

7.1 Handlungsfeld Fußverkehr

Die größte Bedeutung kommt dem Fußverkehr im Stadtquartier zu, wo er aufgrund der räumlichen Nähe nicht nur die flexibelste und umweltschonendste, sondern vielfach auch die schnellste Art der Fortbewegung ist. 77 % der Wege bis 1 km und rund 30 % der Wege zwischen 1-3 km werden in Wiesbaden zu Fuß zurückgelegt.⁴⁵ Der Einzelhandel in den Stadtteilen lebt insbesondere von Kunden, die in fußläufiger Entfernung wohnen oder arbeiten. Die Stärkung des Fußverkehrs auf Stadtteilebene fördert damit auch die Unternehmen im Quartier („Stadt der kurzen Wege“).

Zwar sind die Anteile der Wege zu Fuß auf kurzen Strecken hoch, die Rahmenbedingungen entsprechen jedoch häufig nicht den Anforderungen an sichere und vor allem attraktive Wege. Die kurzen Strecken im Nahraum werden insbesondere von Kindern und älteren Menschen zurückgelegt, sie stellen besondere Anforderungen an die Qualität der Wege. Damit gewinnt der Fußverkehr als Nahmobilitätsfaktor angesichts des steigenden Anteils älterer Menschen und der Diskussion um ein kinderfreundliches Wohnumfeld zunehmend an Bedeutung. Zudem ist der Fußverkehr die Verkehrsart mit dem höchsten Anteil an Versorgungs- und Familienarbeit.

Der Fußverkehr ist damit die Verkehrsart, die, sieht man von der Schaffung von Fußgängerzonen in innerstädtischen Einkaufsbereichen ab, bundesweit in der Verkehrsplanung über Jahrzehnte hinweg vernachlässigt worden ist. In den letzten Jahren erlebt der Fußverkehr jedoch vor dem Hintergrund der Diskussion um Barrierefreiheit, Alterung der Gesellschaft, nachhaltigen Verkehr und Re-Urbanisierung der Städte eine Renaissance.

Die Förderung des Fußverkehrs durch Verbesserung seiner Rahmenbedingungen ist auch für die Verkehrsentwicklung der Stadt Wiesbaden eine zentrale Strategie und wird bereits im Klimaschutzkonzept Wiesbaden 2015 und im Masterplan „Wiesbaden connect“ 2018 als Maßnahme benannt. Sie vermag wesentliche Beiträge zu den Zielen eines nachhaltigen Verkehrs, einer Verbesserung der Mobilitätschancen für alle Personengruppen (z.B. Menschen mit Behinderungen) und einer Attraktivierung der Quartiere zu leisten. Den Grundsätzen und Zielsetzungen des Gender Mainstreaming⁴⁶ wird mit der Förderung des Fußverkehrs in besonderem Maße Rechnung getragen. Die Maßnahmen leisten darüber hinaus einen dezidierten Beitrag zur Verkehrssicherheit.

⁴⁵ SrV 2013: System repräsentativer Verkehrserhebungen, Sonderauswertung für LH Wiesbaden

⁴⁶ **Definition:** Gender Mainstreaming ist eine prozessorientierte Strategie, mit der die Geschlechterrollen in allen Lebensbereichen berücksichtigt und zum selbstverständlichen Bestandteil des Handelns innerhalb z.B. der Verwaltung werden sollen. Die **Implementierung von Gender Mainstreaming** im Verkehrswesen bedeutet, dass jede Entscheidung (zur Planung, Bemessung und Gestaltung von Verkehrssystemen und -anlagen, zur Verkehrsinfrastruktur, etc.) daraufhin überprüft wird, ob sie der Chancengleichheit von Frauen und Männern hinderlich oder förderlich ist. Quelle: <https://www.fgsv.de/gremien/verkehrsplanung/grundsatzfragen/111-gender-und-mobilitaet.html> (Zugriff: 26.02.2019).

Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr ist in erster Linie eine kleinteilige baulich-gestalterische Aufgabe. Anders als etwa beim fließenden MIV oder beim ÖV lassen sich auf der Detaillierungsebene des VEP keine räumlich konkretisierten Aussagen dazu treffen, wo welche Fußwegeverbindungen zu schaffen oder auszubauen sind.

Abbildung 7-2: Gute Anlässe die Nahmobilität zu stärken



Quelle: eigene Darstellung

Planungsgrundlage ist eine gesamtstädtische Fußverkehrsstrategie (F 1), dem Einstieg in die Diskussion können die Maßnahmen F 2 und F 3 dienen, die als Pilotprojekt in ausgewählten Stadtteilen oder als grundsätzliches Planungshandeln verstanden werden können. Einen umfassenderen Blick auf die Nahmobilitätssituation in einem Stadtteil oder Quartier ermöglicht der „Fußverkehrs-Check“ (F 4). Konkrete Maßnahmen für typische Problemlagen beschreiben die Steckbriefe F 5 - F7.

F 1 Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie

Erarbeitung einer Strategie für eine fußverkehrsfreundliche Landeshauptstadt Wiesbaden mit konkreten Aussagen, die der systematischen Stärkung des Fußverkehrs in den Stadtquartieren und Stadtteilen von Wiesbaden dienen. Die Strategie ist als strategischer Ansatz bei allen verkehrs- und stadtplanerischen Maßnahmen, die den Fußverkehr betreffen, leitend. Ziel ist die Positionierung der Landeshauptstadt Wiesbaden als „Fußgängerstadt Nr. 1 in Deutschland“.

