

7 Integriertes Handlungskonzept

Das Integrierte Handlungskonzept ist Kernstück des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Wiesbaden. Entsprechend seiner Aufgabe, einen Rahmen für die Verkehrsentwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre zu setzen, trifft das Integrierte Handlungskonzept Aussagen zu den grundlegenden Netzen und Infrastruktureinrichtungen für alle Verkehrsarten und benennt Maßnahmen zu deren Umsetzung bzw. Anforderungen und Qualitätsstandards. Hierzu zählen bauliche und betriebliche Maßnahmen, verkehrslenkende und verkehrsrechtliche Regelungen sowie Organisation, Marketing und Mobilitätsmanagementmaßnahmen.

Wichtig ist die ganzheitliche Betrachtung des Verkehrssystems mit seinen verschiedenen Verkehrsträgern, den Mobilitätserfordernissen und -bedürfnissen und die Beachtung der Wechselwirkungen. Wichtigste Wechselwirkungen bestehen zwischen Verkehrs- und Siedlungs- sowie der demografischen Entwicklung und den stadtgestalterischen Aspekten sowie technischen Innovationen.

Das Integrierte Handlungskonzept leitet sich aus dem Zielsystem ab. Wichtige planerische Grundlagen sind vorliegende Planungen wie das Integrierte Klimaschutzkonzept, das Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ und der Masterplan WI Connect sowie konkrete Maßnahmen, u.a. DIGI-V, die CityBahn und die Entwicklung Ostfeld sowie die Ergebnisse der Zustandsanalyse und die daraus abgeleiteten Handlungsbedarfe (vgl. Kapitel 4).

Das Integrierte Handlungskonzept entsteht somit aus einer Überlagerung von verschiedenen Maßnahmen und Einzelkonzepten für den fließenden motorisierten Individualverkehr und ruhenden Verkehr, den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Radverkehr und den Fußverkehr. Dabei wurde in einem iterativen Abwägungsprozess geprüft, ob die aus den Einzelkonzepten resultierenden Anforderungen und Platzbedarfe erfüllt werden können bzw. welche Maßnahmen geeignet sind, den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmergruppen weitestgehend gerecht zu werden. Ein typisches Beispiel ist der entstehende Flächenkonflikt, wenn beispielsweise Straßen sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den ÖPNV und den Radverkehr Hauptverbindungen in deren Netze darstellen, aber Flächen nur begrenzt zur Verfügung stehen. In diesen Fällen wurde entweder nach Alternativen gesucht, wie die Anforderungen erfüllt werden können - beispielsweise durch Verlegung einer Hauptachse im Radverkehr - oder es müssen bei der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans im Einzelfall Prioritäten gesetzt werden.

Abbildung 7-1: Entwicklung Integriertes Handlungskonzept



Quelle: Eigene Darstellung

Das Integrierte Handlungskonzept ist daher das Ergebnis des iterativen Prozesses mit ggfs. mehreren Rückkopplungen (vgl. Abbildung 7-1).

Das Integrierte Handlungskonzept soll keine fertige Gesamtlösung liefern, sondern Handlungsspielräume belassen, die in einem Entwicklungs- und Diskussionsprozess über die nächsten 10 – 15 Jahre ausgefüllt werden. Es enthält dabei im Wesentlichen Maßnahmen, die in der Entscheidungskompetenz der Landeshauptstadt Wiesbaden liegen, wobei auch Maßnahmen (z.B. für klassifizierte Straßen oder für den ÖPNV) einbezogen sind, die dann in Abstimmung bzw. in der Verantwortung von anderen Aufgabenträgern (z.B. Hessen Mobil, ESWE etc.) umzusetzen sind. Die Umsetzung selbst unterliegt dabei – ebenso wie die Planung – einem Prozess, in dem ggfs. Empfehlungen aufgrund sich ändernder Randbedingungen modifiziert werden müssen. Dafür wird ein Monitoring mit Evaluation empfohlen (vgl. Kapitel 8).

Im Zuge der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans hat die LHW bereits parallel begonnen, einzelne Maßnahmen umzusetzen. Zu diesen zählt beispielsweise das Pilotprojekt Protected Bikelanes, welches dem VEP einen konzeptionellen Rahmen setzt und die Umsetzung einzelner Maßnahmen unterstützt. Insofern ist der VEP nicht statisch, sondern muss in regelmäßigen Abständen überprüft und nachgesteuert werden.

In den nachfolgenden Kapiteln sind die Maßnahmen nach den Handlungsfeldern in Form von Steckbriefen näher beschrieben, eine Übersicht der Maßnahmen findet sich in Kapitel 8.2.

Die Steckbriefe sollen der Verwaltung, den politischen Entscheidungstragenden und weiteren Akteuren auch Hinweise dazu zu geben, wann bzw. in welchem Zeithorizont die Maßnahmen realisiert und welche Akteure für die Umsetzung zuständig bzw. an ihr beteiligt sein sollten. In den Maßnahmensteckbriefen finden sich die folgenden Angaben:

- **Maßnahme:** Beschreibung der wesentlichen Maßnahmencharakteristika. Neben den größeren Infrastrukturprojekten gibt es auch Dienstleistungen bis hin zu verwaltungsinternen Planungsprinzipien. Eine Reihe von Maßnahmen des VEP enthalten zunächst lediglich Prüfaufträge oder Aufträge zur Erstellung von konkretisierenden Maßnahmenkonzepten. Ergebnisse solcher Prüfaufträge oder Konzepte können weitere Maßnahmen (z.B. Konzeptumsetzung) nach sich ziehen.
- **Grundlagen und Verweise:** Vorliegende Planungen und Konzepte, Verweis auf Richtlinien und Aufzeigen gelungener Beispiele.
- **Zielbezüge:** Zeigen, inwieweit Maßnahme geeignet sind, die beschlossenen Ziele zu erreichen und wo Konflikte bestehen (grün = positive Auswirkung; weiß = neutral; rot = negative Auswirkung).
- **Bezug zu anderen Maßnahmen:** Zeigt auf, mit welchen weiteren Maßnahmen ein Bezug besteht, der bei der Umsetzung zu beachten ist.
- **Priorität:** Einschätzung aus planerischer Sicht, mit welcher Priorität die jeweilige Maßnahme verfolgt werden soll, angegeben in einer dreistufigen Prioritäts-Skala „hoch“, „mittel“ und „niedrig“. Dabei wird insbesondere berücksichtigt, welche Bedeutung einer Maßnahme für die verkehrliche Gesamtstrategie beizumessen ist.
- **Umsetzungshorizont:** Angabe zum Realisierungshorizont einer Maßnahme. Es werden drei Kategorien unterschieden:
 - „kurzfristig“ (Umsetzung innerhalb der nächsten zwei Jahre),
 - „mittelfristig“ (2-5 Jahre) und
 - „langfristig“ (mehr als 5 Jahre).

Die Angaben zum Realisierungshorizont berücksichtigen im Unterschied zur Priorität stärker praktische Umsetzungsaspekte wie etwa die Frage, inwieweit eine Maßnahme an bereits laufende oder angestoßene Aktivitäten anknüpfen kann bzw. ob sie von anderen Maßnahmen abhängt.

- **Akteure:** Hier ist angegeben, welche Akteure an der Umsetzung der Maßnahme beteiligt sein sollten.

IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de