

## 7.2 Handlungsfeld Radverkehr

Topographisch für eine intensive Fahrradnutzung scheinbar nicht prädestiniert, hat die Stadt Wiesbaden in den letzten Jahren bereits deutliche Anstrengungen unternommen, diese Wahrnehmung zu ändern. Im Straßenbild hat das Fahrrad seitdem sichtbar an Bedeutung gewonnen.

Mit der Radverkehrsförderung wird zugleich den Strategien und Anforderungen des Gender Mainstreaming im Sinne einer Gleichbehandlung/Chancengleichheit in besonderem Maße Rechnung getragen, da das Fahrrad sich für Menschen in vielen unterschiedlichen Lebenslagen als kostengünstiges, flexibles und vielfältig nutzbares Verkehrsmittel eignet. Im Kontext der erforderlichen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele sowie der Luftreinhaltung kommt dem Radverkehr eine besondere Rolle zu.

Die Aufnahme in den Verkehrsentwicklungsplan bettet das Radverkehrskonzept in den verkehrlichen Gesamtkontext ein. Zugleich soll und kann es seinen besonderen Wert als eigenständige Strategie beibehalten. Konkret wird erwartet, dass mit der Umsetzung des Radverkehrskonzepts

- die Erreichbarkeit der Ziele, wie Bahnhöfe, öffentliche Einrichtungen etc., verbessert wird,
- mehr separate Radwege angeboten werden,
- Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden,
- an Hauptverkehrsstraßen vermehrt Tempo 30 angeordnet wird, um die Sicherheit für den Radverkehr zu verbessern und
- das Angebot an sicheren Fahrradabstellanlagen erhöht wird.

Diese Aspekte werden in den nachfolgenden Steckbriefen konkretisiert.

<b>R 1 Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz</b>								
<p>Stufenkonzept für die Umsetzung des übergreifenden Radverkehrskonzepts 2015 zur Erhöhung des Radverkehrs. Daraus resultieren für das Grundnetz folgende Teilmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubau bzw. Markierung von Radfahrstreifen bzw. Radwegen auf folgenden Straßen:</li> <li>• Friedrich-Ebert-Allee (Fertigstellung bis Ende 2018)</li> <li>• Äppelallee (Fertigstellung bis Ende 2018)</li> <li>• Kasteler Straße (Fertigstellung im Frühjahr 2019)</li> <li>• Saarstraße (Baubeginn im Frühjahr 2019)</li> <li>• 1. Ring Hbf – Sedanplatz (Planungen noch nicht finalisiert)</li> <li>• Emser Straße (Planungen noch nicht finalisiert)</li> <li>• Schwalbacher Straße (Planungen noch nicht finalisiert)</li> <li>• Luisenstraße und Dotzheimer Straße (Umsetzung nicht vor 2020; CityBahn)</li> <li>• New-York-Straße (Fertigstellung 2020; 2-Richtungsradweg)</li> <li>• Straße der Republik (Umsetzung nicht vor 2020; CityBahn)</li> <li>• Biebricher Straße zwischen Dyckerhoffstr. und Kaiserbrücke</li> <li>• Aufwertung von Radverkehrsverbindungen: Achse Lessingstr. - Matthias-Claudius-Str., Verknüpfung P+R „Kahle Mühle“ - Grundweg - Gibb, Kostheim Hochheimer Str.</li> <li>• Bau einer Spindel an der Kaiserbrücke als Teil der geplanten Radschnellverbindung Wiesbaden - Mainz</li> </ul>								
<b>Grundlagen und Verweise</b>								
Green City Masterplan, Beschluss StvV zum Sofortpaket LHW, Radverkehrskonzept (2015), Richtlinien und Empfehlungen: ERA, RASt, RiLSA, HBV, Hess. Verkehrsministerium (HMWEVW): Radschnellverbindungen in Hessen, Rad-Hauptnetz Hessen und Musterlösungen								
<b>Zielbezüge</b>	<b>Bezug zu anderen Maßnahmen</b>							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p><b>positive Bezüge:</b>                      F 2: Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“                      F 5: Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen                      ÖV 1: Einführung der CityBahn auf Stammstrecke                      ÖV 2: Ergänzungen im Busliniennetz                      ÖV 8: Einrichtung/Ausweitung von weiteren Busspuren                      M 4 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Fahrstreifenreduktionen                      M 7 (f): Infrastrukturmaß. - Neubaumaßnahmen Verlängerung Holzstraße                      M 10 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang „In der Gibb“ durch Verlängerung der Hagenauer Straße                      M 11 (f): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung und LSA-Optimierung                      MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung                      MM 2/3: Betriebliches/Schulisches Mobilitätsmanagement</p> <p><b>mögliche Konflikte:</b>                      Flächenkonkurrenz Parken durch Umsetzung regelkonformer Breiten</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Akteure</b>						
hoch	kurzfristig	LHW						
<b>Anlage</b>								
Plan 8.2.1: Umsetzung Radverkehrskonzept (Grund- und Zielnetz)								

