

2.2 Fußverkehr

Zu Fuß unterwegs zu sein, ist die spontanste, individuellste Fortbewegungsweise. In Wiesbaden werden 31% der Wege (SrV 2013) zu Fuß zurückgelegt, damit sind die eigenen Füße nach der Autonutzung das zweitwichtigste Verkehrsmittel. Der durchschnittliche Wiesbadener Fußweg dauert 15 Minuten und führt 1,1 km weit. Bezüglich der Verkehrszwecke fällt ein stark überproportionaler Anteil der Fußwege im Einkaufsverkehr auf (45%) (SrV 2013).

Die größte Bedeutung kommt dem Fußverkehr im Stadtquartier bzw. in Stadtteilen zu, wo er aufgrund der räumlichen Nähe nicht nur die flexibelste und umweltschonendste, sondern vielfach auch die schnellste Art der Fortbewegung ist. Nahmobilität und Nahversorgung bedingen und stärken sich hier gegenseitig: Der lokale Einzelhandel lebt insbesondere von Kunden, die in fußläufiger Entfernung wohnen oder arbeiten, umgekehrt stellt das Vorhandensein attraktiver Ziele in der Nähe die Voraussetzung für eine wohnortnahe Grundversorgung dar.

Für Menschen mit einer hohen Nahraumorientierung sind gute Bedingungen für das zu Fuß gehen besonders wichtig. Insbesondere Kinder, Jugendliche und ältere Menschen (sog. nahmobilitätsaffine Bevölkerungsgruppe) legen einen Großteil ihrer Wege zu Fuß zurück, z.B. zur Schule, zum Einkaufen, für Erledigungen oder Arztbesuche. Fußverkehr ist die Verkehrsart mit dem höchsten Anteil an Versorgungs- und Familienarbeit und entfaltet eine Schlüsselposition in Diskussionen um barrierefreie oder kinderfreundliche Wohnumfeldgestaltung.

Zudem gewinnt der Fußverkehr im Zusammenhang mit Themenfeldern wie Klima- und Lärmschutz, Nahversorgung, urbane Lebensqualität, Gesundheit, demographischer Wandel und soziale Teilhabe zunehmend an Bedeutung.

2.2.1 Methodik

Fußverkehrsförderung ist immer mit einer Betrachtung im Detail verbunden (z.B. Gehwegbreiten, Querungsmöglichkeiten, Gehwegparken usw.). Eine flächendeckende vertiefte Untersuchung des Fußverkehrs in allen 26 Ortsbezirken war für den VEP Wiesbaden im vereinbarten

Bearbeitungsrahmen nicht vorgesehen. In Abstimmung mit der Stadt Wiesbaden wurden vier Ortsbezirke exemplarisch ausgewählt, aufgenommen und bewertet. Ergebnis soll eine Handlungssystematik (Abbildung 2-22, S. 39) und Maßnahmenempfehlungen sein, die auf weitere Ortsbezirke Wiesbadens übertragbar sind.

Die gewählten Ortsbezirke unterscheiden sich hinsichtlich ihrer siedlungs- und bevölkerungsstrukturellen Gegebenheiten sowie hinsichtlich ihrer verkehrlichen Rahmenbedingungen. Um eine große Bandbreite abzubilden, wurde je ein Vertreter ausgesucht für einen an die Innenstadt angrenzenden Ortsbezirk, für einen eingemeindeten Ortsbezirk mit dörflichem Charakter und einem Ortsbezirk am Rhein. Die Innenstadt galt aufgrund ihres hohen Fußgängeraufkommens als gesetzt. Die Wahl fiel neben der Innenstadt auf die Ortsbezirke Biebrich, Breckenheim und Westend. Konkret aufgenommen und bewertet wurden einerseits die Fußverkehrssituation und andererseits die Nahraumversorgung im fußläufigen Einzugsbereich um das jeweilige Zentrum.

Die Analyse des Fußverkehrs erfolgte auf der Grundlage von Ortsbegehungen und Bestandsaufnahmen sowie aufbauend auf Unterlagen und Daten, die von der Stadt Wiesbaden zur Verfügung gestellt bzw. von den Gutachtern recherchiert wurden.

