


7.4 Handlungsfeld MIV fließend


Das private Kraftfahrzeug hat im öffentlichen Straßenraum Wiesbadens vor allem in der Kernstadt eine starke Dominanz. Der Pkw als wichtiges Verkehrsmittel wird auch künftig das Verkehrsgeschehen in Wiesbaden prägen. Er wird insbesondere zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse in den weniger verdichteten Bereichen der Stadt und im Verkehr mit dem Umland bevorzugt, weil der öffentliche Verkehr keine Alternative ist, für den Radverkehr die Infrastrukturen fehlen und die Topographie bewegt ist. Um die Erreichbarkeit Wiesbadens mit dem Pkw zu sichern, werden deshalb Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des BVWP durch das Land Hessen umgesetzt, aber auch die Stadt Wiesbaden wird einzelne Vorhaben in ihrer Baulastträgerschaft in Angriff nehmen.

Um die unerwünschten Belastungen des Straßenverkehrs zu verringern und die NOx-Emissionen zu reduzieren, muss der motorisierte Straßenverkehr so gelenkt werden, dass er möglichst effizient abgewickelt werden kann. Hier wird mit Hilfe der Digitalisierung ein Verkehrsmanagementsystem installiert, das den Verkehr nachfrage- und witterungsabhängig so steuert, dass Grenzwerte nicht überschritten werden.


Ungeachtet dessen werden auch in Wiesbaden Anstrengungen unternommen, den im Vergleich zu anderen hessischen Großstädten hohen Modal Split des MIV perspektivisch von knapp 49 % weiter zu senken. In dem Maße, in dem alternative Angebote wie die CityBahn oder bessere Bedingungen für den nicht-motorisierten Verkehr geschaffen werden, sind Verhaltensänderungen leichter zu vollziehen. Der in den letzten Jahren vor allem bei der jüngeren Generation in zahlreichen Studien beobachtete Werte- und Verhaltenswandel, demzufolge das eigene Auto – anders als in früheren Generationen – kein prioritäres und oftmals emotional besetztes Instrument der Selbstverwirklichung und der Umsetzung individueller Mobilitätsbedürfnisse mehr darstellt, kann hierbei als positive Perspektive für eine künftige Entwicklung der Mobilitätskultur in Wiesbaden gesehen werden.


Die Maßnahmen für das Handlungskonzept lassen sich grundsätzlich gliedern in **Aus- bzw. Neubaumaßnahmen gemäß des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP), örtlichen Straßenbaumaßnahmen** und in die **Umsetzung des DIGI-V aus dem Green City Plan (GCP) WI-Connect**. Die Maßnahmen des BVWP sind als gesetzte Maßnahmen anzusehen, welche gemäß der Dringlichkeitsbewertung des BVWP bis 2030 realisiert werden sollen.


M 1		Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahmen A 66								
(fließend)										
<p>Das Integrierte Handlungskonzept greift die Ausbaumaßnahmen des BVWP 2015 auf. Die Ausbaumaßnahme beinhaltet einerseits den sechs- bzw. achtstreifigen Ausbau der A 66 zwischen dem AK Schiersteiner Kreuz und dem AK Wiesbadener Kreuz über eine Gesamtlänge von 12,5 km. Laut BVWP wurde für diese Baumaßnahme ein vordringlicher Bedarf ermittelt, da diese die bekannten Engpässe auf einer der bedeutendsten Schnellverbindungen des Rhein-Main-Gebiets beseitigt bzw. stark abmindert. Der derzeitige Planungsstand ist bis dato noch nicht genauer definiert („ohne Planungsbeginn“).</p>										
Grundlagen und Verweise										
BMVI - Bundesverkehrswegeplan 2030, VEP 2005, Stadt Wiesbaden, http://www.bvwp-projekte.de										
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: W 1: Entwicklung eines Lkw-Vorrangrouten-Netzes		
1	2									
3	4									
5	6									
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure								
hoch	langfristig	Hessen Mobil (Träger), LHW, Main-Taunus-Kreis								
Anlage										
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)										