Mögliche Themen/Inhalte sind:

Stärkung des Fußverkehrs: Die Landeshauptstadt Wiesbaden bekennt sich zum Fußverkehr und will sich als Fußverkehr-Hauptstadt positionieren. Neben der Verbesserung der Infrastruktur ist auch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit sowohl verwaltungsintern, als auch adressiert an die allgemeine Öffentlichkeit erforderlich. Der Fußverkehr soll daher neben dem Radverkehr dezidiert in das städtische Marketing aufgenommen werden.

Verkehrssicherheit: Die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs soll deutlich erhöht werden durch:

- Entschärfung von Unfallpunkten und Unfallhäufungs- und Konfliktpunkten,
- Anordnung von umfeldverträglichen Kfz-Geschwindigkeiten,
- konsequente Umsetzung und Kontrolle von Regelungen und Richtlinien

Qualitätsstandards: Bei allen Straßenbaumaßnahmen, gleich ob es sich um Umbau, Sanierung oder Neubau handelt, sind die Belange des Fußverkehrs als gleichberechtigt zu beachten und Fußverkehrsanlagen immer als Teil des zu (über-) planenden Straßenraums anzusehen. Die einschlägigen Richtlinien, insbesondere die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02), die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 11) sind bei allen Planungsüberlegungen zu beachten. Dazu gehören die Umsetzung der Planungsprinzipien, die Sicherung eines durchgängigen Fußwegenetzes innerhalb und außerhalb des Planungsgebiets und die durchgängige Barrierefreiheit.

Bedarfsgerechte Aufteilung und flexible Nutzung von Straßenräumen: Durch die richtliniengerechte Straßenraumgestaltung „vom Rand aus“ (RASt 06) werden die Flächen in einem iterativen Prozess bedarfsorientiert den Nutzungen zugeordnet. Gestalten und/oder Ausweisen von **multifunktionalen Straßenräumen** und Plätzen, möglichst sowohl temporär wie dauerhaft, dabei sollten die Potenziale zu einer verkehrsberuhigenden Umgestaltung der Straßenräume in den Stadtquartieren/Orsteilen ausgeschöpft werden. Hierzu gehören die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen (Z325 StVO) in Wohngebieten und die Prüfung einer Gestaltung Mischverkehrsflächen nach dem Prinzip "Shared Space" in zentralen Bereichen im Einzelfall. Durchführung von **Pilotprojekten**, um Anlässe für die Diskussion vor Ort zu schaffen.


Kommunikation: Kontinuierliche Berichterstattung zum Fußverkehr und Durchführung von Kampagnen. Die Benennung eines Beauftragten für den Fußverkehr (ggfs. in Kombination mit dem empfohlenen Radverkehrsbeauftragten) kann die Projekte begleiten und die Kommunikation und Kooperation sicherstellen.


Finanzierung: Die LHW sichert die Finanzierung der Fußverkehrsmaßnahmen durch eine Ausweisung einer eigenen Haushaltsposition mit geeigneter finanzieller Ausstattung.

Grundlagen und Verweise

HMWEVL (2017): Nahmobilitätsstrategie Hessen,
 FUSS e.V. (2018): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie,
 Umweltbundesamt (2018): Geht doch! Grundzüge einer Bundesweiten Fußverkehrsstrategie

Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen							
<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>positive Bezüge:</p> <p>F 2: Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“</p> <p>F 3: Pilotprojekt „Sicheres Queren“</p> <p>F 4: Stärkung der Fußmobilität in den Quartierszentren</p> <p>F 5: Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen u. Wohngebieten</p> <p>F 6: Qualitätsvolle Wege im Zulauf zu SPNV-Haltestellen</p> <p>F 7: Umgestalten von Straßenräumen und Schaffen von Aufenthaltsplätzen</p> <p>M1 (r): Parkraummanagement</p> <p>MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung</p> <p>MM 2: Betriebliches Mobilitätsmanagement</p> <p>MM 3: Schulisches Mobilitätsmanagement</p> <p>MM 7: Administrative Strukturen</p>	
1	2								
3	4								
5	6								
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure							
hoch	kurzfristig	Politik, LHW, Akteure von Verbänden und Institutionen wie FUSS e.V., VCD							

