem (Konzept aus dem Jahr 1969) noch zeitgemäß und für eine Großstadt wie Wiesbaden angemessen ist,

ii. inwieweit es angezeigt ist, das bestehende Busnetz durch neue Linien mit tangentialen Charakter zu ergänzen, welche ringförmig um die Innenstadt geführt werden und die äußeren Stadtteile und Vororte miteinander verbinden.

b. eine unabhängige Studie zur Fahrgastentwicklung mit verschiedenen Projektionsszenarien im Wiesbadener Stadtgebiet in Auftrag zu geben.

2. Der Magistrat wird ferner gebeten, bis zum Ende des zweiten Quartals 2019 (dieser Termin wurde im Stadtverordnetenbeschluss vom 23. Mai 2019 – Antrags-Nr. 19-F-21-0024 – neu festgelegt – Anm. d. Redaktion) ein umfassendes Mobilitätsleitbild zu erstellen, das

- den vielfältigen Bedürfnissen und Interessen der Bürger gerecht wird und Lösungen aufzeigt;
- Verkehrs- und Mobilitätsplanung ganzheitlich als kontinuierlich sich verändernden Prozess versteht und fortschreibt;
- den motorisierten Individualverkehr auch in seiner künftigen Entwicklung etwa im Sinne der E-Mobilität, des autonomen Fahrens etc. berücksichtigt;
- den Öffentlichen Personennahverkehr stärkt und zu einem attraktiven, insbesondere auch die Stadtteile Wiesbadens umfassenden, niederschweligen System ausbaut;
- dabei ergebnisoffen eine Prüfung unterschiedlicher innerstädtischer Verkehrsträger des ÖPNV vornimmt und dabei auch Megatrends beachtet;
- die Potenziale des Radverkehrs konsequent ausschöpft und ausbaut;
- dem Fußgängerverkehr Raum gibt und ihn durch kurze Wege erleichtert; – Verkehrsmittel intelligent miteinander verknüpft und die unterschiedlichen Verkehrsmittel als gegenseitige Ergänzung betrachtet;
- durch Neu- und Ausbau von Parkgaragen, durch Bewirtschaftung sowie digitale Zugangs- und Steuerungssysteme den ruhenden Verkehr für Anwohner, Pendler und Besucher optimiert, insbesondere auch durch mehr Effizienz von Parkplätzen durch Mehrfachnutzung (Tag- /Nachtnutzung);
- innerörtlichen Wirtschaftsverkehr strukturiert mit der Tendenz, diesen, wo möglich, zu bündeln und durch alternative Transportmöglichkeiten den gesundheitlichen und klimatischen Bedürfnissen der Landeshauptstadt Wiesbadens anzupassen;
- Durchgangsverkehre vermeidet;
- ein digitales Verkehrsleitsystem implementiert, das sowohl die Verkehrsvolumina wie aber auch umwelt- und klimaschonend steuert;
- Leitplanken für Verkehrsentwicklungsplan und Stadtentwicklungskonzept bereitstellt und mit diesen korrespondiert.

3. Bei der Entwicklung des Mobilitätsleitbildes sollen ausdrücklich innovative Ansätze ohne Denkverbote verfolgt werden. Die einzelnen Verkehrsträger sollen keiner pauschalen Priorisierung unterliegen, sondern entsprechend ihren spezifischen Stärken und Schwächen bestmöglich miteinander kombiniert werden. Der Magistrat wird ferner gebeten, die zuständigen städtischen Gremien über alle Zwischenschritte zeitnah zu unterrichten.

4. Vorbehaltlich gesonderter Beschlussfassungen der Stadtverordnetenversammlung sollen Machbarkeitsstudien zu den sich abzeichnenden Alternativen und Nutzen-Kosten-Analysen erfolgen.

5. Es soll ein aufeinander abgestimmtes, sich ergänzendes und zukünftig leicht anpassbares Konzept geschaffen werden. Die Bürgerinnen und Bürger sollen bei dem Prozess eingebunden werden.

6. Der Beschluss Nr. 0055 der Stadtverordnetenversammlung vom 07.02.2018 bleibt unberührt.“

3 Vorgehensweise

Unter der Überschrift „Mobilität 365°“ wurde in der wachsenden Region Wiesbaden, Mainz und Rheingau-Taunus-Kreis ein Diskussionsprozess über die Mobilität der Zukunft in Gang gesetzt. Der Prozess regte an, zukunftsfähige Ideen für die Stadt Wiesbaden zu entwickeln, um die Attraktivität der Stadt zu erhalten und zu erhöhen. Dabei war die Frage zu beantworten, wie der Verkehr der Zukunft aussehen soll, welche Verkehrsmittel zukunftsfähig sind und wie sich die Verkehrsmittel vernetzen lassen.

Der Prozess „Mobilität 365°“ sah vor, eine Diskussion als Bottom-up-Prozess mit wichtigen Stakeholder-Gruppen der Region zu führen (z.B. Wirtschaftsverbände, Verkehrsclubs, Bürgerinitiativen, Sportvereine, etc. – siehe auch unter Punkt 3.1). Dabei wurden, nach einer Auftaktveranstaltung, in vier Symposien die aktuellen Mobilitätspotenziale vernetzt aufgezeigt. Für die inhaltliche Gestaltung der Symposien wurden als Oberthemen die Megatrends **Urbanisierung, Gesundheit, Konnektivität und Sicherheit** gewählt und in den Fokus der Mobilität gestellt. Die Symposien wurden durch zwei Workshops flankiert, in denen die Stakeholder-Gruppen, ihre Visionen und Ideen entwickelten.

Unter der Projektleitung von Prof. Dr. Andreas Knie wurde der Kommunikationsprozess wissenschaftlich fundiert moderiert. Frau Prof. Petra Schäfer unterstützte diesen Prozess im Bereich des Wirtschaftsverkehrs und Frau Dipl.-Ing. Ina-Marie Orawiec brachte die stadtplanerische Expertise in den Prozess ein. Aufgabe des Beirats war es, die Impuls-Veranstaltungen inhaltlich vorzubereiten und zu begleiten. Zudem entstand am Ende des Prozesses, mit den Workshops als Grundlage, ein faktenbasiertes Leitbild, das vom Expertenteam redaktionell erarbeitet wurde. Das Mobilitätsleitbild wird schlussendlich den politischen Gremien der Stadt Wiesbaden präsentiert, die darüber zu entscheiden haben.

Der Prozess wurde durch eine breite **Presse- und Öffentlichkeitsarbeit** allen Bürgerinnen und Bürgern zur Kenntnis gegeben. Dafür wurde eine Internetseite entwickelt (www.mobilitaet365.de), in der der gesamte Prozess erläutert wird, die Symposien als Videoaufzeichnung zu sehen sind und eigene Kommentare und Meinungen abgegeben werden können. Dazu begleitet ein Facebook-Auftritt unter dem Titel Mobilität365 den Leitbildprozess und bietet ein Dialogforum für eine breite Öffentlichkeit. Darüber hinaus wurde zu jedem Symposium eine Zeitung mit ergänzenden Informationen herausgegeben, die an Wiesbadener Haushalte verteilt und an die Organisationen der Teilnehmer verschickt wurden. Die vierte Ausgabe der Mobilitätszeitung erscheint nach Abschluss des Leitbildprozesses.