M 2 Infrastrukturmaßnahmen - Ausbaumaßnahmen A 643 (fließend)								
Das Integrierte Handlungskonzept übernimmt die Ausbaumaßnahmen des BVWP. Sie beinhalten den Neu-/Ausbau der Schiersteiner Brücke sowie die Ausbaumaßnahmen des AK Schiersteiner Kreuz und der AS Äppelallee. Der vorhandene vierstreifige Querschnitt der Schiersteiner Brücke stößt an die Grenzen der verkehrlichen Belastbarkeit, weshalb ein sechsstreifiger Ausbau der A 643 planfestgestellt wurde. Das Projekt ist fest disponiert und befindet sich gegenwärtig im Bau. In diesem Zusammenhang werden auch das in unmittelbarer Nähe liegende AK Schiersteiner Kreuz sowie die AS Äppelallee leistungsfähig umgebaut.								
Grundlagen und Verweise								
BMVI - Bundesverkehrswegeplan 2030, VEP 2005, Stadt Wiesbaden, https://www.schiersteinerbruecke.de/								
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	positive Bezüge: W 1: Entwicklung eines Lkw-Vorrangrouten-Netzes	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	Hessen Mobil, Landesbetrieb Mobilität						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								


M 3 Infrastrukturmaßnahmen - B 455 (fließend)								
<p>Die B 455 stellt im Stadtgebiet von Wiesbaden eine bedeutende Tangentialverbindung zwischen den Anschlussstellen Niedernhausen/Wiesbaden (A 3) und Erbenheim (A 66) dar. Sie ist zweistreifig angelegt und weist Verkehrsbelastungen von bis 25.000 Kfz/24h auf. Im südlichen Abschnitt zwischen Nauroder Straße und der Bierstadter Höhe ist ein vierstreifiger Ausbau geplant. Nördlich der Nauroder Straße ist eine Verlegung im Bereich „An den Fichten“ nach Osten vorgesehen (BVWP - Vordringlicher Bedarf).</p> <p>Im Vorlauf zu dem vierstreifigen Ausbau der B 455 hat die Stadt Wiesbaden mit der Erschließung des Baugebietes Bierstadt-Nord begonnen, welches an die B 455 angeschlossen wird. Der vierstreifige Ausbau der B 455 ist für den Abschnitt Nord (Leipziger Straße bis Ortseingang Siedlung Fichten) für das Jahr 2020 vorgesehen. Abschnitt Süd (Bierstadter Höhe bis Leipziger Straße) soll anschließend bis 2021 finalisiert werden.</p>								
Grundlagen und Verweise								
BMVI - Bundesverkehrswegeplan 2030, https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B455-G40-HE , VEP 2005, Stadt Wiesbaden, Stadt Wiesbaden: Spatenstich: Erschließung des Baugebiets Bierstadt-Nord beginnt; Wiesbaden, 11. Okt. 2018								
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: W 1: Entwicklung eines Lkw-Vorrangrouten-Netzes	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittel- bis langfristig	Hessen Mobil, LHW						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								


M 4 Infrastrukturmaßnahmen - Fahrstreifenreduktionen (fließend)								
Der Rückbau von Fahrstreifen vermindert die Kapazität für den fließenden motorisierten Verkehr und schafft neue Räume für andere Nutzergruppen im Straßenraum. Sie können für den Bus- oder Radverkehr umgewidmet werden oder für den Fußverkehr geöffnet werden. Auf folgenden Abschnitten ist die Wegnahme eines Fahrstreifens pro Richtung vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> • Fahrstreifenreduktion 1. Ring von Sedanplatz bis Berliner Straße (in beiden Fahrtrichtungen) • Fahrstreifenreduktion Schwalbacher Straße zwischen Emser- und Rheinstraße (in beiden Fahrtrichtungen) • Fahrstreifenanpassungen auf Basis der CityBahn Planungen (Stand Januar 2019) • Fahrstreifenanpassung von überbreiter Fahrbahn (ca. 5,00m) auf normalen Fahrstreifen (ca. 3,50m) in der Moritzstraße 								
Grundlagen und Verweise								
TBA Wiesbaden, Planungen CityBahn								
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	positive Bezüge: F 3: Pilotprojekt "Sicheres Queren" F 7: Umgestalten von Straßenräumen und Schaffen von Aufenthaltsplätzen R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Umsetzung Zielnetz W 1: Entwicklung eines Lkw-Vorrangrouten-Netzes W 3: Einrichtung von Lieferzonen	
1	2							
3	4							
5	6							
	mögliche Konflikte: ÖV 1: Einführung CityBahn auf Stammstrecke (Planungsstand 01/2019) ÖV 8: Einrichtung von Busspuren							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV) 8.4.2 Neu- und Umbaumaßnahmen durch CityBahn								