Bewertungskriterien

Der Fokus der Analyse liegt auf der fußläufigen Erreichbarkeit der Stadtteil-/Quartierszentren und ihrer Qualität als eigenständiges Nahversorgungszentrum. Die Bewertung erfolgt hinsichtlich:

- Flächenverfügbarkeit für den Fußverkehr
- Erreichbarkeit der Stadtteilzentren
- Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität in den Stadtteilzentren
- Nutzungen: Qualität des Stadtteilzentrums i.S. einer eigenständigen Nahversorgung
- Einschränkungen/Gefährdungen durch den Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)

Um die Befunde in den Kontext stellen zu können mit den hinsichtlich ihrer Nahraumorientierung besonders betroffenen Gruppen (Kinder, Jugendliche und ältere Menschen), wurden auch Einrichtungen im Untersuchungsgebiet aufgenommen, die von diesen Bevölkerungsgruppen regelmäßig aufgesucht werden (wie z.B. KITAs, Altenwohnanlagen).

Im Einzelnen wurden die folgenden Kriterien aufgenommen und bewertet:

- Gehwegbreiten: Hier sollen möglichst die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) realisiert werden, dies ist gemäß Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA; FGSV, 2002) eine Regelbreite von 2,50 m (Abbildung

2-17). Kann dies nicht durchgängig eingehalten werden, ist für eine Mindestbreite entsprechend der Barrierefreiheit (Handbuch Barrierefreie Verkehrsanlagen – HBVA; FGSV, 2010a) zu sorgen mit einer nutzbaren Breite von 1,50 m¹⁰. Ermittelt wurde daher in den Untersuchungsgebieten die nutzbare Gehwegbreite, differenziert nach baulich bedingter Breitenunterschreitung bzw. Unterschreitung infolge von Gehwegparken.

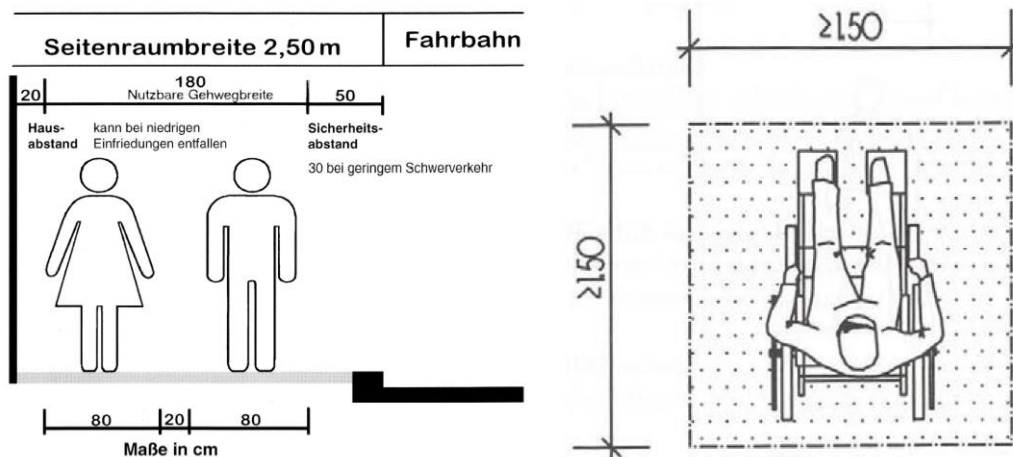


Abbildung 2-17: Seitenraumbreiten im Regelfall (links: FGSV, 2002) und Mindestbreite (rechts: FGSV, 2010a)

- Qualität der Fußverkehrsquerungen: Geprüft wurde, ob Sichtbeziehungen sowie Aufstellflächen vorhanden sind und an lichtsignalgeregelten Knoten zusätzlich, ob alle Fußverkehrsbeziehungen möglich sind, sowie die Warte- und Grünzeiten. Die Fachliteratur (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS; FGSV, 2015) bezeichnet bereits durchschnittliche Wartezeiten von über 30 Sekunden als nicht ausreichend. Die Erfahrung zeigt, dass dann die Anzahl der Rotgeher steigt, verbunden mit entsprechenden Sicherheitsrisiken. Bezüglich der erforderlichen Grünzeiten sollte, im Hinblick auf ältere Menschen und Kinder, eine Gehgeschwindigkeit von 1 m/s zu Grunde gelegt werden. Untersucht wurden auch die Abstände zwischen gesicherten Querungsmöglichkeiten, die abhängig von Nutzungsdichte und räumlichen Umfeld 100 – 200 m nicht überschreiten sollten.
- Barrierewirkung von Kfz-Verkehrsanlagen: Linienhafte Barrierewirkung wird erzeugt u.a. durch vielspurige Straßen, insbesondere in Verbindung mit straßenbegleitendem Parken oder baulich trennenden Mittelstreifen. Für den Fußverkehr ergeben sich Einschränkungen in der Querbarkeit der Straße, wodurch z.T. weite Umwege generiert werden.