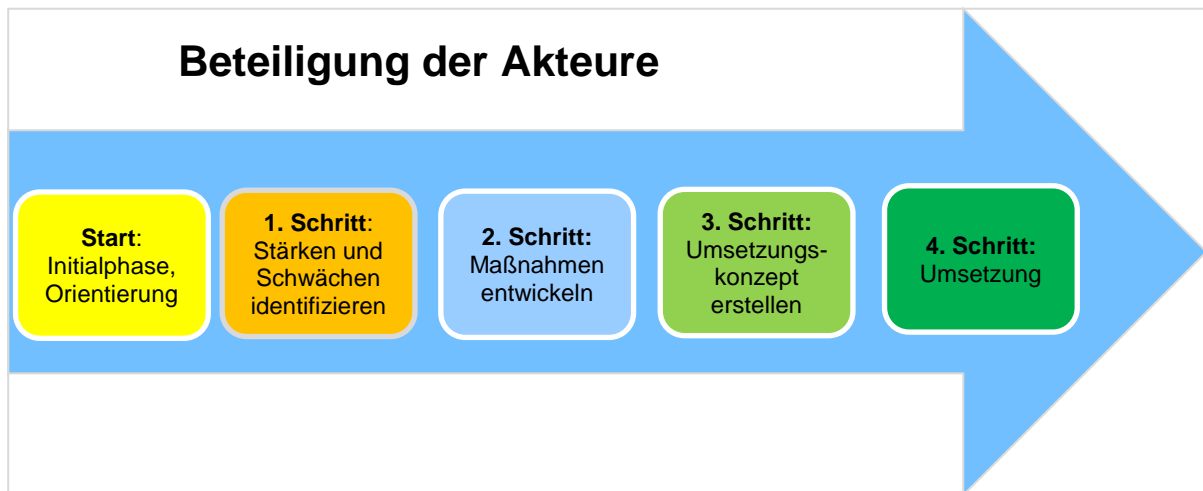
F 2 Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“								
<p>Im Zuge von Hauptfußwegen und Schulwegen sind Gehwege von Parken (ausgewiesenes, legales wie regelwidriges) freizuhalten. Hierdurch wird zum einen dem Gehen mehr Platz eingeräumt, zum anderen werden die Sichtfelder an den Querungsstellen freigehalten und so die Sicherheit erhöht.</p> <p>Prozess:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hauptfußwegenetz und Hauptschulwege festlegen 2. Analyse der Hauptfuß-/Schulwege <ul style="list-style-type: none"> • Gehwegbreiten • Sichtfelder an Querungsstellen und Kreuzungen • Bestehende Parkregelungen • Parkverhalten zu verschiedenen Zeiten 3. Maßnahmenentwicklung, u.a. <ul style="list-style-type: none"> • Freihalten von Sichtfeldern • Umgang mit Gehwegparken • Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung • Verstärkte Mischnutzung des bestehenden Parkierungsangebots • Umverteilung der Flächennutzung • Bau von Quartiersgaragen 4. Umsetzung mit Kommunikation und Beteiligung der Bewohnerschaft 								
Grundlagen und Verweise								
Beispiel Karlsruhe: Faires Parken in Karlsruhe (https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/automobil/gehwegparken.de), Richtlinien der Forschungsgesellschaft: HBVS, EFA, Deutsche Industrienormen (gültigen Fassung): DIN 8040, DIN 32975, DIN 33942, DIN 32984								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<table border="1" style="width: 100px; height: 100px; border-collapse: collapse;"> <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	positive Bezüge: F1: Entwicklung einer Fußverkehrs-strategie F3: Pilotprojekt „Sicheres Queren“ ÖV 1: Einführung der CityBahn auf Stammstrecke ÖV 2: Ergänzungen im Busliniennetz M 5 (f): Infrastrukturmaß. - IV-Anbindung Haltepunkt Delkenheim/ Wallau M 6 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahme Igstadt M 7 (f): Infrastrukturmaß. - Neubaumaßnahmen Verlängerung Holzstraße M 9 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang B40 M 10 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang „In der Gibb“ durch Verlängerung Hagenauer Straße M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen MM 3: Schulisches Mobilitätsmanagement
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						

F 3 Pilotprojekt „Sicheres Queren“								
<p>Herstellung einer sicheren Querbarkeit von Straßen im Zuge von Hauptfußwegen und Schulwegen. Anlegen von Querungsangeboten wie LSA/FSA, FGÜ und Mittelinseln in angemessenen Abständen von maximal 200 m.</p> <p>An signalisierten Querungen (LSA, FSA) soll durch Verlängerung der Grünzeit und Verkürzen der Umlaufzeit z.B. durch Rundumgrün oder 3. Phase = FG-Grün das Queren der Fahrbahn in einem Zuge ohne „Inselhopping“ ermöglicht werden. Berücksichtigung der langsameren Seh- und Geh-Geschwindigkeiten von Kindern und älteren Personen bei der Berechnung der Grünzeiten mit 1 m/s. Harmonisieren der Wartezeit für den Fußverkehr: z.B. durch gleiche Qualitätsstufen an LSA. Zur Berücksichtigung von Aufkommensschwankungen im Fußverkehr Einrichten von bedarfsabhängigen Steuerungen an LSA und FSA.</p>								
Grundlagen und Verweise								
Green City Masterplan, Maßnahmenpaket DIGI-V Richtlinien und Empfehlungen: HBVA, EFA, RILSA Deutsche Industrienormen (gültigen Fassung: DIN 32975, DIN 32981, DIN 32984								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<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>positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz ÖV 1: Einführung der CityBahn auf Stammstrecke ÖV 2: Ergänzungen im Busliniennetz M 3 (f): Infrastrukturmaßnahmen - B 455 Ortsumfahrung Wiesbaden-Fichten M 4 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Fahrstreifenreduktionen M 5 (f): Infrastrukturmaß. - IV-Anbindung Haltepunkt Delkenheim/ Wallau M 6 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahme Igstadt M 7 (f): Infrastrukturmaß. - Neubaumaßnahmen Verlängerung Holzstraße M 9 (f): Infrastrukturmaß. - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang B40 M 10 (f): Infrastrukturmaßnahmen - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang „In der Gibb“ durch Verlängerung Hagenauer Straße M 11 (f): Modernisierung der LSA-Netzsteuerung (adaptive Steuerung) MM 3: Schulisches Mobilitätsmanagement</p> <p>mögliche Konflikte: M 11 (f): Zeitbedarf FG zu Lasten Kfz-Verkehr Allg.: Unterbrechung bestehender Wegebeziehungen durch Straßenneubau</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	mittelfristig	LHW						

F 4 Stärkung der Fußmobilität in den Quartierszentren

Umsetzen der Ergebnisse in den untersuchten Stadtteilen.