M 5 Infrastrukturmaßnahmen - IV-Anbindung Haltepunkt (fließend) Delkenheim/Wallau								
<p>Im Zuge der „HessenExpress“-Verbindung von Wiesbaden über Frankfurt Flughafen nach Frankfurt Hbf oder Darmstadt Hbf soll ein Haltepunkt „Delkenheim/Wallau“ realisiert werden. Die neue Bahnstrecke erstreckt sich entlang der Autobahnen A 66 und A 3 und schließt über den Haltepunkt auch Delkenheim und Umgebung an das Bahnnetz an. Aufgrund der räumlichen Entfernung zu bewohntem Gebiet ist die fußläufige Erreichbarkeit jedoch stark erschwert. Der Bahnhof soll deshalb mittels Anbindungen an die L 3017 und L 3028, möglicherweise neuer Buslinien und P+R-Anlagen zu erreichen sein.</p> <p>Durch die Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes, kann es zu einer Verlagerung der Verkehrsströme kommen, welche jedoch in der Planung einer möglichen P+R-Anlage bzw. der Ausgestaltung von Buslinien zu berücksichtigen sind.</p>								
Grundlagen und Verweise								
http://www.mtv-web.de/fileadmin/website/pdfs/news/051220_NVP_MTK_Endgueltig_5c.pdf (S.30), https://www.rhein-main-rhein-neckar.de/faq.html (Dritte Frage von unten), https://www.rhein-main-rhein-neckar.de/home.html , https://merkurist.de/wiesbaden/wallauer-spange-bekommt-delkenheim-einen-bahnhof_cf4								
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	positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 6: Qualitätsvolle Wege besonders im Zulauf zu SPNV-Haltepunkten R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen R 7: qualitätsvoll und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	langfristig	DB, RMV, LHW, Hofheim, MTK						


M 6 Infrastrukturmaßnahmen – Verbreiterung der Straße (fließend) „Zum Golzenberg“								
Bei diesem Vorhaben handelt es sich um eine Verbindungsstraße zwischen Wiesbaden-Erbenheim und Wiesbaden-Igstadt, die zwischen der Einmündung der K 663 und dem bebauten Bereich von Igstadt verbreitert werden soll. Wesentliche bauliche Maßnahmen sind die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Einmündung zur K 663 und zwei Fahrstreifen im Ausbaubereich.								
Grundlagen und Verweise								
TBA Wiesbaden, VEP 2005, Stadt Wiesbaden								
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	positive Bezüge: ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 3: Pilotprojekt "Sicheres Queren" R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Umsetzung Zielnetz	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	mittelfristig	LHW						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								


M 7 Infrastrukturmaßnahmen - Neubaumaßnahme (fließend) verlängerte Holzstraße mit Anbindung an die Saarstraße								
Verlängerung der Holzstraße								
Grundlagen und Verweise								
VEP 2005, Stadt Wiesbaden								
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	positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 3: Pilotprojekt "Sicheres Queren" R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	langfristig	LHW						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								