Die **Auftaktveranstaltung** am 26. Juni 2019 diente dazu, den Prozess bekannt zu machen, die Stakeholder der eingeladenen Organisationen als feste Teilnehmer des Verfahrens zu gewinnen, die Beiratsmitglieder und ihre Expertise und Einstellung kennenzulernen und den Prozess zu erläutern. Dabei wurde bereits in der Einladung dazu aufgefordert, sich mit eigenen Ideen und Vorschlägen in den Prozess einzubringen. Es wurde in der Veranstaltung verdeutlicht, dass es sich um einen faktenbasierten Prozess handelt, der durch flankierende Studien und Gutachten unterstützt wird. Hier wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgefordert, eigene offene Fragestellungen zu nennen und auch Vorschläge für anzufragende Experten und Vortragenden

weiter zu geben. Das Angebot wurde von einzelnen Stakeholdern genutzt, Wünsche von Teilnehmern flossen in die Beauftragung von Fachgutachten ein. So wurde beispielsweise das Büro plan:mobil auf Wunsch aus dem Teilnehmerkreis mit einer Teiluntersuchung beauftragt.

Die **Symposien** dienten, unter einem Oberthema, der Weitergabe von Wissen und gaben Anregungen für den Leitbildprozess. Hierbei wurde ein über alle Symposien einheitlicher Aufbau verfolgt: Nach dem Grußwort des Dezernenten wurde die Veranstaltung vom verantwortlichen Beiratsmitglied in den Gesamtprozess eingeordnet und der Ablauf kurz umrissen. Im Anschluss folgten mehrere Vorträge, die das Thema von einem breiten Fundament ausgehend, mit Vorträgen zu konkreten Beispielen verdichteten. Ziel war hierbei, den gesellschaftlichen Kontext des jeweiligen Oberthemas zu umreißen, unterschiedliche Mobilitätsthemen zu spezifizieren und Best-Practice-Beispiele zu zeigen. Dabei wurden auch bereits Konzepte und Aktivitäten der Stadt Wiesbaden, die thematisch passten, präsentiert. Außerdem wurde den Stakeholdern die Möglichkeit gegeben, als Impuls im Pecha-Kucha-Format ihre eigenen Erwartungen an das Mobilitätsleitbild und/oder thematische Erwartungen an den Prozess zu formulieren. Im Anschluss eröffnete eine Podiumsdiskussion den Vortragenden und des verantwortlichen Beiratsmitglieds, die Möglichkeit, eigene Meinungen und Fragen in den Prozess zu geben (Fishbowl-Methode).

Der erste Workshop, der zwischen dem dritten und vierten Symposium stattfand und von den verkehrsplanerischen Fachbüros dmo und Benz & Walter inhaltlich vorbereitet wurde, fokussierte das Thema „Öffentlicher Nahverkehr“. Von vier Arbeitsgruppen wurden folgende Fragestellungen in zwei Runden bearbeitet:

Runde 1

- Wo sehen Sie die größten Engpässe im ÖV in Wiesbaden?
- Was muss sich am ÖV ändern, damit er auch für Menschen attraktiv wird, die ihn heute kaum oder gar nicht nutzen.

Runde 2:

- Welche Verbesserungen sehen Sie für den ÖV bis zum Jahre 2035?
- Welchem städtischen Verkehrsmittel vertrauen Sie am meisten, um die Probleme in der Landeshauptstadt zu lösen?
- Welche zusätzlichen Angebote sollten umgesetzt werden?

In einer Schlussrunde präsentierten die Gruppen ihre Arbeitsergebnisse und führten sie zusammen.

Der finale **Workshop** am 18. Februar 2020 brachte für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Prozess zu einem Ende. Hier wurden von den Beiratsmitgliedern Wünsche beziehungsweise Thesen an eine lebenswerte Stadt Wiesbaden vorformuliert und in den Prozess gegeben, die dann im Format World-Café von den Stakeholdern diskutiert und mit Maßnahmen versehen wurden. Die eingebrachten Sätze versuchten, alle Mobilitätsaspekte und stadtplanerische Herausforderungen zu fassen und entstanden aus den Gesprächen und Anregungen der Stakeholder und Referentinnen und Referenten aus den vorangegangenen vier Symposien. Unter dem immer gleichen Satzanfang

„Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Leben, Arbeiten, wenn...“

wurden folgende Themen von jeweils zwei Arbeitsgruppen diskutiert:

- a.) ... wir sicher überall mit dem Rad und zu Fuß hinkommen.
- b.) ... wir auch ohne eigenes Auto unsere Mobilität aufrechterhalten können.
- c.) ... wir problemlos in andere Städte von Wiesbaden aus pendeln können und wir problemlos erreichbar sind.
- d.) ... unsere Aufenthaltsqualität durch Flächengewinn besser wird.
- e.) ... wir saubere Luft atmen können und der Straßenlärm abnimmt.
- f.) ... wir uns gleichberechtigt im öffentlichen Raum (fort-)bewegen.
- g.) ... wir auf kurzen Wegen teilhaben können.
- h.) ... unsere Unternehmen weiterhin beliefert werden können.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten die Möglichkeit, bei jeweils vier Thementischen ihren Input zu geben. Wenn pro eingeladener Organisation zwei Vertreter anwesend waren, war sichergestellt, dass die teilnehmende Organisation alle acht Themen bearbeiten konnte (jede Organisation konnte zwei Teilnehmer für die Workshops akkreditieren (siehe unter 3.1)).

An jedem Thementisch wurde die zu bearbeitende These durch den Moderator kurz vorgestellt. Danach wurden durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer kurz die Defizite zur Erreichung dieses Wunschs erörtert und dokumentiert (Frage: Bitte beschreiben Sie den IST-Zustand). In diesem Zusammenhang durfte auch der Wunsch, im Rahmen des Themas, umformuliert werden. Dies war bei zwei Sätzen der Fall. Der Satz: „Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Leben, Arbeiten, wenn unsere Unternehmen weiterhin beliefert werden können wurde wie folgt ergänzt „weiterhin liefern können und beliefert werden können“. Ebenso wurde der Satz „Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Arbeiten und Leben, wenn unsere Aufenthaltsqualität durch Flächengewinn besser wird“ wie folgt konkretisiert: „Wiesbaden ist der Ort zum Wohnen, Arbeiten und Leben, wenn die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch Flächengewinn für die Menschen besser wird.“

Im Anschluss wurden Maßnahmen festgelegt, die diesen Wunsch ermöglichen, dabei wurden auch unterschiedliche Meinungen und Dissens aufgenommen (Frage: Wie erreichen wir, dass die o.g. These wahr wird?). Zum Abschluss wurden die Ergebnisse der Thementische im Plenum durch den Tischpaten und Sprechern der Diskussionsrunde vorgestellt und bilden die maßgebende Basis des hier vorgestellten Mobilitätsleitbilds. Themen und Anregungen, die keinem Wunsch zugeordnet werden konnten, wurden an einem schwarzen Brett unter der Überschrift „Was fehlt?“ gesammelt, damit kein Aspekt des bis zum Ende verlaufsoffenen Prozesses verloren geht.