<b>R 2 Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz</b>								
Herstellen eines durchgängigen innerstädtischen und Stadtgrenzen überschreitenden Alltags-Radnetzes (Haupttrouten) mit ERA-Standard: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lücken im Netz schließen,</li> <li>• Schaffen von durchgängigen qualitätvollen, schnellen Verbindungen in die Stadtteile,</li> <li>• Verbessern des Flächenangebots für den Radverkehr, Radverkehrsanlagen (Breite) regelkonform herstellen (Beispiele):                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herzogsplatz (im Zuge des Neubaus der Kasteler Straße im März 2019 fertig gestellt)</li> <li>• B 455 Bierstadter Höhe bis Ortseingang Siedlung An den Fichten</li> <li>• Öffnung von Einbahnstraßen (stadtweit),</li> <li>• Verbessern der Querbarkeit der HVS durch geeignete Querungsangebote,</li> <li>• Umweltpuren auf Strecken mit dichtem Takt in regelkonformer Breite einrichten.</li> </ul> </li> </ul> Im Kontext der Entwicklung des Ostfelds ist auf eine Anbindung an das RV-Netz zu achten.								
<b>Grundlagen und Verweise</b>								
Green City Masterplan: R-1-1 Herstellung eines in sich geschlossenen RV-Netzes, Beschluss StvV zum Sofortpaket LHW, 13.9.18, 9.2, Radverkehrskonzept (2015), Richtlinien und Empfehlungen: ERA, RASt, RiLSA, HBV, Hess. Verkehrsministerium (HMWEVW): Radschnellverbindungen in Hessen, Rad-Hauptnetz Hessen und Musterlösungen								
<b>Zielbezüge</b>		<b>Bezug zu anderen Maßnahmen</b>						
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>		1	2	3	4	5	6	<b>positive Bezüge:</b> R 1: Realisierung Grundnetz F 2: Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“ F 5: Geschwindigkeitsreduzierung an HVS und in Wohngebieten ÖV 1: Einführung der CityBahn auf Stammstrecke ÖV 2: Ergänzungen im Busliniennetz ÖV 8: Einrichtung/Ausweitung von weiteren Busspuren M 3 (f): Infrastrukturmaßnahmen - B 455 Ortsumfahrung Wiesbaden-Fichten M 6 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahme Igstadt M 7 (f): Infrastrukturmaß. - Neubaumaßnahmen Verlängerung Holzstraße M 8 (f): Infrastrukturmaß. - Neubaumaßnahme OD Medenbach M 9 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang B40 M 10 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang „In der Gibb“ durch Verlängerung Hagenauer Straße M 11 (f): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung und LSA-Optimierung MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung MM 2/3: Betriebliches/Schulisches Mobilitätsmanagement  <b>mögliche Konflikte:</b> Flächenkonkurrenz Parken durch Umsetzung von regelkonformen Breiten
1	2							
3	4							
5	6							
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Akteure</b>						
hoch	mittelfristig	LHW						
<b>Anlage</b>								
Plan 8.2.1: Umsetzung Radverkehrskonzept (Grund- und Zielnetz)								