M 8 Infrastrukturmaßnahmen Neubaumaßnahme L 3018 OD Medenbach (fließend)								
Zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Ortskern von Medenbach wird die Ortsdurchfahrt (L 3018) an die südliche Bebauungsgrenze verlegt. Zukünftig entsteht damit eine direkte, im Süden der neuen Ortsdurchfahrt, anbaufreie Querspange zwischen der L 3017 und der L 3028. Die Erschließung Medenbachs erfolgt über eine neue Verknüpfung der Costloffstraße mit der L 3018. In Medenbach werden die Costloffstraße und „In der Hofreite“ vom Durchgangsverkehr entlastet.								
Grundlagen und Verweise								
VEP 2005, Stadt Wiesbaden, Übersichtspläne zur Verlegung der Ortsdurchfahrt Medenbach								
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	positive Bezüge: ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 3: Pilotprojekt "Sicheres Queren" R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Umsetzung Zielnetz	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
niedrig	langfristig	LHW						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								

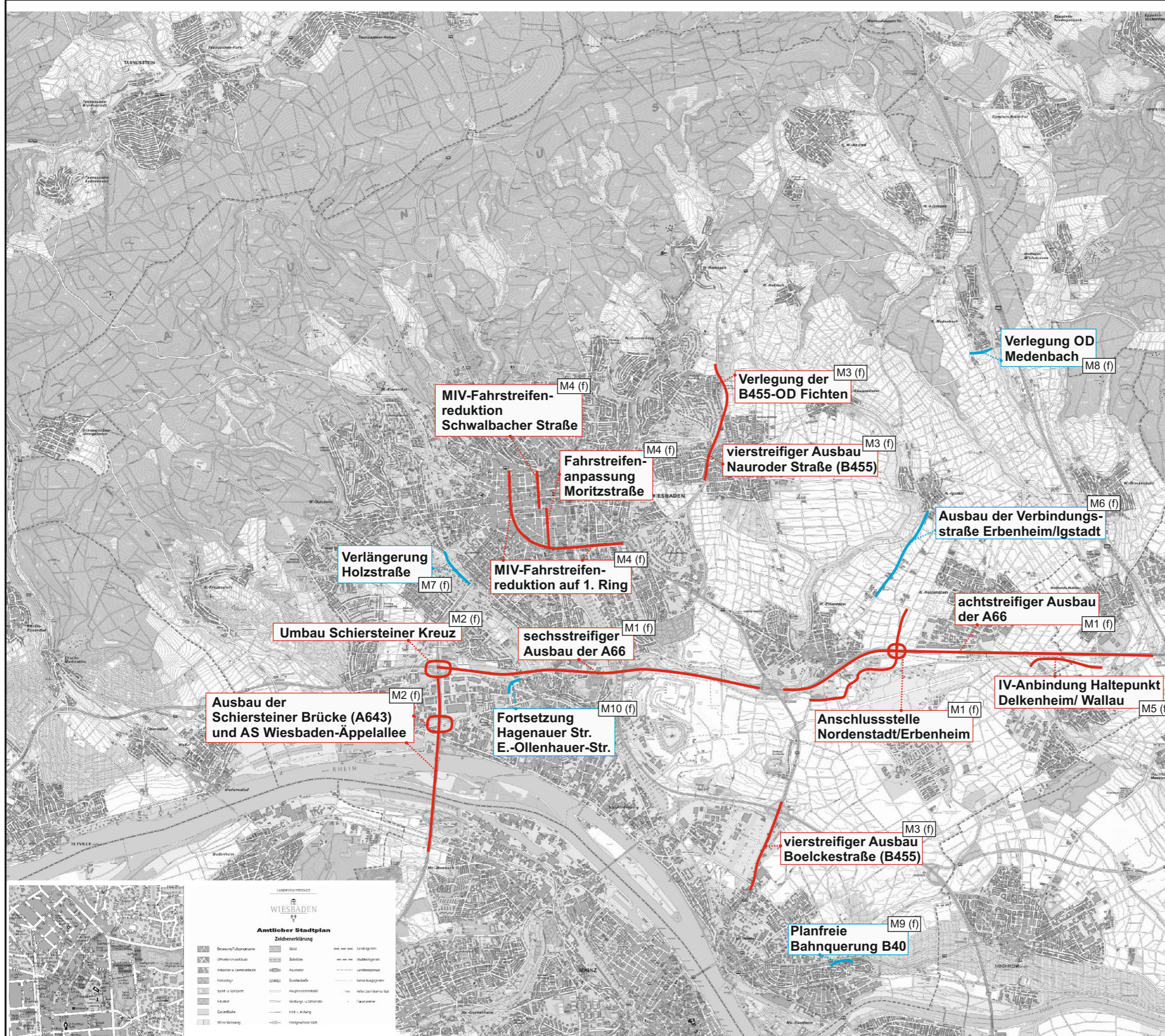
M 9 Infrastrukturmaßnahmen - Beseitigung schienengleicher Bahnübergang B 40 Hochheimer Straße								
(fließend)								
Der beschränkte Bahnübergang an der Bahnstrecke (Abzweig Kostheim - Kaiserbrücke) soll durch eine Verlegung der B 40 mit Unterführung der Bahnstrecke ersetzt werden. Planerisch möglich ist eine planfreie Bahnquerung (Unterführung) der Bahnstrecke nördlich der vorhandenen B 40 zwischen „Mittlerem Sempelweg“ und „Mühlweg“. Alternativ und in selber Lage (in verkürzter Länge mit höheren Längsneigungen) zwischen „Heßlerweg“ und einem Anschluss in Höhe der Grünfläche „Nikolausstraße“ (Spielplatz) an die „Hochheimer Straße“.								
Grundlagen und Verweise								
VEP 2005, Stadt Wiesbaden, Variantenuntersuchung B 40 (Entwurfsplanung)								
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	positive Bezüge: ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben W 1: Entwicklung eines Lkw-Vorrangrouten-Netzes
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
mittel	langfristig	DB, Hessen Mobil, LHW						
Anlage								
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								

