

## Gespräche zur Stadtentwicklung

- Welche gesellschaftlichen Veränderungen haben Auswirkungen auf die Stadt- und Verkehrsentwicklung Wiesbadens?
- Welche Optionen eröffnen sich für zukünftige Entwicklungen?
- Welche Herausforderungen sind zu bewältigen?

In der Reihe „Gespräche zur Stadtentwicklung“ werden diese Fragen von verschiedenen Fachleuten beleuchtet und diskutiert. Auch Sie sind herzlich eingeladen, sich zu beteiligen.



### „Gesundheitsstandort Wiesbaden“

28. Oktober 2015, 18:00 - 21:00 Uhr  
im Senatssaal der Hochschule Rhein-Main,  
Kurt-Schumacher-Ring 18,  
Gebäude A, Raum A 420

Parkmöglichkeiten der Hochschule Rhein-Main  
über Zufahrt Klarenthaler Straße

### „Wohnen in Vielfalt“

30. Oktober 2015, 17:00 - 20:00 Uhr  
im Senatssaal der Hochschule Rhein-Main,  
Kurt-Schumacher Ring 18,  
Gebäude A, Raum A 420

Parkmöglichkeiten der Hochschule Rhein-Main  
über Zufahrt Klarenthaler Straße

Verkehrsentwicklungsplan  
2030

### „Mobilität anders denken“

01. Dezember 2015, 18:00 - 21:00 Uhr  
im Tiefbau- und Vermessungsamt,  
Gustav Stresemann-Ring 15, Raum Montreux/  
San Sebastian, Gebäuderiegel A



## Dokumentation:

## Verkehrsentwicklungsplan 2030

## „Mobilität anders denken“

Öffentliche Veranstaltung am 01. Dezember 2015  
aus der Reihe „Gespräche zur Stadtentwicklung“  
im Tiefbau- und Vermessungsamt,  
Gustav-Stresemann-Ring 15

... gemeinsam gestalten!



## Programm

- (1) **Begrüßung, Einführung**
- (2) **Grundlagen der Verkehrsplanung**, Einführung in das Thema Mobilität und Verkehr  
Impulsvortrag von Prof. Dr. Blees, Hochschule RheinMain
- (3) **Nutzungsgemischte Siedungsstrukturen und die Mobilität von Morgen**  
Impulsvortrag von Tim von Winning, Baubürgermeister der Stadt Ulm
- (4) **Entwickeln von Ideen, Visionen und Empfehlungen**  
Diskussion im World-Café „Blickwechsel“
- (5) **Blitzlicht: Unsere Mobilität in 30 Jahren**  
Ergebnisse der Tischrunden
- (6) **Zusammenfassung, Ausblick und Ende**



Zentrum  
für Integrierte  
Verkehrssysteme

## (1) Begrüßung, Einführung

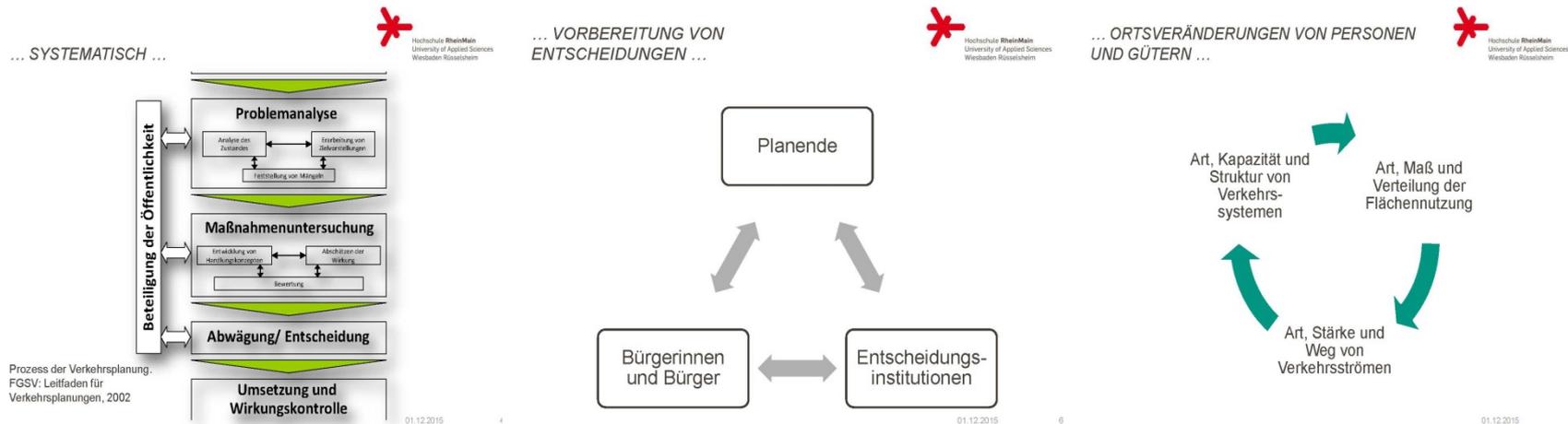
Die Dezernentin Frau Möricke begrüßt die Teilnehmenden der Fachwerkstatt und die Referenten Prof. Blees von der Hochschule RheinMain und Herrn von Winning, Baubürgermeister in Ulm, die mit ihren Fachimpulsen den Einstieg in die anschließende Diskussion vorbereiten.