Durchführen von Nahmobilitäts- bzw. Fuß-Verkehrs-Checks in allen Wiesbadener Stadtteilen, analog zu den im Rahmen des VEP exemplarisch durchgeführten Pilotprojekten (vgl. F2 und F3).

**Umsetzung – beispielhafte Ergebnisse aus den exemplarischen Stadtteilen:**

Im Ergebnis konnten in den pilothaft untersuchten Stadtteilzentren von Biebrich, Breckenheim, dem Westend und der Innenstadt Handlungsbedarfe aus Sicht des Fußverkehrs identifiziert werden. Die Maßnahmen beziehen sich schwerpunktmäßig auf ausreichende Gehwegbreiten, sichere Querungssituationen und ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau. Für alle betrachteten Stadtteilzentren wurden folgende Maßnahmen verortet, siehe hierzu auch Maßnahmen F5, F6 und F7:

- Ausweiten von Tempo 30, Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo 20) und Verkehrsberuhigten Bereichen auf Zentren mit hohem Querungsbedarf und Aufenthaltsfunktion. Reduzierte Geschwindigkeiten erhöhen die Verkehrssicherheit und verbessern die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad.
- Anordnen von temporären Haltverboten vor Schulen zu Schulanfangszeiten, um Konflikte und Gefährdungen durch „Elterntaxen“ zu mindern.
- Als Ergebnis der Nahmobilitäts-Checks identifizierte Straßenräume an Hauptverkehrsstraßen und in Ortsteilzentren zu Begegnungszonen umgestalten und Aufenthaltsqualitäten schaffen.
- Zu einer guten Nutzung des ÖPNV gehört auch eine sichere, komfortable und barrierefreie Erreichbarkeit im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten (ggfs. als Pilotprojekt).
- Darüber hinaus wurden weitere Maßnahmen identifiziert:
 - Westend: Wellritzstraße Fußgängerzone zwischen Hellmundstraße und Helenenstraße
 - Innenstadt: Ausweitung der Fußgängerzone (Mühlgasse)


Grundlagen und Verweise


Durch die Stärkung der Nahmobilität werden Alternativen zu kurzen Kfz-Wegen geboten, was den Zielen der Luftreinhalteplanung, des Klimaschutzkonzeptes sowie der Lärminderung entspricht. Wechselwirkungen mit Planungen zur CityBahn berücksichtigen.


Methoden: Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen, Fußverkehrs-Checks, Leitfaden zur Durchführung, Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits

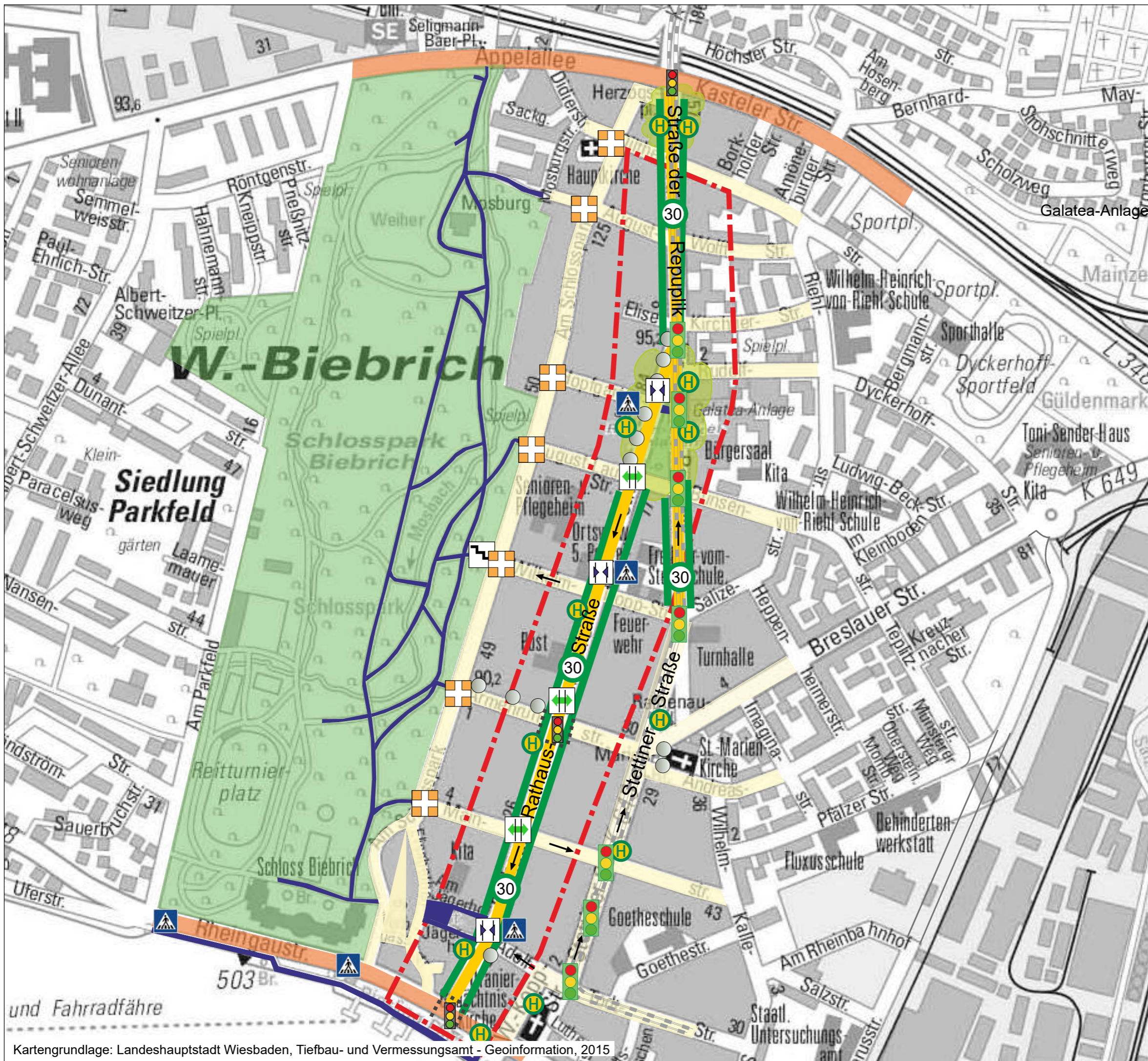
Die Durchführung von Nahmobilitäts-Checks sind nach der Förderrichtlinie des Landes Hessen förderfähig (https://www.mobileshessen2020.de/nah_foerdermittel).

Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen	
1	2	positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 2: Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“ F 3: Pilotprojekt „Sicheres Queren“ F 5: Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen und in Wohngebieten F 6: Qualitätsvolle Wege im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten F 7: Umgestalten von Straßenräumen und Schaffen von Aufenthaltsplätzen M1(r): Parkraummanagement	
3	4		
5	6		
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure	
hoch	kurzfristig	LHW	
Anlagen			
Plan 8.1.1: Biebrich: Maßnahmen Nahmobilität Plan 8.1.2: Westend: Maßnahmen Nahmobilität Plan 8.1.3: Breckenheim: Maßnahmen Nahmobilität Plan 8.1.4: Innenstadt: Maßnahmen Nahmobilität			

F 5 Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen und in Wohngebieten								
<p>Durch Tempo 30 erhöht sich für den Fußverkehr die sichere Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen, die Erreichbarkeit von Zielen wird verbessert, die Attraktivität der Straße an sich erhöht. In Wohngebieten stärken verkehrsberuhigte Bereiche die Aufenthaltsqualität und mindern unerwünschte Fremdverkehre. Niedrigere Geschwindigkeiten sind i.d.R. Voraussetzung für eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen.</p>								
Grundlagen und Verweise								
<p>Hauptverkehrsstraßen: Die Anordnung von Tempo 30 (streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung) an Hauptverkehrsstraßen ist im Umfeld von allgemeinbildenden Schulen, Kindertagesstätten sowie Alten- und Pflegeheimen (VwV StVO Mai 2017 sowie aus Lärmschutzgründen (Lärmaktionsplan) möglich.</p> <p>Wohnstraßen: Beispiel Stadt Freiburg: https://www.freiburg.de/pb/,Lde/231709.html</p>								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<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>positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 2: Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“ F 3: Pilotprojekt „Sicheres Queren“ F 4: Stärkung der Fußmobilität in den Quartierszentren F 6: Qualitätsvolle Wege im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten F 7: Umgestalten von Straßenräumen und Schaffen von Aufenthaltsplätzen MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung MM 3: Schulisches Mobilitätsmanagement</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	mittelfristig	LHW, Straßenverkehrsbehörde						

F 6 Qualitätsvolle Wege im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten								
Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV gehört auch eine sichere, komfortable und barrierefreie Erreichbarkeit im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten (ggfs. als Pilotprojekt).								
Grundlagen und Verweise								
Green City Masterplan: V 2-5 Erhöhung Nutzerfreundlichkeit ÖPNV Richtlinien und Empfehlungen: HBVA, EFA, RILSA Deutsche Industrienormen (gültige Fassung): DIN 32975 DIN 32981: SVA, DIN 32984								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<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	positive Bezüge: ÖV 1: Einführung der CityBahn auf Stammstrecke ÖV 3: Verbesserungen im SPNV ÖV 6: Ausbau der Ländchesbahn ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben M 5 (f): Infrastrukturmaß. - IV-Anbindung Haltepunkt Delkenheim/ Wallau M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R Anlagen M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen)	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW, ESWE						

F 7 Umgestalten von Straßenräumen und Schaffen von Aufenthaltsplätzen								
<p>Als Ergebnis der Nahmobilitäts-Checks identifizierte Straßenräume an Hauptverkehrsstraßen und in Ortsteilzentren zu Begegnungszonen umgestalten und Aufenthaltsqualitäten schaffen. Qualitätsvoll gestaltete Straßenräume stärken auch den Einzelhandel vor Ort und unterstützen so auch eine Belebung und Verbesserung des sozialen Miteinanders der äußeren Stadtteile. In den innerstädtischen Quartieren können durch die Umgestaltung den nichtmotorisierten Verkehren entsprechend ihres Bedarfes Flächen zur Verfügung gestellt werden.</p>								
Grundlagen und Verweise								
<p>Attraktive Mitten beleben Stadtteile und stärken auch den Einzelhandel vor Ort, welche wiederum Kfz-Fahrten vermeiden.</p> <p>Beispiele: UBA: Straßen und Plätze neu denken (2018), www.dvr.de/programme/kommunale-verkehrssicherheitsarbeit/gute-strassen, www.netzwerk-sharedspace.de www.begegnungszonen.ch/</p>								
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen						
<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>positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 2: Pilotprojekt „Gehwege ohne Behinderung“ F 3: Pilotprojekt „Sicheres Queren“ F 4: Stärkung der Fußmobilität in den Quartierszentren F 5: Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen und in Wohngebieten F 6: Qualitätsvolle Wege im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen</p>
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittel- bis langfristig	LHW						