M 10		Infrastrukturmaßnahmen - Neubaumaßnahmen Beseitigung		
(fließend)		schienengleicher Bahnübergang „In der Gibb“ verlängerte Hagenauer Straße		
Im Zuge der Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs „In der Gibb“ wird die „Hagenauer Straße“ mit Hilfe einer Unterführung an die „Erich-Ollenhauer-Straße“ in Gegenlage zur „Tannhäuser Straße“ in Form eines Kreisverkehrsplatzes angebunden.				
Grundlagen und Verweise				
VEP 2005, Stadt Wiesbaden				
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen		
1	2	positive Bezüge: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 3: Pilotprojekt "Sicheres Queren" R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Umsetzung Zielnetz ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben		
3	4			
5	6			
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure		
hoch	langfristig	DB, LHW		
Anlage				
8.4.1 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)				

M 11 Modernisierung der LSA-Netzsteuerung (adaptive Steuerung) und LSA-Optimierung								
Einrichtung einer umweltsensitiven netzweiten Verkehrssteuerung zur Verbesserung des Verkehrsflusses (weniger Halte) und Berücksichtigung der Luftschadstoffe: <ul style="list-style-type: none"> Keine hierarchische Berücksichtigung der Verkehrsteilnehmer an LSA Es wird nur so viel Verkehr einfahren dürfen, wie im weiteren Straßenverlauf auch staufrei weiterfahren kann Verlagerung von Fahrten vom 1. auf den 2. Ring Alternativrouten bei bestimmten Luftschadstoffwerten Linienbezogene Bevorrechtigung des ÖPNV Eigene Signalbilder für den Radverkehr, eigene Verkehrsflächen, mehr Sicherheit Fußverkehr: Nachfrage- und zeitabhängige Steuerung der LSA mit hohem Fußgängeraufkommen (z. B. an Schulen und zu Schulzeiten) 								
Grundlagen und Verweise								
Saubere Luft dank digitaler Technik -Digitalisierung des Verkehrs der Landeshauptstadt Wiesbaden (DIGI-V)								
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: F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie F 3: Pilotprojekt "Sicheres Queren" R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Umsetzung Zielnetz ÖV 3: Verbesserungen im SPNV ÖV 4: Digitalisierung des ÖV	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	LHW						
Anlage								
8.4.3 Neu- und Umbaumaßnahmen (MIV)								