3.1 Die Teilnehmer

Der dem Mobilitätsleitbild zugrundeliegende Stadtverordnetenbeschluss vom 8. November 2018 legte eine Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in den Leitbildprozess fest. Das von ESWE Verkehr in einem Bieterverfahren ausgesuchte Konzept sieht vor, die Bürgerbeteiligung über die Einbindung von rund 80 Stakeholder-Gruppen sicherzustellen. So wurde gewährleistet, dass die unterschiedlichen gesellschaftlichen Interessen im Prozessverlauf repräsentiert sind. Zudem wurde es dadurch leichter, die Akteure über den ganzen Verlauf durch die übernommene Verantwortung im Prozess zu halten. Schließlich wurden die Inhalte des Leitbilds von den Teilnehmern selbst erarbeitet, auch um anschließend eine breite gesellschaftliche Akzeptanz zu ermöglichen. Die Organisationen wurden so ausgewählt, dass möglichst alle Institutionen vertreten sind, die sich mit dem Thema Mobilität in Wiesbaden beschäftigen beziehungsweise Interessen ihrer Mitglieder vertreten, für die das Thema Mobilität bedeutend ist (zum Beispiel als große Arbeitgeber). Gleichzeitig sollte der Teilnehmerkreis eine Größe haben, die es ermöglicht, in einem relativen kurzen Zeitraum Ergebnisse zu erarbeiten. Alle konzeptionellen Vorschläge wurden von ESWE Verkehr geprüft und freigegeben.

Die überwiegende Mehrheit der Organisationen, die in den Prozess eingeladen wurden, haben sich an dem Prozess beteiligt. Bis zum 1. Symposium bestand auch die Möglichkeit für weitere Organisationen, sich für eine Teilnahme an dem Prozess zu bewerben. Ein Verein hat davon Gebrauch gemacht und ist in den Teilnehmerkreis aufgenommen worden. Zwei spätere Bewerbungen im Jahr 2020 konnten in Abstimmung mit ESWE Verkehr aufgrund des fortgeschrittenen Prozesses nicht mehr berücksichtigt werden.

Zu jeder Veranstaltung wurden die Stakeholder persönlich eingeladen und bei fehlender Rückmeldung telefonisch kontaktiert. Durch diese Aktivierung konnte bis zum Ende eine Beteiligung von 60 bis 90 Teilnehmern sichergestellt werden. Jede Organisation hatte die Möglichkeit, zwei Vertreter in den Leitbildprozess zu entsenden. Bei den beiden Workshops wurde nachgehalten, dass tatsächlich nicht mehr als zwei Vertreter pro Organisation teilnehmen.

3.1.1 Beteiligung politischer Gremien

Das umgesetzte Beteiligungskonzept sah nicht vor, alle Stadtverordneten oder Ortsbeiratsmitglieder in den Leitbildprozess einzuladen, um den Eindruck einer Bürgerveranstaltung nicht zu verzerren. Stattdessen wurden die verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen als Beobachter in den Prozess eingeladen, auch um für Transparenz gegenüber den politischen Gremien zu sorgen. Der Ortsvorsteher des Bezirks Mitte hatte um die Teilnahme an dem Prozess gebeten. Dies wurde ermöglicht. Am 19. Februar 2020 wurde den Mitgliedern des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr in einer Sondersitzung die Fachgutachten von dmo, Benz & Walter präsentiert. Alle 26 Ortsbeiräte sind für den 29. Februar 2020 vom Dezernat V zu einem Informationstermin zum bis dahin fertig erarbeiteten Leitbild eingeladen worden. Auch die zugrundeliegenden Fachgutachten der Büros dmo, Benz & Walter sowie plan:mobil sollen dort vorgestellt werden. Auch die Teilnehmer des Leitbildprozesses haben zu diesem Termin eine Einladung erhalten.

3.1.2 Die eingeladenen Organisationen und städtischen Ämter

Aartalbahn Infrastruktur GmbH

Abbott GmbH & Co. KG

ADAC Hessen-Thüringen e.V.

AfD Rathausfraktion Wiesbaden

Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Wiesbaden / Rheingau-Taunus e.V.

Arbeitskreis der Wiesbadener Behindertenorganisation und Interessengemeinschaft Behinderter

Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen, KdÖR

Ausländerbeirat der Stadt Wiesbaden

Biebricher Gewerbeverein BIG¹

BPW Business and Professional Women Germany – Club Wiesbaden e.V.

BRITA GmbH

Bund deutscher Architekten Wiesbaden

Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) e.V., Kreisverband Wiesbaden

Bundeskriminalamt

Bürger Pro CityBahn e.V.

Bürgerinitiative „Busse statt Citybahn“

Bürgerinitiative „Mitbestimmung Citybahn“²

CDU-Fraktion

CityBahn GmbH

Dehoga Bezirksverband Westhessen

Dezernent des Rheingau-Taunus-Kreis

DGB Wiesbaden

Die Wiesbaden Stiftung

EBS Universität für Wirtschaft und Recht

ESWE Versorgungs AG

Evangelisches Dekanat Wiesbaden

Fahrgastverband PRO BAHN – Landesverband Rheinland-Pfalz/ Saarland e. V. – Regionalgruppe Westhessen/ Rheinhessen

FDP-Fraktion

Federal Mogul GmbH¹

Feuerwehr Wiesbaden¹
Filmtheaterbetriebe Ewert KG
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Freiwilligen-Zentrum Wiesbaden e.V.
GALERIA Karstadt Kaufhof Wiesbaden GmbH
Handelsverband Hessen-Süd e.V.
Handwerkskammer Wiesbaden
Haus & Grund Wiesbaden e.V.¹
Helios Dr. Horst Schmidt Kliniken¹
heimathafen GmbH & Co. KG
Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
Hessisches Staatstheater Wiesbaden
Hochschule Fresenius gGmbH
Hochschule RheinMain
House of Logistics and Mobility (HOLM) GmbH¹
Industrie- und Handelskammer Wiesbaden
InfraServ GmbH & Co. KG

Jugendparlament Wiesbaden
Katholisches Stadtbüro Wiesbaden¹
Klimaschutzbeirat Landeshauptstadt Wiesbaden
Kreishandwerkerschaft Wiesbaden-Rheingau-Taunus
Kulturzentrum Schlachthof Wiesbaden e.V.
Landeshauptstadt Wiesbaden, Dez. I - Seniorenbeirat
Landeshauptstadt Wiesbaden, Stabsstelle Bürgerbeteiligung
Lilien-Carré
LuisenForum
LINKE&PIRATEN Rathausfraktion Wiesbaden
LKR & ULW Rathausfraktion Wiesbaden¹
Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH
Mieterbund Wiesbaden e.V.¹

Museum Wiesbaden

NABU Kreisverband Wiesbaden e.V.