¹⁰ Gemäß DIN 18040 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen und -anforderungen) gilt seit März 2015 incl. eines Sicherheitsabstandes 1,8 m als Mindestbreite.

- Aufenthaltsqualität im Zentrum: Vorhandensein von Flächen, die vom Fußverkehr zum Aufenthalt abseits der Verkehrsflächen genutzt werden können, z.B. Plätze, Grünanlagen. Sie erfüllen z.T. weitere Funktionen als Wochenmarkt oder Treffpunkt. Qualitätskriterien sind Begrünung, Ausstattung, Oberflächenbeschaffenheit, Sitzmöglichkeiten, Vorhandensein von Wasser und die Gliederung der Flächen.
- Eigenständige Nahversorgung: Alle Nutzungen im Untersuchungsraum wurden erhoben und dahingehend bewertet, ob sie eine Befriedigung der täglichen Bedürfnisse im Nahbereich ermöglichen. Die Diversität der Angebote ist hier entscheidend.
- Einschränkungen durch Gehwegparken: Hier wurde im Untersuchungsgebiet die Parkierungspraxis erhoben (differenziert nach Parken am Fahrbahnrand, in Buchten/Seitenstreifen, auf dem Gehweg) und geprüft, inwieweit dies Auswirkungen auf die nutzbare Gehwegbreiten oder vorhandene Sichtbeziehungen hat.
- Durchgängigkeit von Nahmobilitätsachsen: Fußverkehr braucht ein eigenständiges und lückenloses Netz (vgl. Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung - RIN). Vor dem Hintergrund der geringen Gehgeschwindigkeit und der daraus resultierenden Umwegeempfindlichkeit ist die Beseitigung von Netzlücken ein zentraler Ansatzpunkt zur Aufwertung von Wegeachsen.

Über die Verbindungen in die Quartierszentren gibt es u.U. auch attraktive Fußverbindungen zwischen den Stadtteilen / Quartieren (bis ca. 1-1,5 km) wie z.B. zwischen Kloppenheim und Bierstadt, die regelmäßig genutzt werden. Die Bewertung solcher Verbindungen zwischen den Quartieren war nicht Gegenstand der Betrachtung.

2.2.2 Bestandsanalyse

Im Folgenden werden die relevanten Ergebnisse aus der Bestandsanalyse der vier Untersuchungsgebiete dargestellt.

Biebrich

Plan 2.2.1: Biebrich: Verkehrsregime

Plan 2.2.2: Biebrich: Nutzungen

Plan 2.2.3: Biebrich: Bewertung

Tabelle A 2-2: Biebrich: Bestandsaufnahme der Nahmobilität (Aufnahme 21.07.2015)

Biebrich ist der größte Ortsbezirk Wiesbadens (ca. 38.500 Einwohner), lebendig, selbstbewusst, mit urbanem Stadtbild und einem diversen Infrastrukturangebot. Biebrich ist ein wichti-

ger Schulschwerpunkt (ca. 3.200 Schüler), der nahmobilitätsaffine Bevölkerungsanteil (Kinder/Jugendliche/Alte) entspricht allerdings nur dem Durchschnitt Wiesbadens. Die Motorisierungsrate ist für Wiesbaden leicht unterdurchschnittlich bei sehr guter ÖV-Erreichbarkeit.



Abbildung 2-18: oben: K643 (l: 4-streifig, r: 1-streifig); unten: Robert-Krekel- (l) und Galatea-Anlagen (r)

Verkehrlich ist Biebrich geprägt durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufende K643 (Tempo 50). Sie ist im nördlichen Teil (Straße der Republik) als vierstreifige Hauptverkehrsstraße ausgebildet und verläuft im zentralen Bereich als zwei gegenläufige Einbahnstraßen – Rathausstraße nach Süden, Stettiner Straße nach Norden (Plan 2.2.1). Im vierstreifigen Abschnitt erfolgt die Trennung der Richtungsfahrbahnen durch eine markierte Sperrfläche. Die Nebenstraßen in Biebrich sind flächendeckend mit Tempo 30 ausgeschildert. Parken findet im betrachteten Bereich im Allgemeinen beidseitig in Parkbuchten statt.