M 12 MIV Maßnahmen durch Implementierung der CityBahn (fließend) (Planungsstand Januar 2019)								
MIV Maßnahmen im Rahmen der CityBahn Umsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Anpassungen von Kapazität/Geschwindigkeiten im Streckenverlauf der CityBahn • Rampenstraße in Kastel: Wegfall Fahrstreifen von vier (2 pro Richtung) zu zwei (1 pro Richtung) • Wiesbadener Straße in Kastel: Parkmöglichkeiten an der Straße entfallen; Fahrstreifenaufteilung bleibt erhalten (1 pro Richtung) • Biebricher Straße in Kastel/Amöneburg: Parkmöglichkeiten an der Straße entfallen; Fahrstreifenaufteilung bleibt grundsätzlich erhalten (1 pro Richtung) • Biebricher Straße in Amöneburg: Linksabbiegestreifen in die Industriegebiete zwischen Niederfeldstraße und Albertstraße entfallen • Rathenauplatz in Biebrich: Die Fahrtrichtungen der Einrichtungsverkehre von und zur Straße der Republik werden umgedreht • Straße der Republik in Biebrich: Durchgehender Busfahrstreifen entfällt • Biebricher Allee in Südost: Zwischen 1. Ring und Am Landeshaus in Richtung Süden wird die Anzahl der Fahrstreifen von drei auf zwei reduziert • Anpassung von Kapazität und Geschwindigkeit in parallellaufenden Anliegerstraßen zur Biebricher Allee, um Verkehrsverlagerungen zu vermeiden • Bahnhofsstraße in Mitte: Zwischen 1. Ring und dem Geschwister-Stock-Platz wird Einrichtungs-betrieb in Richtung Süden hergestellt; Reduzierung der Fahrstreifen von zwei auf einen. • Bahnhofsstraße: Zwischen Geschwister-Stock-Platz und Adelheidstraße wird die Anzahl der Fahrstreifen in beide Richtungen auf einen reduziert • Bahnhofsstraße: Zwischen Adelheidstraße und Rheinstraße in Richtung Norden wird die Anzahl der Fahrstreifen auf einen reduziert • Rheinstraße in Mitte: Zwischen Bahnhofsstraße und Moritzstraße wird die Anzahl der Fahrstreifen in beiden Richtungen von drei auf zwei reduziert • Rheinstraße: Zwischen Wörthstraße und Kaiser-Friedrich-Ring wird die Anzahl der Fahrstreifen von zwei auf einen reduziert • An der Ringkirche in Rheingauviertel/Hollerborn: Die Durchfahrt wird beidseitig gesperrt • Klarenthaler Straße in Rheingauviertel/Hollerborn: Die Richtungsfahrbahnen zwischen Goerdelerstraße und Kurt-Schumacher-Ring werden räumlich getrennt 								
Grundlagen und Verweise								
Vorplanung CityBahn, Stand 01/2019, Saubere Luft dank digitaler Technik -Digitalisierung des Verkehrs der Landeshauptstadt Wiesbaden (DIGI-V)								
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 CityBahn auf Stammstrecke (Planungsstand 01/2019) ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	mittelfristig	ESWE, LHW						
Anlage								
8.4.2 Neu- Umbaumaßnahmen durch CityBahn								

- MIV-Maßnahmen VEP 2015
- MIV-Maßnahmen VEP 2005
- M (f) Maßnahmenkennung des fließenden, motorisierten Individualverkehrs