Nassauische Sparkasse

Nassauische Touristik-Bahn e. V.

Naturpark Rhein-Taunus

Netzwerk der Wissenschaft c/o Landeshauptstadt Wiesbaden

Ortsbeirat Mitte

Polizeipräsidium Westhessen / Polizeidirektion Wiesbaden

R+V Versicherung AG

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)

Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH

Scholz & Volkmer GmbH

Scuderia Wiesbaden Wiesbadener Motor-Sport-Club e.V. im ADAC

SEG Stadtentwicklungsgesellschaft mbH

SPD Rathausfraktion Wiesbaden

St. Josefs Hospital¹

Stadtelternbeirat der Landeshauptstadt Wiesbaden

Stadtelternbeirat Kindertagesstätten Wiesbaden

Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden

Stadtschüler*innenrat Wiesbaden

StartWerk GmbH

Steinbauer Immobilien GmbH

Straßenverkehrsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden

SV Wehen Wiesbaden

Taxi Verband Wiesbaden e.V.

Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden

Turnerbund Wiesbaden 1864 J.P.¹

Umweltamt der Landeshauptstadt Wiesbaden

Verein für Nassauische Altertumskunde und Geschichtsforschung e.V.¹

VC Wiesbaden Spielbetriebs GmbH

VCD Kreisverband Wiesbaden/Rheingau-Taunus e.V.

Volkshochschule Wiesbaden e.V.¹

Wiesbaden Congress & Marketing GmbH

Wiesbaden Wunderbar e.V.

Wiesbadener Automobil-Club im AvD e.V.

¹ Haben an keiner Veranstaltung teilgenommen.

² Erklärte einen Tag vor dem Abschlussworkshop ihren Ausstieg aus dem Verfahren.

4 Die Symposien

Vier Symposien zu den Megatrends „Urbanisierung“, „Gesundheit“, Konnektivität und Sicherheit waren Bestandteil des Leitbildprozesses. Ihre Aufgabe war es, den Teilnehmern verschiedene Perspektiven zum Thema Mobilität aufzuzeigen, die für die Erstellung eines Leitbildes interessant sind. Im Folgenden werden die Symposien inhaltlich zusammengefasst.

4.1 Symposium Urbanisierung

Datum und Ort:

10. September 2019, Hochschule Fresenius

Referenten:

Dr. Johanna Hoerning, Institut für Soziologie, TU Berlin

Prof. Dr. Martin Haag, Dezernatsleiter Stadtentwicklung Freiburg

Camillo Huber-Braun, Leiter Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden

Impulse der Teilnehmer:

Hannes Davieds, Fuhrparkmanager der R+V Versicherung

Dr. Florian Steidl, Chefvolkswirt der IHK Wiesbaden

Alle Vorträge sind im Videostream abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten

Städte sind Orte der Veränderung und haben sich immer verändert – neu sind aber die Geschwindigkeit und das Ausmaß ihrer Transformation. Die rasante weltweite Urbanisation geht mit wachsenden Nutzungskonflikten und Nutzungsdruck einher. In Wiesbaden werden, wenn auch im globalen Vergleich abgeschwächt, Bevölkerungszuwachs und -zusammensetzung die städtische Mobilität, Infrastrukturen und Warenströme, Wohn- und Lebensformen sowie Beschäftigung in ihren räumlichen Dimensionen, Besitzverhältnissen und Zugängen verändern.

All dies ist verbunden mit der Herausbildung neuer Akteurskonstellationen und Beteiligungsformen. Dabei erweist sich angesichts der Veränderungsdynamik wachsender Metropolen gerade die „Lebensform Stadt“ als die am besten für Transformation geeignete, zentrale Organisationsform nahezu aller Gesellschaften. Denn die normative Idee der Stadt handelt von der kollektiven Annahme, dass man sich über die gemeinsame Zukunft auseinandersetzen kann – über alle Differenzen hinweg.

Urbanisierung meint auch die Veränderung des „Miteinanderlebens“, so Dr. Johanna Hoerning. Die Berliner Soziologin beschrieb in ihrem Vortrag die drei strukturellen Faktoren „Größe, Dichte und Heterogenität“ durch die Städte gekennzeichnet sind. Diese bedingen eine spezifische „städtische“ Lebensweise. Wiesbadens Verstädterung ist durch die demografische Bevölkerungsentwicklung und durch die Veränderung von Siedlungsverhältnisse veranlasst. Geburtenraten spielen in der Urbanisierung in Deutschland eine untergeordnete Rolle. Hier wirkt die

„Binnenwanderung“: Vor allem junge Menschen ziehen in die Städte, Regionen wachsen dadurch zusammen, Vielfalt und Differenzierung nehmen zu. Dies bedeutet nicht unbedingt eine Ausbreitung der Stadt in die Fläche, sondern wirkt sich auf die Bevölkerungs-, Infrastruktur- und Interaktionsdichte aus.

In der für deutsche Verhältnisse sehr dichten Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main stellt die Mobilität der Menschen zwischen den Knotenpunkten die Zusammenhänge und Zusammenhalt her. „Das ist eine Herausforderung für die Stadt, die doch an ihrer Grenze nicht aufhört“, resümierte Hoerning mit Blick auf das Beteiligungsverfahren zum Mobilitätsleitbild der Landeshauptstadt.

„Bauen Sie eine schöne Stadt! Eine Stadt, in der Menschen gerne leben und sich vernünftig im ÖPNV fortbewegen können“, empfahl der Freiburger Bürgermeister, Prof. Dr. Martin Haag. Weil Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erwiesenermaßen das Zuzußgehen befördert, lege Freiburg im Breisgau seit jeher besonderen Wert auf die qualitätsvolle Gestaltung des Freiraums und in der Architektur. Die 230.000-Einwohner-Stadt im Schwarzwald ist in vielerlei Hinsicht eine Vorbildstadt: Fahrradstadt, Solarstadt und sie will bis 2050 klimaneutral sein. Erklärtes Ziel der städtischen Verkehrspolitik sei es, Autoverkehr zu vermeiden. Dabei orientiere man sich an den Prinzipien der „Stadt der kurzen Wege“.

Die Hauptstrecken des öffentlichen Nahverkehrs, besonders die Schienen und Haltestellen der Stadtbahn, sind bereits seit den 1970er Jahren das Rückgrat der Freiburger Stadtentwicklung. Entlang der Linien und im Umkreis der Haltestellen siedelt die Stadt gezielt Infrastruktur wie Supermärkte, Ärztehäuser, Freizeiteinrichtungen an und stärkt damit die wohnortnahe Versorgung und kurze Transportwege. Innenstadt und Stadtteilzentren seien deshalb für den Einzelhandel attraktiv. Neue Stadtteile wie Vauban und Rieselfeld werden zu Baubeginn an das Stadtbahnnetz angeschlossen. „Diese Strategie zeigt nun, nach rund 40 Jahren, ihre Erfolge, denn im Ergebnis ist ein kompakter und gegliederter Stadtkörper entlang der Bahnstrecken entstanden“, erläuterte Martin Haag.