<b>R 3 Radschnellverbindungen Wiesbaden - Mainz und Wiesbaden - Frankfurt</b>								
<p>Ausbau der Hauptverbindungen zu Radschnellverbindungen. Mit der Zunahme des Radverkehrsaufkommens steigt auch der Bedarf an Premiumverbindungen. Die hessenweite Potenzialstudie hat ein sehr hohes Nachfragepotenzial sowohl für die Verbindung Wiesbaden-Mainz als auch für die Verbindung Wiesbaden-Frankfurt nachgewiesen. Für Wiesbaden-Mainz ist eine Machbarkeitsuntersuchung in Planung, für die Verbindung Wiesbaden-Frankfurt wird die Durchführung einer Machbarkeitsuntersuchung empfohlen.</p>								
<b>Grundlagen und Verweise</b>								
Empfehlungen zu Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (FGSV) HMWEVW (2019): Ergebnisse der Studie zu Radschnellverbindungen in Hessen								
<b>Zielbezüge</b>	<b>Bezug zu anderen Maßnahmen</b>							
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p><b>positive Bezüge:</b>                      Entlastung überregionales Straßennetz durch Verlagerung                      MM 2: Betriebliches Mobilitätsmanagement</p> <p><b>mögliche Konflikte:</b>                      Flächenkonkurrenz Parken durch Umsetzung von regelkonformen Breiten</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Akteure</b>						
hoch	langfristig	LHW, Land Hessen						

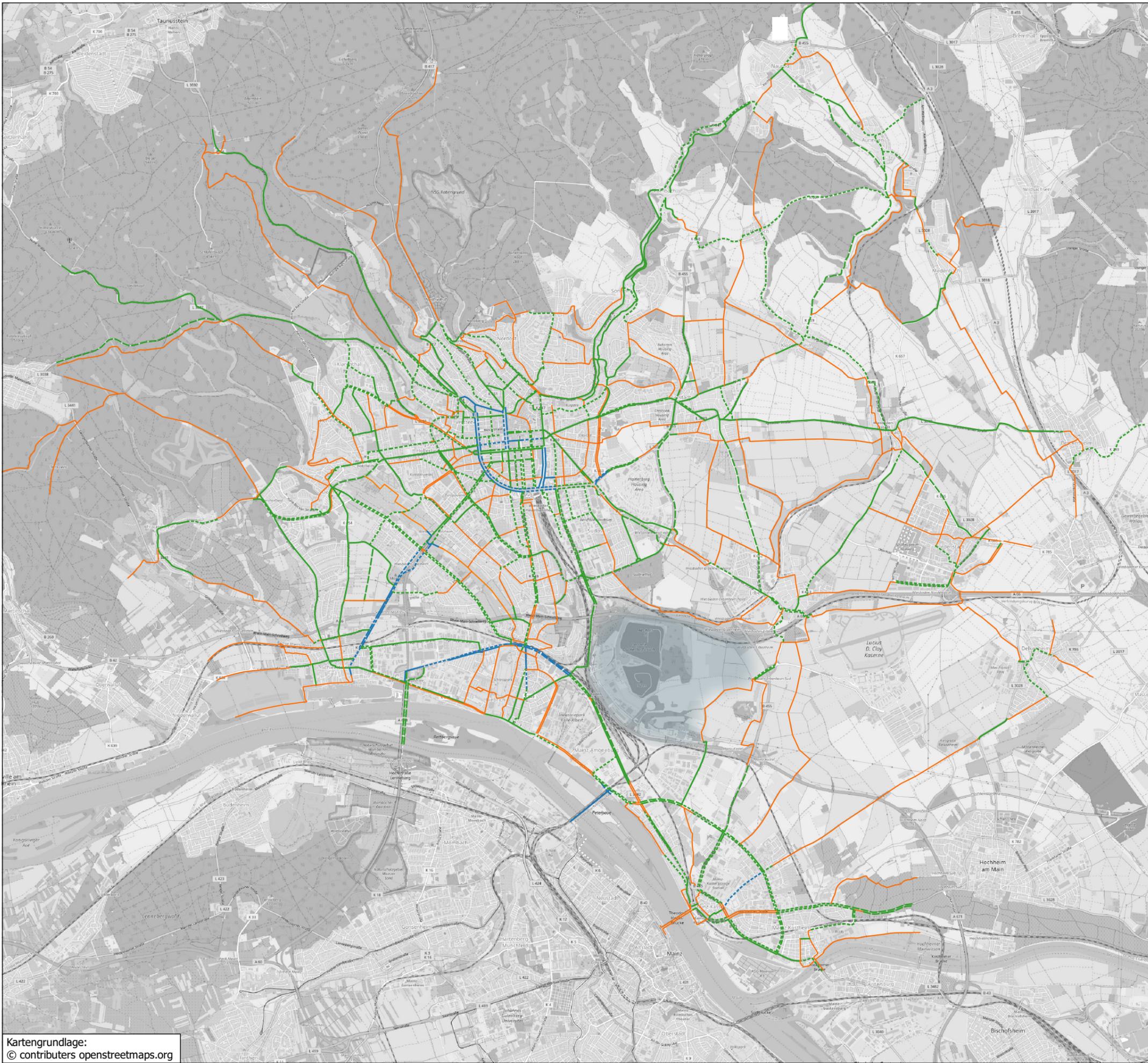
<b>R 4 Sichtbarmachen von Radverkehr</b>								