Maßnahmen

- Geschwindigkeit auf max. Tempo 30 reduzieren
- Straßenraumgestaltung um Barrierewirkung zu mindern und Aufenthaltsqualität zu erhöhen im zentralen Bereich mit Tempo 20
- Gehwegbreite min. 2,50 m, bei Auslagen/Außengastronomie > 2,50 m Gehwegparken aufgeben
- Querung verbessern/herstellen
- Kreuzungsbereich umbauen gegen Parken sichern
- Signalisierung bei Umsetzung CityBahn für Fuß- und Radverkehr verbessern

Bestand

- Tempo 50
- Tempo 30
- Einbahnstraße
- für Radverkehr frei
- Fußwegeverbindung
- Treppe
- Lichtsignalanlage
- Fußgängerfurt
- Fußgängerüberweg
- Querungshilfe
- Fahrbahneinengung
- Bushaltestelle
- Baum
- Grünflächen
- Betrachtungsgebiet

Planung

- CityBahn



Landeshauptstadt
Wiesbaden



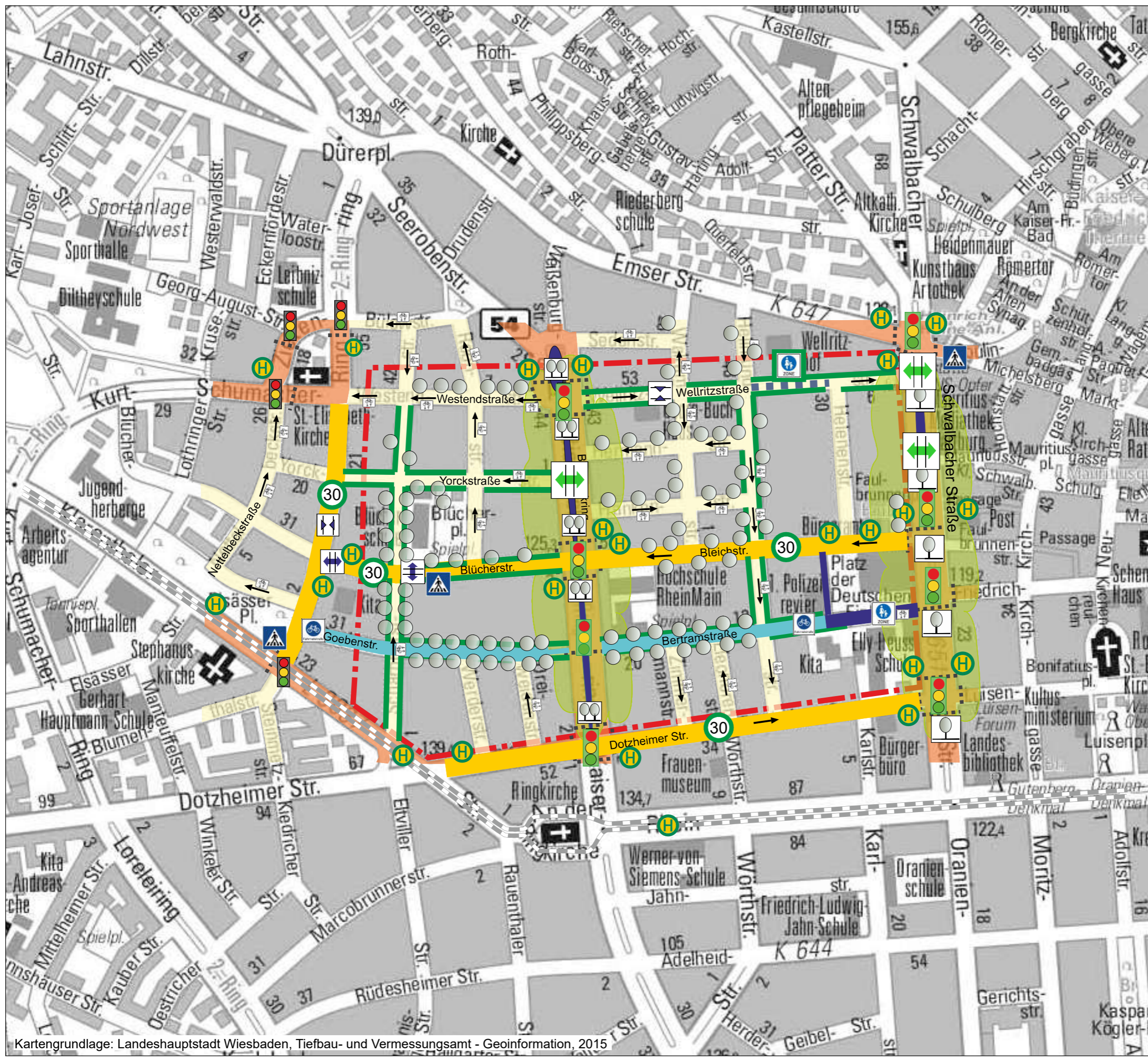
VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Fußverkehr
Biebrich: Maßnahmen Nahmobilität

Stand: April 2019 ohne Maßstab



Mobilitätslösung



Maßnahmen

- Geschwindigkeit auf max. Tempo 30 reduzieren
- Straßenraumgestaltung um Barrierewirkung zu mindern und Aufenthaltsqualität zu erhöhen im zentralen Bereich mit Tempo 20
- Gehwegbreite min. 2,50 m, bei Auslagen/Außengastronomie > 2,50 m Gehwegparken aufgeben
- Querung verbessern/herstellen
- Kreuzungsbereich umbauen gegen Parken sichern
- Signalisierung für Fuß- und Radverkehr verbessern
- Fußgängerzone - Erweiterung