Die Nutzungen befinden sich schwerpunktmäßig entlang der K643 mit einem ausgesprochen breiten Spektrum an Angeboten für den täglichen und weiteren Bedarf. Der zentrale Bereich stellt das Galatea-Einkaufszentrum mit der Robert-Krekel-Anlage dar. Neben den zahlreichen Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten befinden sich im Zentrum fußläufig erreichbar zwei Supermärkte sowie soziale und kulturelle Einrichtungen (Plan 2.2.2).

Damit sind die Grundvoraussetzungen für den Fußverkehr in Biebrich gut. Mit den zahlreichen Geschäften, Dienstleistern und gastronomischen Betrieben entlang der K643 bestehen attrak-

tive Ziele im Zentrum, die eine umfängliche Nahversorgung zu Fuß ermöglichen. Die Gehwegbreiten liegen mit meist 1,5 – 2 m zwar über den Mindeststandards, im Falle von anliegenden Ladennutzungen genügt dies jedoch z.T. nicht, insbesondere wenn durch Außengastronomie Engstellen entstehen. Gehwegparken findet weder angeordnet noch illegal statt, die Parkbuchten sind von den Knotenpunkten ausreichend zurückgezogen, womit gute Sichtbeziehungen bestehen. Der Schlosspark und die neu gestaltete Rheinuferpromenade sind attraktive Naherholungsziele, kleinteilig sorgen die Robert-Krekel-Anlage und die Baumallee im Nordteil der Straße der Republik für ein angenehmes Mikroklima. Diese positive Situation zeigt sich auch durch die deutliche Belebung des Straßenraumes zwischen Diltheystraße und Mainstraße mit vielen FußgängerInnen.

Das Galatea-Einkaufszentrum bildet mit der Robert-Krekel-Anlage den eigentlichen Kern Biebrichs. Allerdings kann durch den aktuell bestehenden Nord-Süd-Versatz dieser noch nicht als städtebauliche Einheit (Zentrum) wahrgenommen werden. Hier besteht Entwicklungspotential auch hinsichtlich der Zuwegung und der Aufenthaltsqualität des Galatea-Vorplatzes.

In Biebrich bestehen wichtige Ost-West-Fußbeziehungen z.B. aus den Wohngebieten zum Stadtteilzentrum, zum Schlosspark oder Bahnhof, während der Kfz-Verkehr (K643) eine klare Nord-Süd-Dominanz aufweist. Hieraus entsteht in der Rathausstraße über die bestehenden Querungsangebote hinaus an weiteren Stellen ein Bedarf an gesicherten Querungsmöglichkeiten (Diltheystraße bis Elise-Kirchner-Straße, August-Laut-Straße und Mainstraße, Plan 2.2.3).

Während der Begehungen aufgefallen sind v.a. drei problematische Stellen:

- *Straße der Republik/ Diltheystraße bis Elise-Kirchner-Straße:* Aufgrund des beidseitigen Geschäftsbedarfs besteht ein hoher Bedarf an linienhaftem Queren, gleichzeitig fehlen geeignete Angebote. Querende, zu Fuß Gehende stehen häufig auf der, die Richtungsfahrbahnen trennenden, Sperrfläche und warten auf eine Verkehrslücke. Vor und hinter ihnen fließt jeweils 2-streifig der Kfz-Verkehr (Tempo 50), bzw. sind im Übergangsbereich zur Einspurigkeit der K643 Kfz-Einfädelprobleme zu beobachten unter Gefährdung der wartenden Fußgänger
- *Rathaus-/ August-Laut-Straße:* Von Norden kommende (K643) und nach links einbiegende (Bunsenstr.) Autos überfahren den Gehweg an der Süd-West-Ecke der Robert-Krekel-Anlage und gefährden den fußläufigen Längsverkehr in der August-Laut-Str. (Nordseite). Eine sichere Querungsmöglichkeit fehlt.
- *Rathaus-/ Armenruhstraße:* Vor dem Hintergrund, dass hier viele Schul- und Kindergarten- gruppen von/zum Schlosspark queren, sind hier die Aufstellflächen an der Ampel deutlich zu klein, insbesondere in der Nord-West-Ecke (zusätzlich beengt durch einen Fahnenmast). Die Kinder quellen förmlich auf die Straße.