Freiburg baut sein dichtes Radverkehrsnetz immer weiter aus, unter anderem mit Rad-Vorrang-Routen durch die Stadt. Gleichzeitig fördert die Stadt gezielt den Fußverkehr, lässt unter anderem Wege breiter und barrierefrei bauen und vervollständigt das Fußwegenetz. Fußgänger/innen und Radfahrer/innen profitieren von einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung. 90 Prozent der Menschen in Freiburg leben in Straßen mit einem Tempolimit von 30 Kilometern pro Stunde oder weniger.

„Die Stadt ist erfolgreich, die mit Lebensqualität punkten kann“, ist sich der Leiter des Stadtplanungsamtes der Stadt Wiesbaden, Camillo Huber-Braun, sicher. „Lebensqualität ist die Währung im Wettbewerb der Städte der Metropolregion RheinMain.“ Als beliebter Wohnort und mit einer hohen Arbeitsplatzdichte sei Wiesbaden jedoch auch mit steigenden Verkehrs- und Umweltbelastungen konfrontiert. Bis 2035 wird die Landeshauptstadt um ca. 14.000 Menschen auf 304.000 Einwohner anwachsen (DESTATIS). Der Architekt schätzt, dass mittelfristig Wohnbauflächenpotenziale durch Arrondierung und Nachverdichtung in der Kernstadt und durch Konversion und Umstrukturierung in der Südstadt (Lindequartier in Kostheim und Kastel Housing) für 10.000 Wohneinheiten gehoben werden könnten. Auf lange Sicht könnten durch die Ausweisung neuer Flächen weitere 10.000 Wohneinheiten geschaffen werden, so z.B. in der sogenannten

Regionalstadt entlang der A66 oder auf dem Ostfeld. „Es geht aber nicht darum, Wachstum analytisch zu betrachten, sondern qualitätsvolles Wachstum sicher zu stellen – die beste Grundlage dafür ist eine nachhaltige Mobilität in Form eines netzhaften Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur mit hohen Kapazitäten“, sagt Huber-Braun. CityBahn, Ländchesbahn, Wallauer Spange, der Ausbau der A66, der Einsatz von Elektrobussen und die Ausweitung des Radverkehrs seien die multimodalen Leistungsträger für qualitätsvolles Wachstum und müssten in der Quartiersentwicklung von Anfang an mitgedacht werden.

Am Beispiel des Projekts Ostfeld wurde die Entwicklung eines eigenständigen, „polyfunktionalen“ Stadtteils beschrieben, der durch eine infrastrukturelle Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten und überörtlicher Mobilität den Verzicht auf einen eigenen privaten Pkw möglich machen soll. Hierbei könnte der Citybahn die tragende Aufgabe als Anbindung an die Kernstadt zukommen. Der Stadtplanungsamtsleiter regte an, die CityBahn-Linie zum Netz weiterzuentwickeln.

Beim Projekt „Kastel Housing“ entsteht auf dem ehemals US-amerikanischen Kasernenareal im Ortsbezirk Kastel ein Nachhaltigkeitsquartier. Neben klassischen Mietwohnungen sollen sogenannte Clusterwohnungen für Wohngemeinschaften „neue und innovative Formen des Zusammenlebens und der Mobilität“ möglich machen. Die Anbindung an den ÖPNV, eine ausgezeichnete Erschließung durch Fuß- und Fahrradwege, ein verringerter Stellplatzschlüssel in Quartiersgaragen und eine integrierte Citylogistik sollen einen autofreien Innenbereich ermöglichen.

Die Mobilitätswende bedeutet, führte Huber-Braun aus, dass beispielsweise auf der Grundlage eines Parkraummanagements, der nicht vermehrbare Straßenraum in den Innenstadtbereichen neu aufgeteilt werden muss. Auch Sharing- und Leihsysteme schafften Platz für eine weitaus qualitätsvollere Nutzung, und er gab zu bedenken, dass ein Pkw-Stellplatz im öffentlichen Raum der Grundfläche eines durchschnittlichen Kinderzimmers entspricht.

4.2 Symposium Gesundheit

Datum und Ort:

12. November 2019 im RMCC Wiesbaden

Referenten:

- Robert Follmer, Bereichsleiter Mobilitäts- und Regionalforschung, Infas Institut Bonn
- Karsten Mankowsky, Umwelt- und Gesundheitsdezernent im Rhein-Kreis Neuss, Sprecherrat Gesunde-Städte-Netzwerk
- Juliane Kemen, Universität Bonn, Institut für Hygiene und öffentliche Gesundheit
- Daniel Sidiani, Leiter Stabstelle Mobilitätskonzepte der Landeshauptstadt Wiesbaden
- Jörn Meier-Berberich, Gründungspartner des Büros dmo
- Frank Büsch, Inhaber und Projektleiter des Büros plan:mobil

Impulse aus dem Kreis der Teilnehmer

- Michael Volkmer, Inhaber und Geschäftsführer Scholz & Volkmer
- Cara Speer, Mitglied des Jugendparlamentes

Alle Vorträge sind im Videostream abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten

Das zweite Symposium zum Mobilitätsleitbild stellte das Thema „Gesundheit“ mit verschiedenen Expertenbeiträgen in den Mittelpunkt. Der Querschnittsbereich und Megatrend „Gesundheit“ ist dazu gedacht, Mobilität nicht ausschließlich als ein Thema der Verkehrsmittel zu verstehen. Ein Motiv der Stadtverwaltung, neue Wege in Wiesbaden zu beschreiten, war unter anderem mit den hohen Luftschadstoffwerten begründet worden. Die vom Leitbildprozess initiierten Veränderungen müssen sich daher primär auch danach messen lassen, ob die Luftqualität dauerhaft verbessert werden kann. Dazu gehört, dass Fuß- und Radverkehre als bewegungsinensive Tätigkeiten nicht nur möglich, sondern auch gefördert werden.

Wo Wiesbaden heute steht, wenn Mobilität unter dem Aspekt der Gesundheit betrachtet wird, beleuchtete Robert Follmer, Bereichsleiter Mobilitäts- und Regionalforschung des Bonner Infas-Institutes. In der Landeshauptstadt ist der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege zwar ähnlich groß wie in vergleichbaren hessischen Städten, aber die Wiesbadener fahren deutlich mehr Auto, deutlich weniger Fahrrad und etwas weniger mit öffentlichen Bussen und Bahnen. Dass Wiesbaden also „ein bisschen autolastiger“ als andere ist, wie Follmer sagte, zeigt sich auch daran, dass nur 27 Prozent der hiesigen Haushalte kein Auto haben; in Berlin sind es fast die Hälfte. Entsprechend sind auch die klimaschädlichen CO₂-Emissionen pro Tag und mobiler Person höher. Die Empfehlungen, die Follmer daraus ableitet: Wiesbaden als „kompakte“ Stadt solle das Zufußgehen „wiederentdecken“ und das Fahrrad fördern. Denn „wir brauchen zwar das Auto, aber immer weniger und gar nicht mehr in der Innenstadt“.