Frau Saary vom Büro Verkehrslösungen aus Darmstadt führt in das Thema ein und erläutert die Intention der Fachwerkstatt. Sie macht deutlich, dass sich angesichts der zunehmenden Mobilität und des immensen Rohstoffverbrauchs und der Emissionen der Auto-Mobilität heute mehr denn je die Frage stellt, wie zukunftsfähig unser Verkehrsverhalten ist: „Wie wollen wir zukünftig mobil sein? Welchen Anforderungen muss die Mobilität der Zukunft genügen? Und welche Schritte können bereits heute gegangen werden hin zu einer zukunftsfähigen Mobilität?“

Dabei soll es in der Diskussion nicht vorrangig um die Situation in Wiesbaden gehen, sondern Gelegenheit gegeben werden, einen grundsätzlichen Blick auf das Thema Mobilität zu werfen und auch Visionen zu entwickeln. Die Moderatorin erläutert in diesem Zusammenhang die Rolle, die das Wiesbadener Stadtentwicklungskonzept „Wiesbaden 2030“ und der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030 einnehmen, die parallel, aber eng verzahnt erarbeitet werden. So könnten z.B. mit dem VEP die Weichen dafür gestellt werden, wie die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse in Wiesbaden auch künftig befriedigt werden können. Frau Saary macht deutlich, dass dies nur mit Beteiligung und Unterstützung der Bürgerschaft gelingen kann.

## (2) Grundlagen der Verkehrsplanung

Nach einer kurzen Vorstellung vermittelt Prof. Dr. Volker Blees in seinem Vortrag Basiswissen der Verkehrsplanung. Basierend auf dem Zitat „Verkehrsplanung ist die vorausschauende systematische Vorbereitung von Entscheidungen, welche das Ziel haben, die Ortsveränderungen von Personen und Gütern durch bauliche, betriebliche und sonstige Maßnahmen in Richtung größtmöglicher Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit zu beeinflussen“ [H.-G. Retzko, 1970] erläutert er die wichtigen Begriffe und Zusammenhänge.



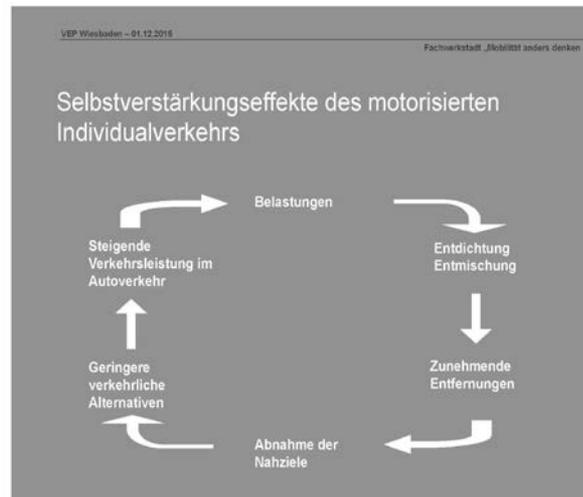
### (3) Nutzungsgemischte Siedungsstrukturen und die Mobilität von Morgen

Herr von Winning erläutert in seinem Vortrag den Zusammenhang zwischen Stadtentwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Dichte und Nahmobilität. Er macht deutlich, dass die Voraussetzung für kurze Wege sowohl für den Fuß- und Radverkehr geeignete attraktive Wege als auch eine hohe Anzahl an Zielen in unmittelbarer Umgebung sind. Anhand konkreter Vorher-Nachher-Situationen erläutert er die Potentiale, die sich durch eine diese Aspekte berücksichtigende Gestaltung von Straßen und Plätzen für Städte ergeben.