Bestand

- Tempo 50
- Tempo 30
- Einbahnstraße
- für Radverkehr frei
- Fahrradstraße
- Fußwegeverbindung
- Fußgängerzone
- Lichtsignalanlage
- Fußgängerfurt
- Fußgängerüberweg
- Querungshilfe
- Fahrbahneinengung
- Bushaltestelle
- Baum
- Mitteltrennung mit Allee o. Baumreihe
- Betrachtungsgebiet
- CityBahn

Planung

- CityBahn



Landeshauptstadt Wiesbaden

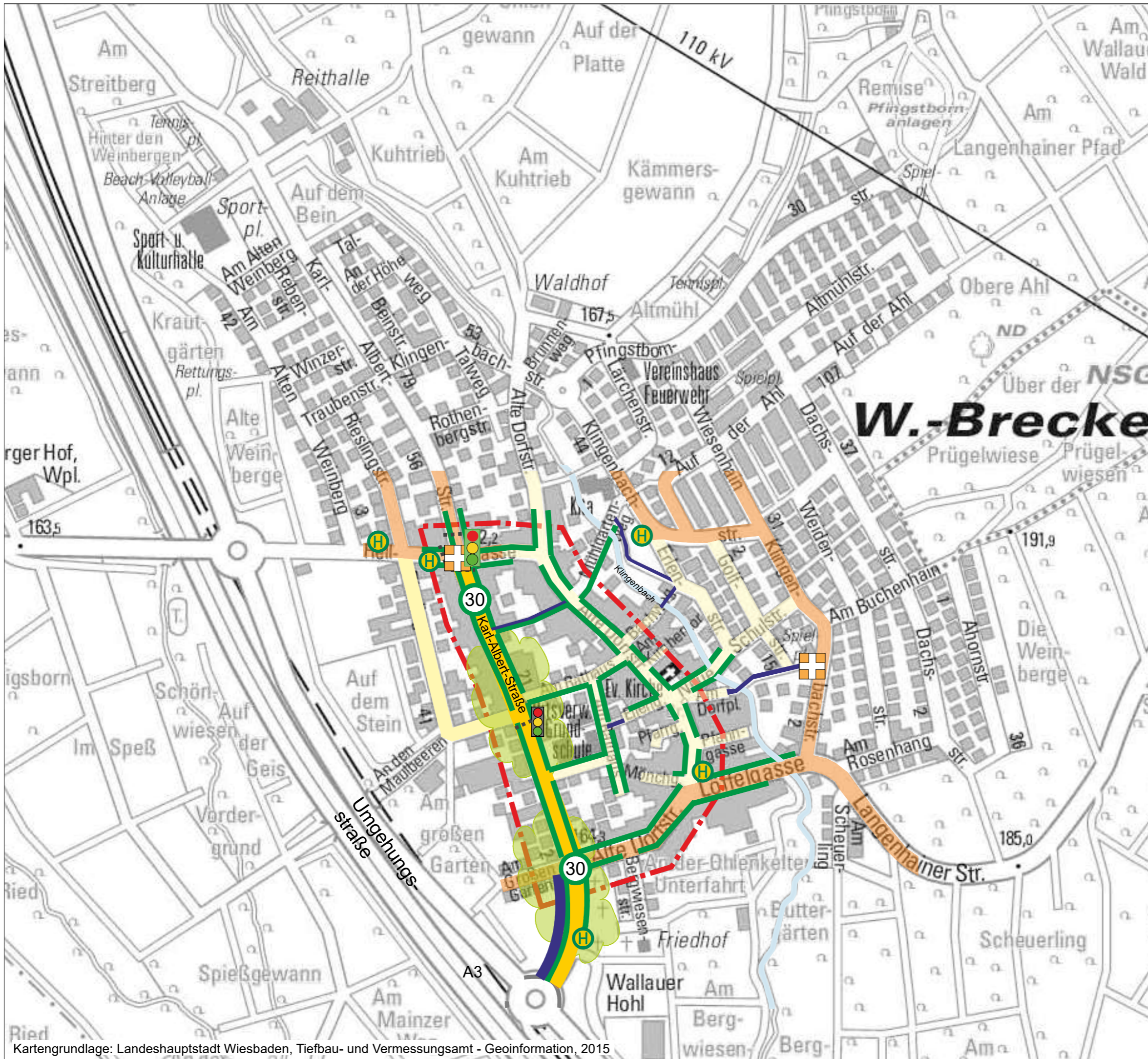
VEP Wiesbaden 2030

**Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Fußverkehr:
Westend: Maßnahmen Nahmobilität**







Stand: April 2019 ohne Maßstab

Mobilitätslösung








Kartengrundlage: Landeshauptstadt Wiesbaden, Tiefbau- und Vermessungsamt - Geoinformation, 2015



Maßnahmen

-  Geschwindigkeit auf max. Tempo 30 reduzieren
-  Straßenraumgestaltung um Barrierewirkung zu mindern und Aufenthaltsqualität zu erhöhen im zentralen Bereich mit Tempo 20
-  Gehwegbreite min. 2,50 m, bei Auslagen/Außengastronomie > 2,50 m Gehwegparken aufgeben
-  Querung verbessern/herstellen
-  Kreuzungsbereich umbauen gegen Parken sichern
-  Signalisierung für Fuß- und Radverkehr verbessern

Bestand

-  Tempo 50
-  Tempo 30
-  Fußwegeverbindung
-  Lichtsignalanlage
-  Fußgängerfurt
-  Bushaltestelle
-  Betrachtungsgebiet