„Gesundheit kommt erstaunlicherweise in der Verkehrspolitik und -planung kaum vor“, kritisierte der Verkehrsexperte Professor Dr. Andreas Knie, vom Wissenschaftszentrum Berlin. Das frühere Ideal einer funktionalen Trennung der Stadt – Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Freizeit in unterschiedlichen Vierteln – erfordere das Auto. Aber heutzutage werde „die Stadt der kurzen Wege“ angestrebt, in der die Gesundheit wieder im Vordergrund stehe. Da sich die Städte „neu erfunden haben“ und nicht mehr so laut und emissionsbelastet seien wie früher, entfalle der Grund für die Flucht in die grünen Vororte.

Daniel Sidiani, der Leiter der Stabsstelle Mobilitätskonzepte, referierte, was Wiesbaden zurzeit unternimmt, um die Emissionsgrenzwerte einzuhalten – „eine doppelte Verlagerung“. Also einerseits die Verlagerung des Verkehrs von stark belasteten Straßenzügen hin zu weniger belasteten, zum Beispiel die Umlenkung vom ersten auf den zweiten Ring. Andererseits will die Stadt den Gesamtverkehr so verlagern, dass weniger Autos unterwegs sind und dafür die weniger Schadstoffe ausstoßenden Verkehrsarten einen größeren Anteil bekommen.

Jörg Meier-Berberich vom Hamburger Verkehrsplanungsbüro dmo bezifferte die sozialen Kosten des Verkehrs in Deutschland auf 122 Milliarden Euro jährlich. Die eine Hälfte dieser Kosten entfalle auf die Schäden an der Umwelt, die andere Hälfte gehe auf das Konto von Verkehrsunfällen – und 95 Prozent der Verkehrsunfälle entstünden im Straßenverkehr.

Wie Radfahren die Gesundheit fördert, präzisiert eine Untersuchung, die Juliane Kemen vom Institut für Hygiene und Gesundheit der Uni Bonn angestellt hat. Wer mit dem Rad zur Arbeit

fährt und damit Körperbewegung in seine Alltagsroutine aufnimmt, ist zwei Tage im Jahr weniger krank als die nicht Rad fahrende Vergleichsgruppe, ergab ihre Befragung von 2.300 Interviewten.

Wie man Gesundheit in der Kommunalpolitik in den Vordergrund stellt, berichtete Karsten Mankowsky, der Umwelt- und Gesundheitsdezernent im Rhein-Kreis Neuss und Sprecher des Gesunde-Städte-Netzwerkes: „Man muss erst einmal wollen“, also Gesundheit überhaupt erst als politisches Ziel definieren. Natürlich sei die öffentliche Infrastruktur zu verändern, aber „wir müssen die Menschen mitnehmen“ – also überzeugen.

Wie man die Menschen überzeugen könnte, demonstrierte Michael Volkmer, Geschäftsführer und Inhaber der Digitalagentur Scholz & Volkmer, der einige Beispiele vorstellte, wie man für mehr Gesundheit in der Stadt werben kann: Durch Visualisierung der CO₂-Emissionen etwa, oder durch den Appell an die Eltern, die Kinder zur Schule laufen zu lassen, statt sie mit dem Auto zu bringen. Die 18-jährige Cara Speer, die dem Jugendparlament angehört und Initiatorin von Fridays-for-Future in Wiesbaden ist, präsentierte Bilder vom Fast-Kollaps des innerstädtischen Verkehrs und vom Ideal einer freundlicheren, grüneren, lebenswerteren und gesünderen Stadt.

In der abschließenden Diskussionsrunde im Fishbowl-Format legten einige Interessenvertreter nochmals ausführlich Ihre Standpunkte dar. So forderte eine Teilnehmerin, dass mehr getan werden müsse für die Schneeräumung und Instandhaltung von Fahrradwegen. Die Vertreterin der Behindertenorganisationen konstatierte, dass die Senioren immer noch viel zu viel Autos führen, weil sie im ÖPNV keine Alternative erkennen könnten. Der ÖPNV sei mitunter nicht attraktiv, im vollen Bus werde man durch Ranzen der vielen Kinder eingeengt und angerempelt. Es gab auch ein Plädoyer für die Reaktivierung der Aartalbahn-Trasse. Ein Vertreter des Bundeskriminalamtes betonte nochmals die Gefährlichkeit des Radfahrens und sprach von „Todesstreifen“. Der Teilnehmer für den Klimaschutzbeirat erläuterte, dass Gesundheit mehr als nur die Einhaltung von Grenzwerten bedeute. Dass Fahrradfahren auch die Aktivitäten in der Freizeit bereichern kann, dafür aber gut ausgebaute Fahrradwege auch im Wald notwendig sind, daran erinnerte der Repräsentant des Naturparks Rhein-Taunus. Hierzu ergänzte der Vertreter der Bürgerinitiative Pro-Citybahn, dass ein Mehr an Fahrradfahrten auch eine veränderte Stadtplanung sowie ein anderes Verständnis von Nahraum benötigten.

4.3 Symposium Konnektivität

Datum und Ort:

29. Januar 2020, Kurhaus-Kolonnaden Wiesbaden

Referenten:

- Jörg Gerhard, Geschäftsführer ESWE Verkehr
- Dr. Florian Krummheuer, Infra-Dialog GmbH
- Franziska Weiser, Carré Mobility
- Dr. Petra Beckefeld, Leiterin Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden
- Prof. Dr. Achim Kampker, PEM | RWTH Aachen University

Impulse der Teilnehmer:

- Dr. Wolfgang Balzer, Bürgerinitiative Mitbestimmung CityBahn

Alle Vorträge sind im Videostream abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten

Das Thema Konnektivität beziehungsweise Vernetzung beeinflusst unsere Mobilität auf positive und negative Weise. Wie Konnektivität im öffentlichen Verkehr aussehen kann, veranschaulichte zunächst Jörg Gerhard, Geschäftsführer von ESWE Verkehr. Dabei wurde deutlich, dass ESWE Verkehr sich zum vollumfänglichen Mobilitätsdienstleister entwickelt und bereits ein Leihfahrradsystem aufgebaut hat. Das Angebot soll zukünftig noch um Lastenräder und autonome Shuttle und On-Demand-Verkehre erweitert werden. Hier wird Konnektivität und Digitalisierung benötigt, um über die Angebote zu informieren und die Fahrzeuge einfach ausleihen zu können. Aber Konnektivität und Digitalisierung wird nicht all unsere Verkehrsprobleme lösen, machte Dr. Florian Krummheuer von der VDV-Tochter Infra-Dialog GmbH deutlich. Digitalisierung wird die Verkehrsbranche verändern und einen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Eine Attraktivitätssteigerung des Systems kann auch Probleme verschärfen. Er wies deutlich darauf hin, dass ohne drastische Einschnitte für das Auto, bessere Fuß- und Radwege und einen leistungsfähigen ÖPNV die Verkehrswende nicht funktionieren wird. Im Gegensatz dazu meinte Dr. Wolfgang Balzer von der Bürgerinitiative Mitbestimmung Citybahn in seinem Impuls zu seinen Erwartungen an den Prozess, dass das Auto und seine Weiterentwicklungen im Bereich Elektromobilität und Autonomie die Verkehrsprobleme beheben werden. Hierfür sei Singapur ein gutes Beispiel. Ein positives Beispiel zur Konnektivität, stellte Franziska Weiser, Gründerin des Start-Ups „Carré Mobility“ als Best-Practice-Beispiel vor. Ziel ihrer Idee ist es, eine nachhaltige und soziale Mobilitätsplattform für ein besseres Miteinander zu schaffen. Prof. Dr. Achim Kampker, Universitätsprofessor an der RWTH Aachen und Entwickler der StreetScooter, machte deutlich, dass jeder selbst etwas ändern kann. Dabei reiche es nicht aus, Verkehrsmittel eins zu eins zu ersetzen, sondern gemeinsam, interdisziplinär und vernetzt an einer Lösung zu arbeiten. Im Anschluss erläuterte Dr. Petra Beckefeld, Leiterin des Tiefbau- und Vermessungsamts der Stadt Wiesbaden, die Digitalisierungsinitiativen der Stadt. Wo im Bereich Logistik (Digi-L) und