<p>Durch verschiedene Maßnahmen kann die Sichtbarkeit des Radverkehrs erhöht werden. Diese dienen insbesondere der objektiven und subjektiven Sicherheit und tragen so zu einer Attraktivitätssteigerung bei.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Markierung von Aufstellflächen an LSA-Knotenpunkten (ARAS)</li> <li>• Optimierung der LSA-Steuerung für den Radverkehr an den Hauptrouten.</li> <li>• Flächendeckende Beschilderung von Zielen (mit Entfernungs-/Zeitangabe)</li> <li>• Zählstellen für den Radverkehr an Hauptrouten</li> <li>• Sichern von Radverkehrsanlagen gegen Parken (Protected Bikelanes Beschluss StvV zum Sofortpaket LHW, 13.09.18, 9.2 – Pilotprojekt 240 m)             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schwalbacher Straße Fahrtrichtung Norden zwischen Friedrichstraße und Faulbrunnenstraße</li> <li>• Bahnhofstraße zwischen Friedrichstraße und Luisenstraße in Fahrtrichtung Süden</li> <li>• Taunusstraße im Bereich der Einmündung der Röderstraße</li> <li>• Taunusstraße im Bereich der Einmündung der Geisbergstraße (beide Fahrrichtungen)</li> </ul> </li> </ul>								
<b>Grundlagen und Verweise</b>								
Radverkehrskonzept (2015), Protected Bikelanes: In Berlin wird vsl. im Herbst eine Evaluation der PBL vorgelegt.								
<b>Zielbezüge</b>	<b>Bezug zu anderen Maßnahmen</b>							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p><b>positive Bezüge:</b> Erhöhung der Verkehrssicherheit</p> <p><b>mögliche Konflikte:</b> PBL: Protektoren stellen für den Fußverkehr eine Barriere dar, Flächenkonkurrenz mit Kfz-Verkehr, Konflikte an Kreuzungen bleiben bestehen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Akteure</b>						
niedrig-mittel	kurzfristig	LHW						