Insgesamt ist in Biebrich trotz vieler guter Ansätze, noch eine deutliche Dominanz des Autoverkehrs zu spüren. Im zentralen Bereich ist Tempo 50 auf der K643 für eine gute Interaktion der Verkehrsteilnehmer zu hoch. Hier kann künftig durch die Anfang 2016 fertiggestellte Glarusstraße als östliche Parallele zur K643 eine Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes vermutet werden, eine Abstufung der Kreisstraße ist seitens der Stadt Wiesbaden beabsichtigt.

Im aktuellen Verkehrsklima Biebrichs ist das Miteinander noch ausbaufähig, z.B. werden zu Fuß Gehende, die abseits der definierten Stellen queren häufig angehupt, Fußgängerüberwege und Furten bei Kfz-Rückstau nicht frei gelassen. Dies bestätigt sich auch mit Blick auf die Unfallhäufungsstelle (Tabelle 2-19, Plan 2.9.1), bei denen Biebrich mit 36% verunglückten Fußgängern an den Personenschäden den höchsten Anteil in Wiesbaden aufweist.

Angesichts der flächigen Ausdehnung der wichtigen Ziele, fallen auch die fehlenden Sitzmöglichkeiten und das Fehlen eines Wegeleitsystems besonders ins Gewicht, ein Thema, dass insbesondere unter den Aspekten Tagestouristen (Leitsystem) und demographischer Wandel zu betrachten ist.

Breckenheim

Plan 2.2.4: Breckenheim: Verkehrsregime und Nutzungen

Plan 2.2.5: Breckenheim: Bewertung Nahmobilität

Tabelle A 2-3: Breckenheim: Bestandsaufnahme der Nahmobilität (Aufnahme 21.07.2015)

Breckenheim ist eine Wohngemeinde ohne gewerbliche Ansiedlung und gehört mit ca. 3.400 Einwohnern zu den kleineren, eher dörflich geprägten Ortsbezirken im Osten von Wiesbaden. Breckenheim ist gekennzeichnet durch einen überdurchschnittlichen Anteil an nahraumorientierter Bevölkerung, durch einen hohen Anteil Alteingesessener, einer hohen Beschäftigtenquote und Kaufkraft. Es besteht eine starke räumliche Trennung von der Innenstadt Wiesbadens durch die A3 und die ICE-Trasse, die späte Eingemeindung und die Nähe zum Main-Taunus-Kreis bedingen funktionale Verflechtungen auch zu anderen Zentren. Breckenheim verfügt über einen hohen Motorisierungsgrad, hohen Pkw-Besitz und ein unterdurchschnittliches ÖV-Angebot.



Abbildung 2-19: Karl-Albert-Str. (l), Bachweg (Mitte), Alte Dorfstr. (r)

In verkehrlicher Hinsicht ist die Gemeinde geprägt durch die Achse Hellgasse – Karl-Albert-Straße – Alte Dorfstraße – Löffelgasse (Tempo 50), als ehemaliger Ortsdurchfahrt. Obwohl inzwischen eine westliche Umgehungsstraße besteht, wird sie immer noch als Durchfahrtsstraße genutzt. Der Ortskern befindet sich rund um die Alte Dorfstraße im Abschnitt zwischen Hell- und Löffelgasse. Hier finden sich Angebote zur Grundversorgung (Bäckerei, Kneipe, Kiosk, Bank, Ortsverwaltung) und der Dorfplatz. Ein Drogeriemarkt, Metzger und Gemüseladen haben in letzter Zeit geschlossen, der am südwestlichen Ortsrand befindliche Supermarkt ist nicht für alle Breckenheimer fußläufig erreichbar (Plan 2.2.4).

Breckenheim bietet mit seinem dörflichen Charme, den vielen in Ost-West-Richtung verlaufenden kleinen Gässchen und dem Klingenbach einige Elemente, die das zu Fuß gehen fördern. Auf der Alten Dorfstraße im zentralen Bereich (Tempo 30) und in den angrenzenden Gässchen sind einige FußgängerInnen unterwegs.