Landeshauptstadt Wiesbaden

VEP Wiesbaden 2030

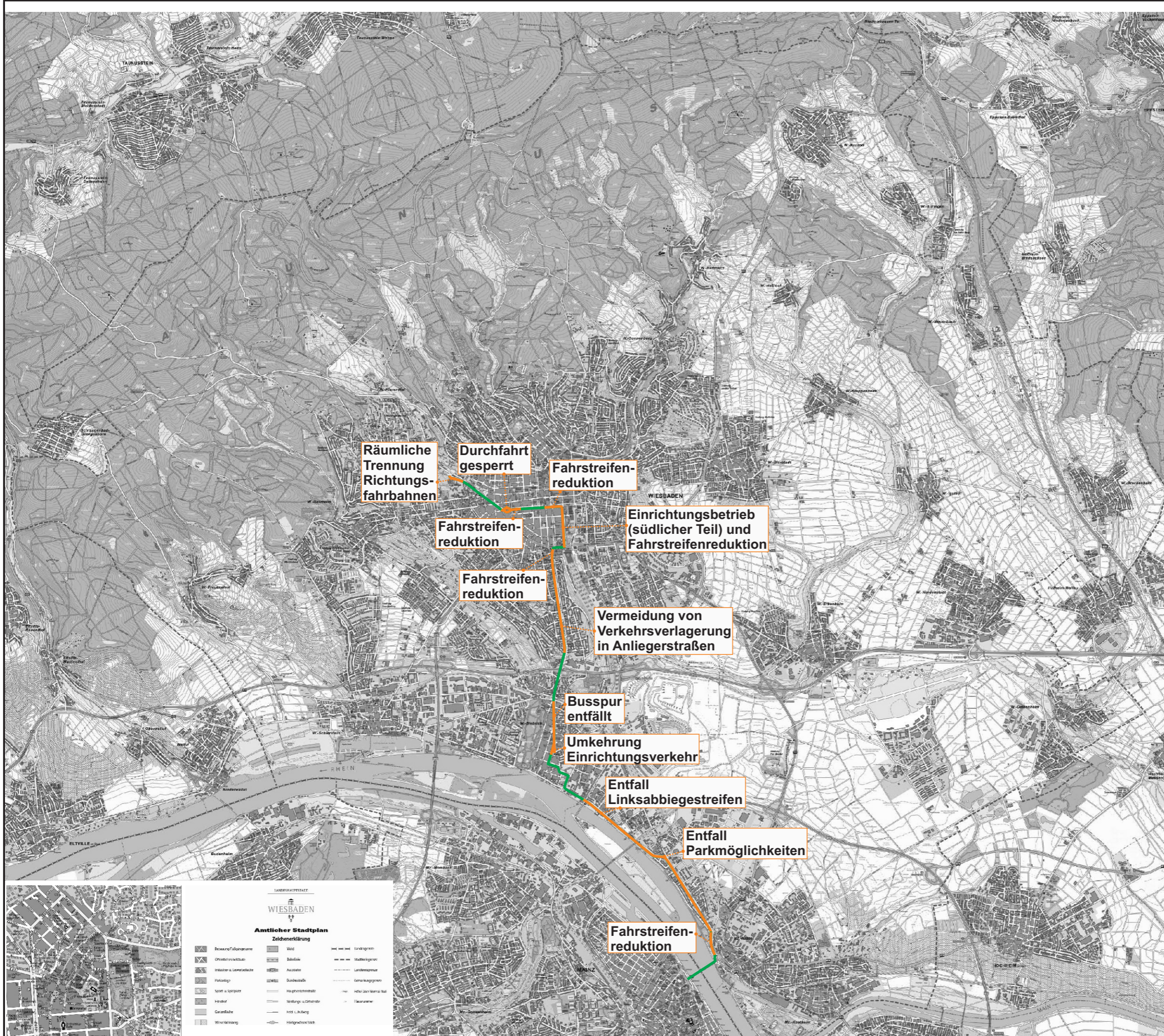
Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld MIV (fließend)
Neu- und Umbaumaßnahmen

Stand: April 2020 ohne Maßstab

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

Mobilitätslösung

- Verlauf CityBahn
- MIV-Maßnahmen durch Einführung CityBahn (Stand: 01.02.2019)



Landeshauptstadt
Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld MIV (fließend)
Neu- und Umbaumaßnahmen durch CityBahn