<b>R 5      Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und an wichtigen städtischen Zielen</b>								
<p>Neben einem attraktiven und sicheren Radverkehrsnetz ist das Vorhandensein von Fahrradabstellanlagen ein zentraler Faktor zur Förderung des Radverkehrs: Nur wer sein Fahrrad sicher und bequem an den Quellen und Zielen seiner Wege abstellen kann, wird regelmäßig ein verkehrssicheres und wertvolles Fahrrad nutzen. Als erster Schritt wird ein Konzept für die Innenstadt und an allen wichtigen städtischen Zielen zur Verbesserung des Fahrradparkens entwickelt.</p> <p>Das Konzept zum Fahrradparken in der Innenstadt fußt auf einer Bestandsaufnahme von Angebot und Nachfrage. Nach dem Prinzip der „dezentralen Konzentration“ (viele kleinere bis mittlere Anlagen für etwa 6 bis 30 Fahrräder) sind Standorte und ihre Kapazitäten zu definieren. Es ist in Erwägung zu ziehen, andere Nutzungen wie straßenbegleitende Stellplätze, Verkehrsgrün oder gewerblich genutzte Flächen in Fahrradabstellanlagen umzuwandeln, um eine einfache Zugänglichkeit zum Fahrrad anzubieten. An wichtigen innerstädtischen Zielen sowie an Sporteinrichtungen und Veranstaltungsorten, Rathaus und Verwaltungsstandorten sind geeignete, sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen sowohl für die Beschäftigten wie auch Besucher/innen in ausreichender Zahl herzustellen. Die Anlagen sind privilegiert in der Nähe der Eingänge zu platzieren. Bei der Konzeptentwicklung sind folgende Aspekte zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Art und Dimensionierung der Abstellanlagen müssen ein bequemes Ein- und Ausparken, ein sicheres Abstellen auch beladener Fahrräder sowie das Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen; vorhandene Anlagen sind gegebenenfalls sukzessive auszutauschen. Hierzu ist ein Standard zu entwickeln, der verwaltungs-intern abzustimmen sein wird und die o.g. Aspekte ebenso beachtet wie Kriterien der Gestaltung.</li> <li>• Für Standorte mit erwartbar längeren Aufenthaltsdauern (z.B. Kultur- und Bildungseinrichtungen, Arbeitsplätze) ist die Bereitstellung überdachter Abstellanlagen vorzusehen. In diesem Zusammenhang ist auch die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in öffentlichen Parkhäusern zu prüfen.</li> <li>• Im Konzept ist auch der Betrieb der Anlagen, also die laufende Pflege und Instandhaltung insbesondere von Anlagen mit Überdachung, zu beachten.</li> <li>• Präventiv sind im Konzept Strategien darzustellen, wie „wildes“ und hinderndes Parken von Fahrrädern außerhalb der Abstellanlagen durch Informationskampagnen und ordnungsrechtliche Maßnahmen verringert und verhindert werden kann.</li> <li>• es ist eine Strategie für das Entsorgen von Schrotträdern über das bereits Praktizierte hinaus zu entwickeln.</li> </ul>								
<b>Grundlagen und Verweise</b>								
Handlungsleitfaden Fahrradparken Berlin, München, Darmstadt 'Green City Masterplan:' R-2-3 Abstellanlagen, Abstellflächen; Radverkehrskonzept 2015 LHW								
<b>Zielbezüge</b>	<b>Bezug zu anderen Maßnahmen</b>							
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<b>positive Bezüge:</b> M 5 (f): Infrastrukturmaßnahmen - IV-Anbindung Haltepunkt Delkenheim/ Wallau M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen) MM 4: Fahrradverleihsystem	
1	2							
3	4							
5	6							
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Akteure</b>						
mittel	kurzfristig	LHW						