Verkehrssteuerung der Ampeln (Digi-V) die Digitalisierung zu einer Verbesserung im motorisierten Verkehr führen soll.

In der abschließenden Diskussionsrunde regte eine ZuhörerIn tarifbezogene Preise an, auch ein einheitliches Tarifsysteem der einzelnen Verkehrsverbände könne sie sich vorstellen. In Anlehnung an die Ausführungen von Petra Beckefeld fragte sich eine weitere Dame, wie noch mehr Verkehr durch Paketdienste vermieden werden könne, wenn die Kapazitäten im Logistikverkehr verbessert würden. Lob fand ein Zuhörer für das von Franziska Weiser vorgestellte Modell „Carré Mobility“, „denn wir legen mittlerweile viele unsinnige Wege zurück und hinterfragen dabei kaum unser eigenes Verhalten“.

4.4 Symposium Sicherheit

Datum und Ort:

12. Februar 2020, Kurhaus-Kolonnaden Wiesbaden

Referenten:

- Prof. Dr. Elisabeth Oberzaucher, Universität Wien
- Marten Wassmann, Gateways Amsterdam
- Susanne Rohlfing, Polizeidirektion Wiesbaden
- Klaus Rodewig, modzero AG Wintherthur/Berlin
- Ivan Kosarev, LK Argus Berlin

Impulse der Teilnehmer:

- Nikola Knorr, Freiwilligen-Zentrum, und Dr. Marie-Luise Stoll-Steffan, Wiesbaden Stiftung
- Michael Kraft, Bürgerinitiative Pro CityBahn

Alle Vorträge sind im Videostream abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten

Noch nie war unsere Gesellschaft so mobil wie heute – nicht nur die Menschen, Geräte und Daten sind es auch. Im hypervernetzten 21. Jahrhundert ist Mobilität zum Ausdruck von Freiheit, Unabhängigkeit, Individualität und Selbstbestimmung geworden. Gleichzeitig versetzt uns eine in Bewegung geratene Welt in eine tatsächliche und „gefühlte“ Nähe von humanitären Katastrophen, globalen Krisen und politischer Instabilität. Der Blick auf die Erfahrung der letzten Wochen offenbart: Selbst die Pandemiegefahr ist durch das große Ausmaß der globalen Vernetzung und Mobilität so hoch wie selten zuvor. Wird also die zunehmende Mobilität zu einem schwer kalkulierbaren Risiko? Der steigende Bedarf nach Mobilität und das individuelle Mobilitätsverhalten oszillieren im Spannungsfeld zwischen dem Verlangen nach Sicherheit durch Kontrolle und dem Anspruch auf vollkommene „Bewegungsfreiheit“.

Im vierten Symposium zum Mobilitätsleitbild erklärten die Verhaltensbiologin Prof. Dr. Elisabeth Oberzaucher, der Architekt Marten Wassmann, der IT-Sicherheitsexperte Klaus Rodewig und

die Polizeioberrätin Susanne Rohlfing, die tatsächliche, aber auch subjektiv wahrgenommene Sicherheit in der Mobilität zum strategischen Thema in der Stadtentwicklung.

Gefahren sind selten dort, wo sie vermutet werden, erläuterte die Wissenschaftlerin Elisabeth Oberzaucher. Sie widmet sich der Erforschung des menschlichen Verhaltens im urbanen Raum. Das Mobilitätsverhalten lasse sich auch evolutionstheoretisch herleiten. Der Mensch überschätze daher viele Gefahren und habe ein mangelndes Sicherheitsgefühl. So entscheide man sich beispielsweise für die Nutzung des Autos als vermeintlich sicherstes Verkehrsmittel, obwohl alle Unfallstatistiken auswiesen, dass diese Annahme absurd sei. Der ÖPNV werde auf der anderen Seite eher kritisch gesehen. Vor allem Frauen schätzten den öffentlichen Raum als gefährlich ein. Die Folge sei, dass viele Personen, die über kein eigenes Auto verfügten, nicht am öffentlichen Leben teilnehmen würden. „Hinterfragen Sie Ihr Bauchgefühl und schalten Sie lieber Ihr Großhirn ein“, riet die Verhaltensforscherin. Sie appellierte: „Beleben Sie den städtischen Raum.“ Das diene der sozialen Kontrolle und „das Auto muss dann Platz machen“.

Gerade bei den sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmern sind die Unfallzahlen auch in Wiesbaden gestiegen, verdeutlichte Polizeioberrätin Susanne Rohlfing von der Polizeidirektion Wiesbaden. Sieben Menschen seien in Wiesbaden im Jahr 2018 bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen. Über 21.000 Menschen seien in diesem Zeitraum verletzt worden. 24 Verkehrsunfälle seien täglich in Wiesbaden zu verzeichnen mit durchschnittlich drei Verletzten pro Tag. So sind Unfälle mit Fußgängern um vier Prozent gestiegen, Unfälle mit Radfahrern sogar um 13 Prozent.

In Wiesbaden macht die Polizeidirektion 16 Unfallhäufungspunkte, überwiegend an Hauptverkehrsknoten, aus. Eine Unfallkommission der Polizei entwickle hier Gegenmaßnahmen. Wichtig sei es auch, auf Prävention zu setzen. Gerade im schulischen Bereich engagiert sich die Polizeidirektion mit unterschiedlichen Programmen wie „Blitz for Kids“ oder der Jugendverkehrsschule. Kritisch merkte Rohlfing die Radfahrkompetenz der Schüler an. Viele Kinder könnten am Ende der vierten Klasse noch nicht Fahrrad fahren, weil Eltern sie nicht an das Verkehrsmittel heranzuführen. Mit Folgen für alle: So ist der schulische Zubringerdienst mit dem Auto der Eltern inzwischen selbst zum Risiko geworden, die Selbstständigkeit der Kinder leide.