**VEP Wiesbaden**

Mobilität anders denken

Dipl. Ing. Tim von Winning



## (4) Entwickeln von Ideen, Visionen und Empfehlungen

Der zweite Teil der Veranstaltung ist als World-Café konzipiert und gibt den Anwesenden Gelegenheit zu Austausch und Diskussion. In kleinen Gruppen diskutieren die Teilnehmenden in zwei Runden anhand des Themas „Unsere Mobilität der Zukunft - Unsere Zukunft der Mobilität?“ Ihre Vorstellungen von einer zukünftigen Mobilität. Zur Orientierung werden ihnen noch weitere Leitfragen an die Hand gegeben:

- Wie wollen wir in 20 - 30 Jahren leben? Wie wohnen, wie uns fortbewegen?
- Wie muss die Stadt dann aussehen, wie die Straßen?
- Werden wir noch alle mit dem eigenen Auto unterwegs sein oder durchziehen ganz neuartige Fortbewegungssysteme unsere Stadt?
- Unterstützen wir die Entwicklung aktiv, in dem wir unser Verhalten schon jetzt ändern? Oder haben wir damit gar nichts zu tun und alles geschieht ohne uns – wir halten uns da raus?

Die nach freier Wahl an drei Tischen verteilten Anwesenden notieren alle ihre Beiträge, Gedanken und Überlegungen auf den ausliegenden „Tischdecken“.

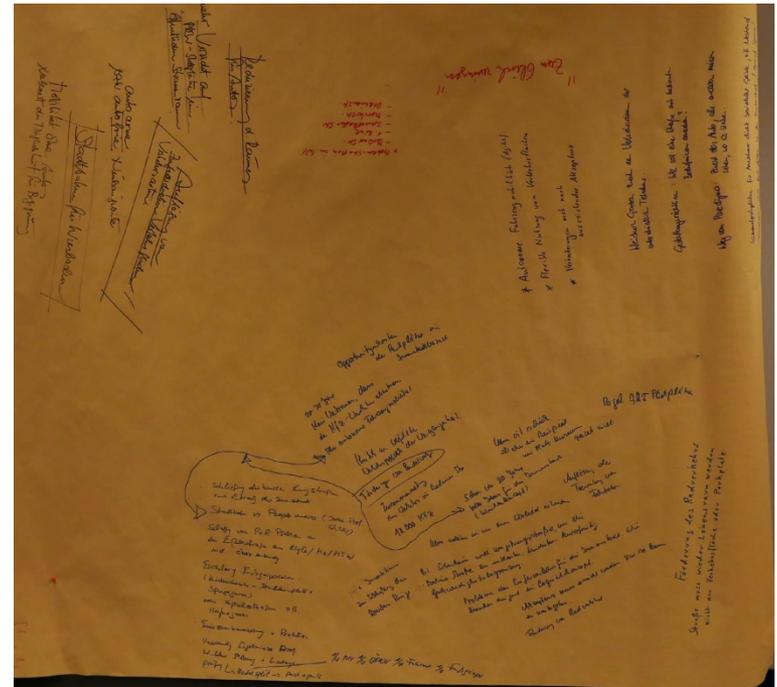


## (5) Blitzlicht: Unsere Mobilität in 30 Jahren

In den nachfolgenden Abschnitten sind die Ergebnisse der Diskussionen der drei Tische dargestellt.