<b>R 6      Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen</b>								
<p>Über die in Steckbrief R 5 empfohlenen Maßnahmen hinaus sind an allen städtischen Zielen geeignete, sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen sowohl für Beschäftigte wie auch Besucher/innen in ausreichender Zahl herzustellen. Die Anlagen sind privilegiert in der Nähe der Eingänge zu platzieren. Bei der Ausgestaltung und hinsichtlich des Betriebs gelten ansonsten die unter R 5 zusammengestellten Punkte.</p>								
<b>Grundlagen und Verweise</b>								
Radverkehrskonzept (2015)								
<b>Zielbezüge</b>	<b>Bezug zu anderen Maßnahmen</b>							
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p><b>positive Bezüge:</b>                      M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen                      M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen &amp; Ausfallstraßen)                      MM 4: Fahrradverleihsystem</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Akteure</b>						
mittel	kurzfristig	LHW						

<b>R 7 Qualitätsvolles und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen</b>								
<p>Bike+Ride bezeichnet die Möglichkeit, Fahrräder an Stationen des ÖPNV gesichert abzustellen und auf diese Weise Wege in der Verkehrsmittelkombination Fahrrad und ÖPNV zurückzulegen. Bike+Ride-Anlagen sind ein wichtiger Baustein des angestrebten nachhaltigen Verkehrssystems. Im ersten Schritt sind folgende Maßnahmen geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• An ÖPNV-Haltestellen, u.a. Errichtung von 1.000 neuen Fahrradabstellplätzen, davon 300 überdachte am Hauptbahnhof und weiteren Bahnhaltepunkten,</li> <li>• Bau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof als Mobilitätsstation.</li> </ul> <p>Für den weiteren Ausbau des Bike+Ride-Angebots wird vorgeschlagen, ein Bike+Ride-Entwicklungskonzept zu erstellen, in dem folgende Punkte geprüft bzw. berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung der Qualitätsstandards bestehender Anlagen durch Ersatz veralteter „Felgenklemmer“ durch moderne Abstellanlagen und Einrichtung von Wetterschutz</li> <li>• Ausbau bestehender, stark ausgelasteter Bike+Ride-Anlagen.</li> <li>• Neu-Errichtung von B+R-Anlagen an allen wichtigen Bus-Umsteigs- und Einstiegs-haltestellen und in der Nähe schlecht erschlossener Siedlungsbereiche.</li> <li>• Neu-Errichtung von Bike+Ride-Anlagen an Haltestellen mit „wild“ geparkten Fahrrädern.</li> <li>• Prüfung der Aufstellung von Fahrradboxen an Standorten, die sich für Bike+Ride im Nachlauf<sup>47</sup> und für Touristen, die ihr Gepäck einschließen wollen, eignen.</li> <li>• Einbinden der B+R-Angebote in ein Mobilitätsinformationssystem.</li> </ul>								
<b>Grundlagen und Verweise</b>								
'Green City Masterplan:' V 3-1: Mobilitätsstationen; Radverkehrskonzept								
<b>Zielbezüge</b>	<b>Bezug zu anderen Maßnahmen</b>							
<table border="1"> <tr> <td align="center">1</td> <td align="center">2</td> </tr> <tr> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td align="center">5</td> <td align="center">6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p><b>positive Bezüge:</b>                      ÖV 1: Einführung der CityBahn auf Stammstrecke                      ÖV 2: Ergänzungen im Busliniennetz                      ÖV 6: Ausbau der Ländchesbahn                      M 5 (f): Infrastrukturmaßnahmen - IV-Anbindung Haltepunkt Delkenheim/Wallau                      MM 2: Betriebliches Mobilitätsmanagement</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Akteure</b>						
mittel	mittelfristig	LHW						
<b>Anlage</b>								
Plan 8.2.2: Fahrradparken (Standorte B+R)								

<sup>47</sup> Bike+Ride im Nachlauf“ bezeichnet eine Bike+Ride-Nutzung, bei der z.B. Berufstätige von zu Hause bis in die Nähe ihres Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV fahren und das letzte Stück zum Arbeitsplatz mit einem eigenen, an der Zielhaltestelle abgestellten Fahrrad zurücklegen.



— Bestand

**Netzkonzeption**

— Grundnetz

— Zielnetz

**Maßnahmen**

— Netzlücke

Markierungen, Beschilderungen, straßenverkehrsrechtliche Anordnungen und infrastrukturelle Maßnahmen, um bestehende Netzlücken zu schließen, u.a. durch Öffnung von Einbahnstraßen

--- Infrastrukturelle Maßnahme

Bauliche Querschnittsumgestaltungen, Radwegbau und Radwegverbreiterung, Umgestaltung von Straße zum Shared Space

----- Markierung und Beschilderung

Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Radpiktogramme, Umweltpuren, Fahrradstraßen, Einfärbungen, Poller, Querschnittsumgestaltungen und straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (auch Erneuerungen und Modellversuche)