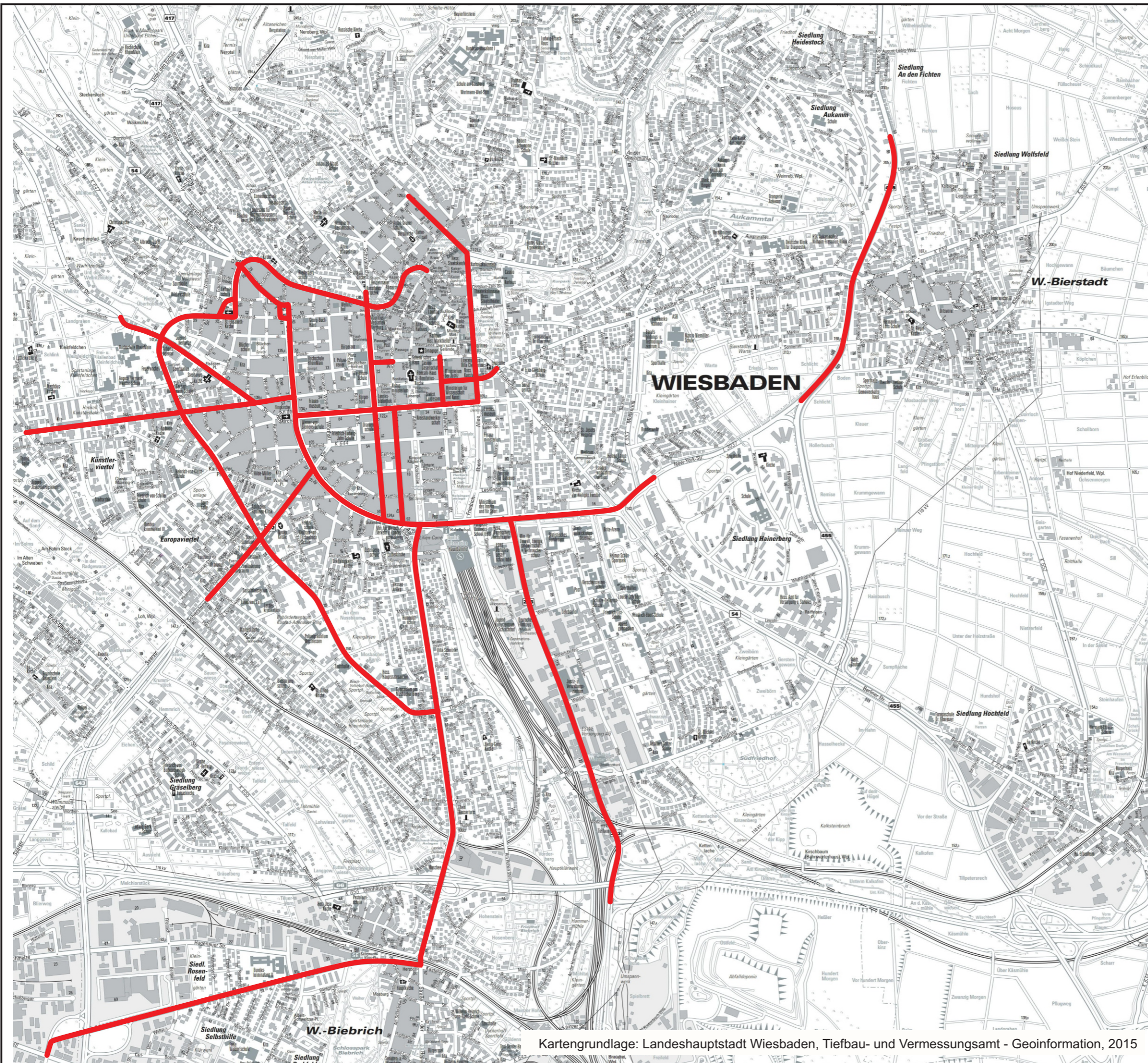
Stand: April 2019 ohne Maßstab

AMTLICHER STADTPLAN
WIESBADEN
Zielbereichskürzung

Z I V Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

Mobilitätslösung

— Streckenzüge mit modernisierten Lichtsignalanlagen



Landeshauptstadt Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld MIV (fließend)
LSA-Netzsteuerung

Stand: April 2019 ohne Maßstab

ZIV Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

Mobilitätslösung

IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de