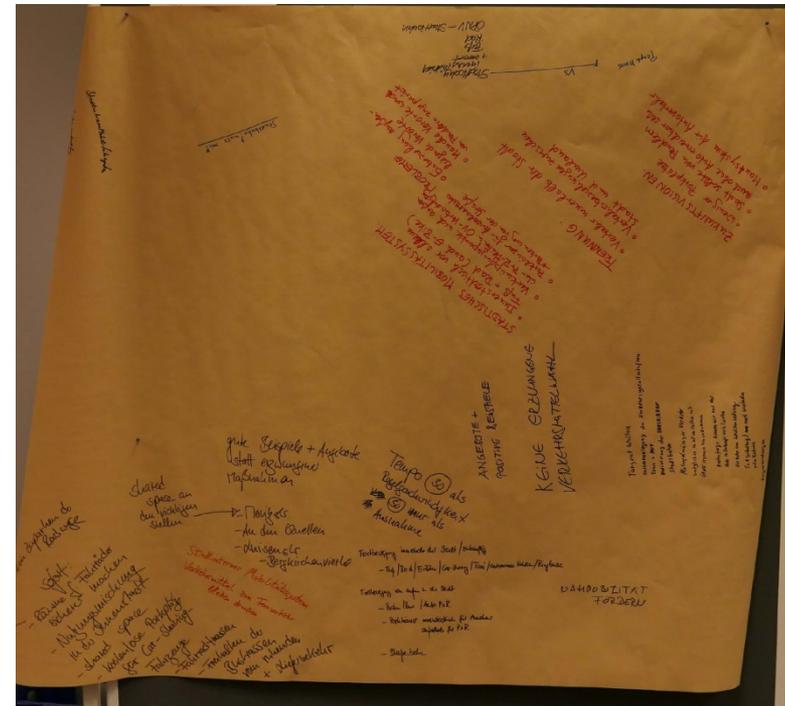
### Tisch 1: Stadtumbau für Wiesbaden

- **Gestaltung:** Bereits vor 20 Jahren gab es tolle Ideen zur Gestaltung und Aufwertung der Innenstadt (Winkler-Konzept). Leider wurden diese nicht umgesetzt.
- **Parken:** Entwicklung von Neubaugebieten nicht wie immer, sondern als autoarme oder autofreie Quartiere. Überarbeitung der Stellplatzsatzung. Weniger Parken in den Straßenräumen. Mehr P+R-Plätze am Rand der Innenstadt bzw. außerhalb in Kooperation mit den umliegenden Kommunen.
- **Radverkehr:** Mehr Förderung des Radverkehrs.



**Tisch 2: Gute Angebote beeinflussen das Verhalten**

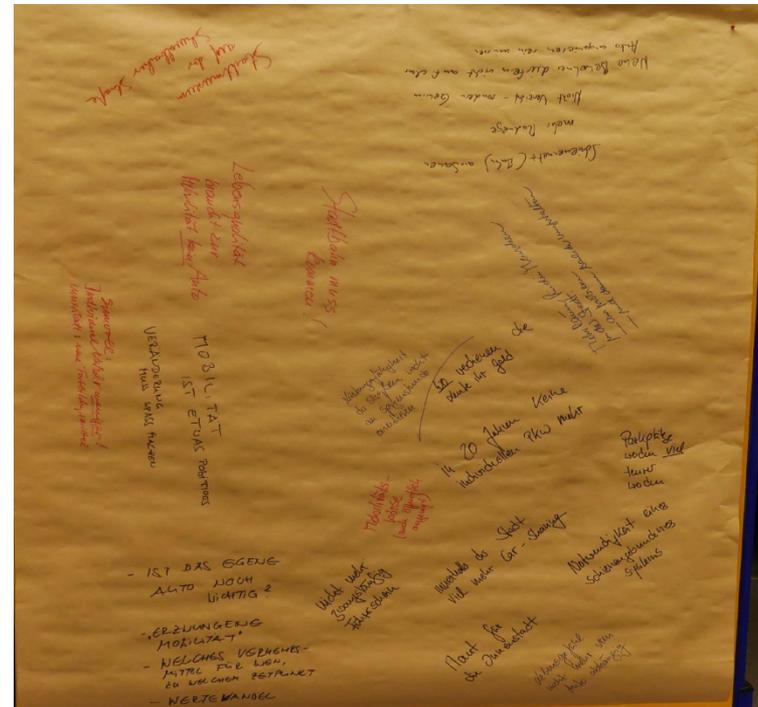
- **Gestaltung:** Eine gute, sich an den Nutzungen orientierende und alle Verkehrsarten und Bedürfnisse berücksichtigende Planung und Gestaltung von Straßenräumen beeinflusst auch die Verkehrsmittelwahl. Zum Beispiel könnten an geeigneten Orten „Shared Spaces“ als positiver Impuls umgesetzt werden. Ziel sollte eine Stärkung der Nahmobilität sein.
- **Mobilitätssystem:** Zu unterscheiden ist zwischen den Bedürfnissen der Innenstadtbewohner und den Pendlern. Während in der Innenstadt viele Wege kurz sind und gut zu Fuß und mit dem Rad zurück gelegt werden können, legen Pendler aus den Stadtteilen längere Wege zurück. Hierfür braucht es geeignete Angebote wie Radschnellweg, gute ÖPNV-Anbindung oder P+R am Stadtrand. Innenstadtbewohner sollten ihre Autos möglichst in Parkhäusern und nicht im Straßenraum abstellen.
- **Geschwindigkeit:** Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit verbessert die Situation für eine Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad. Ergänzung aus dem Plenum: wenn Tempo 30 nicht möglich ist, dann wäre vielleicht Tempo 40 ein erster Schritt.
- **Verkehrsmittelwahl:** gute Angebote und positive Beispiele statt erzwungener Maßnahmen.
- **Sofort-Maßnahmen:** Einige Maßnahmen sollten sofort umgesetzt werden, um einen Wandel einzuleiten:
  - Räume für Fahrräder sicherer machen
  - Nutzungsmischung Innenstadt
  - Kostenlose Parkplätze für Carsharing
  - Fahrradtrassen
  - Freihalten der Busspuren von ruhendem Verkehr