Der niederländische Städteplaner Marten Wassmann zeigte nicht nur mit den Bahnhofsentwicklungen in Rotterdam und Amsterdam, wie das Architekturbüro Benthem Crouwel, ehemals von Verwahrlosung und Niedergang geprägte, isolierte Verkehrsräume zu sozial aktiven und attraktiven öffentlichen Begegnungsorten gestaltet, sondern machte auch deutlich, dass es für die extrem vielschichtigen und komplexen Infrastrukturaufgaben auch interdisziplinär und ressortübergreifend zusammenarbeitender Planungsteams bedarf. Für Aufsehen sorgte ein Film über einen „Shared Space“ an der Wasserfront des Amsterdamer Bahnhofs – einen gemeinsam von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt und geteilt genutzten Raum. Es zeigt sich, dass Fußgänger, Rad- und Kradfahrer Straßenwege gemeinsam nutzen können, ohne dass Fuß- und Radwege voneinander baulich getrennt sein müssen. Diese modern gefassten Verkehrsräume funktionieren, da durch die Angleichung von Geschwindigkeiten und die Gewährleistung von Übersichtlichkeit, Verkehrsteilnehmer aufeinander achten. Den kritischen Hinweis einer

Teilnehmerin, dass für Menschen mit körperlichen oder Sinnesbeeinträchtigungen „Shared Spaces“ eine Barriere darstellen, bestätigte Wassmann. Allerdings sei es in den Niederlanden typisch, in solchen Fällen zu helfen und Hilfe anzunehmen.

Die schöne neue Verkehrswelt führe aber auch zu neuen Problemen, die dringend bedacht werden müssten, bemerkte der IT-Sicherheitsexperte Klaus Rodewig von der Modzero GmbH. Erpressungsszenarien wie im Fall der weltweiten WannaCry-Ransom-Attacke können mit Angriffen auf digitale Verkehrsleit- oder Fahrzeugsysteme das öffentliche Leben lahmlegen.

Gerade bei automatisierten Fahrzeugen ist die verlässliche Funktion der mechanischen Komponenten wie Lenkung und Bremse absolute Voraussetzung für sichere Mobilität. Hacker-Angriffe auf Fahrzeuge, manipulierte Staumeldungen bei Google Maps oder missbräuchlich gebrauchte Bewegungsprofile – die Digitalisierung unserer Verkehrs- und Verkehrsleitsysteme berge, so Rodewig, große Risiken: „Man kann keine Firewall vor die Ampel stellen. Aber man kann sich gut vorbereiten, ein Backup haben und auf vernünftige Notfallpläne setzen.“

5 Literaturhinweise / Studien

Folgende Fachgutachten sind im Rahmen des Mobilitätsleitbildes beauftragt worden bzw. liefern unabhängig davon wichtige Informationen und Untersuchungsergebnisse:

- Technisch / planerische Dienstleistungen für das Mobilitätsleitbild, bestehend aus:•Prüfung, ob das bestehende sternförmige Liniensystem zeitgemäß und für Wiesbaden angemessen ist bzw. inwieweit neue Linien mit tangentialem Charakter angezeigt sind•Prüfung unterschiedlicher innerstädtischer Verkehrsträger des ÖPNV (inklusive Flugtaxis) unter Beachtung von Megatrends (hier erfolgt auch die Betrachtung der Verbindungen nach Mainz und in die umgebenden Landkreise)•Fahrgastentwicklung mit verschiedenen Projektionsszenarien im Wiesbadener Stadtgebiet. **Bearbeitung durch:** Beauftragt waren die die Büros dmo, Benz & Alter sowie plan:mobil. **Status:** Fertiggestellt. Die Fachgutachten sind abgeschlossen und abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten
- Machbarkeitsuntersuchung ÖPNV zur Erschließung des Ostfelds. **Status:** In Ausschreibung.
- Parkraummanagementkonzept. **Bearbeitung durch:** LK Argus, bbh, Die Raumplaner. **Status:** in Bearbeitung.
- Digitalisierung des Verkehrs (DIGI-V). **Bearbeitung durch:** Siemens u.a.. **Status:** In Bearbeitung.
- Stadtgestalterischer Beitrag zur Integration der CityBahn im Rahmen des Mobilitätsleitbilds unter Berücksichtigung denkmalschutzrechtlicher Belange. **Status:** in Ausschreibung.
- Entwicklung Stufenkonzept – Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden (Digi-L). Bearbeitung durch: **Dialog Basis**. **Status:** in Bearbeitung.
- Wiesbaden – Ostfeld / Bericht über vorbereitende Untersuchungen zu einem städtebaulichen Entwicklungsbereich in Wiesbaden. **Bearbeitung durch:** SEG Wiesbaden. **Status:** Fertiggestellt. Die Fachgutachten sind abgeschlossen und abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten
- Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ / Integriertes Stadtentwicklungskonzept. **Bearbeitet durch:** AS+P Albert Speer + Partner GmbH. **Status:** Fertiggestellt. Die Fachgutachten sind abgeschlossen und abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten
- Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main 2. Fortschreibung Teilplan Wiesbaden. **Bearbeitet durch:** Hessisches Umweltministerium. **Status:** Fertiggestellt. Die Fachgutachten sind abgeschlossen und abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten
- Statusbericht städtische Maßnahmen Luftreinhalteplan (2. Fortschreibung Teilplan Wiesbaden), Stand 1. Juli 2019. **Bearbeitet durch:** Landeshauptstadt Wiesbaden. **Status:** Fertiggestellt. Die Fachgutachten sind abgeschlossen und abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten
- Radverkehrskonzept. **Bearbeitet durch:** AB Stadtverkehr. **Status:** Fertiggestellt. Die Fachgutachten sind abgeschlossen und abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten

- Rad-Grundnetz 2020. **Bearbeitet durch:** Landeshauptstadt Wiesbaden. **Status:** Fertiggestellt. Die Fachgutachten sind abgeschlossen und abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten
- Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises. **Bearbeitet durch:** PTV Transport Consult GmbH, Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH. **Status:** Fertiggestellt. Die Fachgutachten sind abgeschlossen und abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten
- Analyse des Wirtschaftsverkehrs in der Innenstadt der Landeshauptstadt Wiesbaden. **Bearbeitet durch:** ReLUT Research Lab for Urban Transport, Hochschule RheinMain, FB Wiesbaden Business School. **Status:** Fertiggestellt. Die Fachgutachten sind abgeschlossen und abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten
- Green City Plan - Masterplan „WI-Connect“ / Masterplan. **Bearbeitet durch:** Benz + Walter GmbH, ESWE Verkehr. **Status:** Fertiggestellt. Die Fachgutachten sind abgeschlossen und abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten
- Zwischenbericht Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030 – Bestandsanalyse. **Bearbeitet durch:** ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme. **Status:** Fertiggestellt. Die Fachgutachten sind abgeschlossen und abrufbar unter: www.mobilitaet365.de/fakten