■ Entwicklung Ostfeld

Anbindung an bestehendes Radverkehrsnetz berücksichtigen

0 1 2 3 km

Maßstab 1 : 100.000 auf A3



**Landeshauptstadt  
Wiesbaden**



**VEP Wiesbaden 2030**

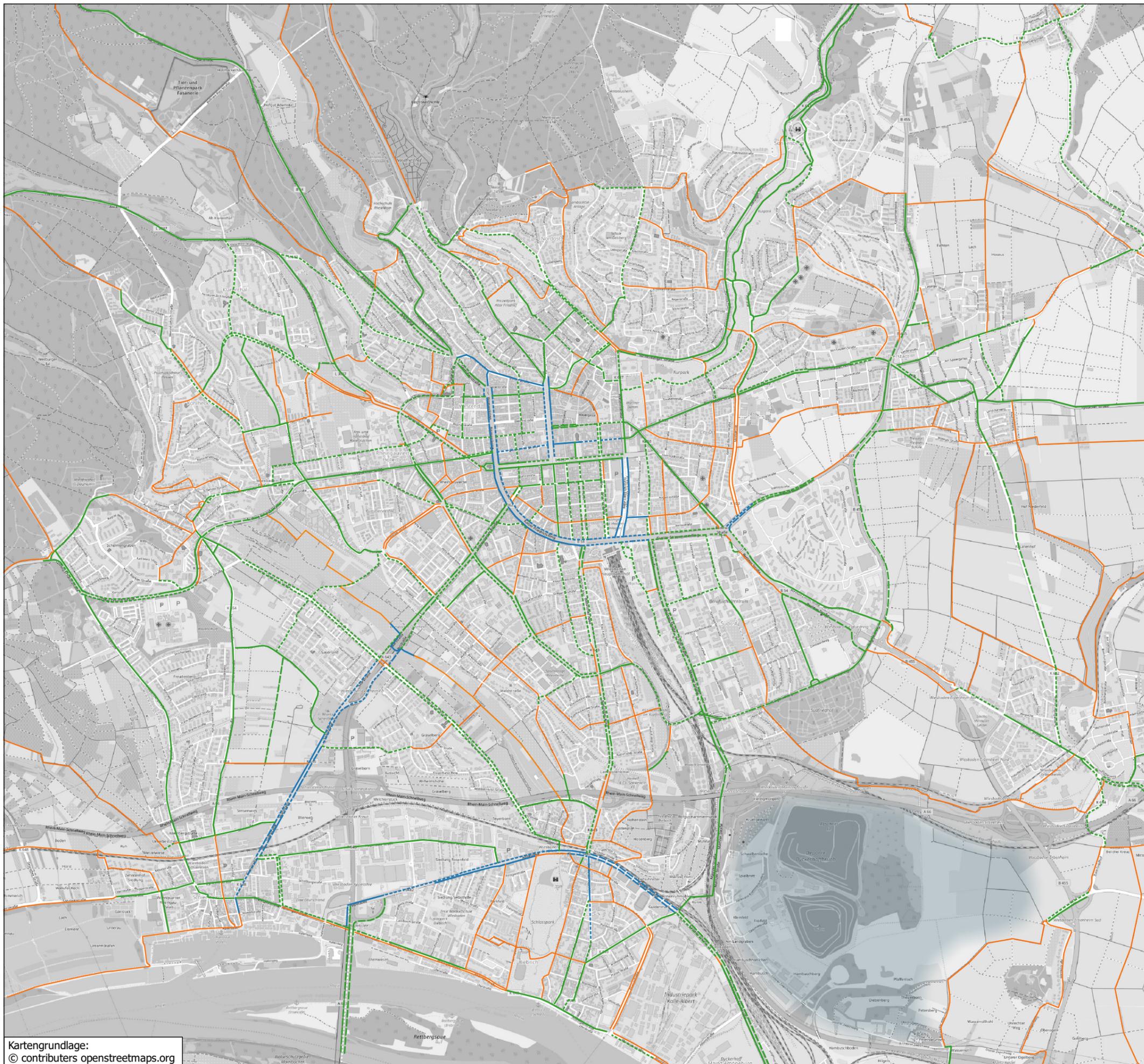
Integriertes Handlungskonzept  
Handlungsfeld Radverkehr  
Umsetzung Radverkehrskonzept

Grundnetz und Zielnetz

Stand: April 2019



**Mobilitätslösung**



— Bestand

### Netzkonzeption

— Grundnetz

— Zielnetz

### Maßnahmen

— Netzlücke

Markierungen, Beschilderungen, straßenverkehrsrechtliche Anordnungen und infrastrukturelle Maßnahmen, um bestehende Netzlücken zu schließen, u.a. durch Öffnung von Einbahnstraßen

--- Infrastrukturelle Maßnahme

Bauliche Querschnittsumgestaltungen, Radwegbau und Radwegverbreiterung, Umgestaltung von Straße zum Shared Space

----- Markierung und Beschilderung

Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Radpiktogramme, Umweltpuren, Fahrradstraßen, Einfärbungen, Poller, Querschnittsumgestaltungen und straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (auch Erneuerungen und Modellversuche)