**Tisch 3: Ist das eigene Auto noch wichtig?**

- **Mobilitätssystem:** Es wurde festgestellt, dass Mobilität grundsätzlich etwas Positives ist. Diese soll daher nicht verhindert, sondern verändert werden hin zu einer "anderen Mobilität" mit weniger Autoverkehr.
- **Straßenraum:** Der Verkehrsraum in der Innenstadt sollte reduziert werden.
- **ÖPNV:** Durch den Bau einer Stadtbahn oder alternativ die Einführung eines attraktiveren und leistungsfähigeren Bussystems (z. B. O-Bus-System) wird eine Alternative zum Auto geschaffen.
- **Radverkehr:** Radverkehrsnetz ausbauen.
- **Nutzungsmischung:** Durch mehr Nutzungsmischung wie z.B. mehr Wohnen in der Innenstadt werden die Gelegenheiten verbessert, ohne Auto mobil zu sein, so dass durch gute Angebote auch das Verhalten beeinflusst wird.
- **Marketing:** Eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens braucht ein gutes Marketing.

Durch eine Maut für die Innenstadt könnte der Anreiz zum Umstieg erhöht werden.



## (6) Zusammenfassung, Ausblick und Ende

Zusammenfassend stellt Frau Saary die folgenden wichtigsten Erkenntnisse fest:

- Es kann nicht so weiter gehen, wie bisher.
- Weniger Autoverkehr, mehr Radverkehr. Neubaugebiete sollten autoarm gestaltet werden.
- Parken ist ein großes Thema: insbesondere wenn hier eine Lösung gelingt, besteht die Möglichkeit, den Straßenraum anders zu nutzen.
- Mehr Tempo 30.
- Ein verändertes Mobilitätverhalten in 20-30 Jahren hilft aber heute nicht, es müsse auch sofort gehandelt werden.

Ergänzend zu den Beiträgen wurden aus dem Plenum noch weitere Themen eingebracht:

- **Parken:** Es gibt unterschiedliche Einschätzungen zum Nutzen der Ablöse von Stellplätzen wie auch der Vorgartensatzung. Pro: Einnahmen aus Ablösung von Stellplätzen nutzen der Finanzierung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Contra: Durch Ablösen bestehen weniger Stellplätze auf privatem Grund, in der Folge parken mehr auf der Straße. Oft wird auf der Straße geparkt, obwohl private Stellplätze vorhanden sind. Gründe sind z.B. zu enge und damit unbequem anfahrbare Tiefgaragenstellplätze oder kostenpflichtige gewerbliche Stellplätze. Durch eine Verpflichtung, vorhandene Stellplätze auch zu nutzen, könnte viel Fläche im Straßenraum für andere Zwecke frei werden.
- **Mehr "versuchen":** Durch eine versuchsweise Umsetzung von Maßnahmen können viele Bedenken entkräftet werden, Beispiel Eschersheimer Straße in Frankfurt.
- **Änderungswille:** Der Wille zu Veränderungen muss (auch von „oben“) da sein.

Die Ergebnisse der Werkstatt sollen bei der weiteren Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans berücksichtigt werden.

## Impressionen



Fotos: Tiefbau- und Vermessungsgamt  
Kontakt: [vep@wiesbaden.de](mailto:vep@wiesbaden.de)