Landeshauptstadt
Wiesbaden

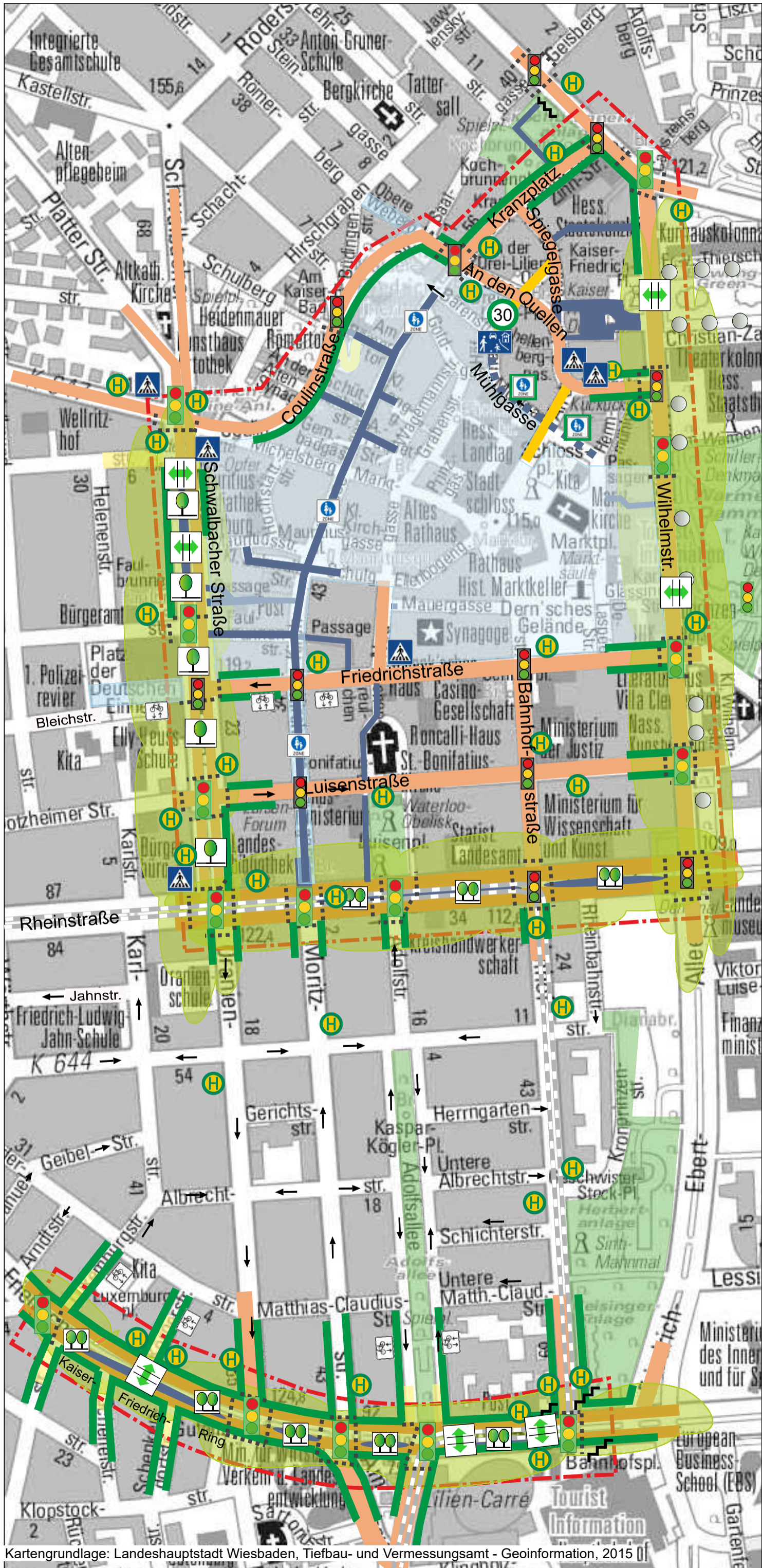


VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Fußverkehr:
Breckenheim: Maßnahmen Nahmobilität

Stand: April 2019 ohne Maßstab





Maßnahmen

- Geschwindigkeit auf max. Tempo 30 reduzieren
- Straßenraumgestaltung um Barrierewirkung zu mindern und Aufenthaltsqualität zu erhöhen im zentralen Bereich mit Tempo 20
- Gehwegbreite min. 2,50 m, bei Auslagen/Außengastronomie > 2,50 m Gehwegparken aufgeben
- Querung verbessern/herstellen
- Kreuzungsbereich umbauen gegen Parken sichern
- Signalisierung für Fuß- und Radverkehr verbessern
- Fußgängerzone - Erweiterung

Bestand

- Tempo 50
- Tempo 30
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Einbahnstraße
- für Radverkehr frei
- Treppe
- Fußgängerzone - Radfahrer frei
- Fußgängerzone - Radfahrer frei zw. 20-11 Uhr
- Lichtsignalanlage
- Fußgängerfurt
- Fußgängerüberweg
- Querungshilfe
- Fahrbahneinengung
- Bushaltestelle
- Baum
- Mitteltrennung mit Allee o. Baumreihe
- Grünflächen
- Betrachtungsgebiet

Planung

- CityBahn



Landeshauptstadt
Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Fußverkehr:
Innenstadt: Maßnahmen Nahmobilität

Stand: April 2019 ohne Maßstab



Mobilitätslösung

IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de