■ Entwicklung Ostfeld

Anbindung an bestehendes Radverkehrsnetz berücksichtigen

0 0.5 1 1.5 km

Maßstab 1 : 50.000 auf A3



Landeshauptstadt  
Wiesbaden

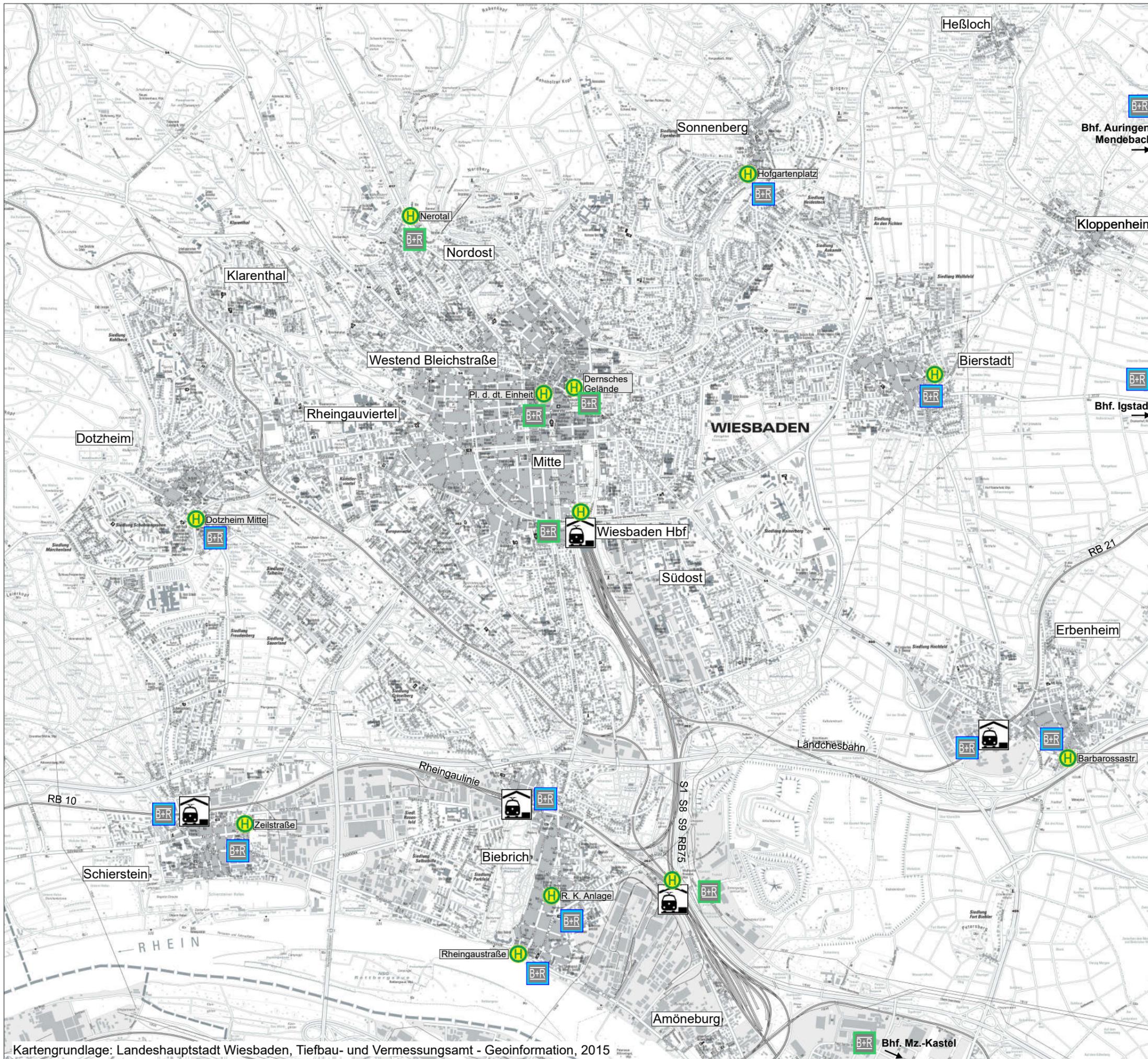


VEP Wiesbaden 2030  
Integriertes Handlungskonzept  
Handlungsfeld Radverkehr  
Umsetzung Radverkehrskonzept  
Grund- und Zielnetz

Stand: April 2019



Mobilitätslösung



- Status Quo**
- B+R Anlage
- Maßnahme**
- B+R Anlage: Erweiterung Bestand
  - B+R Anlage: Potenzial neue Anlage
- Bahnhof
- wichtige ÖPNV-Haltestelle



Landeshauptstadt  
Wiesbaden

**VEP Wiesbaden 2030**  
Integriertes Handlungskonzept  
Handlungsfeld Radverkehr  
Fahrradparken: Standorte B+R

Stand: April 2019 ohne Maßstab

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

## IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: [tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de](mailto:tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de)