Allerdings sind die Gehwegbreiten durchweg zu gering, unterschreiten mit weniger als 1 m deutlich die Mindestbreiten, teilweise sind nur Schrammborde vorhanden. Auf der Karl-Albert-Straße konnte im Kfz-Begegnungsfall mehrfach beobachtet werden, wie die ohnehin engen Gehwege von Autos bei Tempo 50 überfahren werden und zu Fuß Gehende massiv gefährden. Auch die Aufstellflächen am Knoten zur Hellgasse sind nicht ausreichend dimensioniert, was problematisch ist, da die Karl-Albert-Straße auch Schulweg zur anliegenden Grundschule ist (Plan 2.2.5). Während im zentralen Bereich der Alten Dorfstraße das Miteinander der Verkehrsteilnehmer gut funktioniert, zu Fuß Gehende bei engen bzw. fehlenden Gehwegen selbstbewusst und problemlos den Straßenraum mit nutzen, dominiert in der Karl-Albert-Straße der Kfz-Verkehr, der Fußverkehr wird an den Rand gedrängt.

Westend

Plan 2.2.6: Westend: Verkehrsregime

Plan 2.2.7: Westend: Nutzungen

Plan 2.2.8: Westend: Bewertung

Tabelle A 2-4: Westend: Bestandsaufnahme der Nahmobilität (Aufnahme 21.07.2015)

Das Westend ist ein quirliges Wohnviertel mit Einkaufs- und Ausgehfunktion, direkt westlich angrenzend an die Wiesbadener Fußgängerzone (ca. 17.500 Einwohner). Es ist ein internationaler Schmelztiegel, hier wohnen viele Familien mit Kindern, das Viertel ist ein wichtiger Schulstandort (ca. 3.700 Schüler). Mit dem Abriss der Hochbrücke und der Stadtsanierung, konnten städtebaulich wichtige Impulse gesetzt und ein neues Selbstbewusstsein gefördert werden.



Abbildung 2-20: oben: Bertram-/Hellmundstr. (l), Scharnhorststr., Bismarckring (r); unten: Wellritzstr. (l); Bleichstr. (r)

Verkehrlich ist das Westend geprägt durch eine hervorragende ÖV-Erreichbarkeit und einen sehr niedrigen Motorisierungsgrad. Auffallend sind die beiden stark befahrenen MIV-Achsen in Nord-Süd-Richtung, nämlich der 5-streifige Bismarckring (1. Ring) und die in Teilabschnitten bis zu 7-streifige Schwalbacher Straße (K651). Der Fuß- und Radverkehr weist hauptsächlich eine Ost-West-Orientierung auf z.B. die Achsen Westend-/Wellritzstraße, Blücher-/Bleichstraße sowie Goeben-/Bertramstraße. Ein breitgefächertes Angebot an Einzelhandel und Dienstleistungen deckt die Bedürfnisse des täglichen und weiteren Bedarfes ab, ergänzt durch zahlreiche Cafés, Bistros und Gastronomie aus vielen Nationen. Die Nutzungen sind über das

ganze Quartier verteilt, mit einer gewissen Konzentration im Bereich der Wellritz- und Bleichstraße, ein dezidiertes Zentrum gibt es nicht (Pläne 2.2.6 und 2.2.7).

Im Westend wird augenscheinlich, wie sich eine gute Nahversorgung und gelebte Nahmobilität gegenseitig bedingen und positiv bestärken – je mehr attraktive Ziele in der Nähe erreichbar sind, desto mehr Menschen sind zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in den Wohnstraßen in Verbindung mit den vorgezogenen Gehwegnasen und erhöhten Knotenbereichen machen das Viertel für Nahmobilität attraktiv, durchlässig und sicher nutzbar. Die vielen Baumalleen und Vorgärten im westlichen Teil sind ästhetisch reizvoll und tragen v.a. im Hochsommer zu einem angenehmen Mikroklima bei. Die Umgestaltung des Platzes der Deutschen Einheit scheint die Aufenthalts- und Verknüpfungsfunktion deutlich aufzuwerten. Positiv hervorzuheben ist die als Fahrradstraße ausgewiesene Achse Goeben-/Bertramstraße/Platz der Deutschen Einheit. Hier besteht ein guter Ansatz zu einer Nahmobilitätsachse, die aber für die volle Entfaltung der Achsenfunktion einer guten Anbindung an die angrenzenden Viertel bedarf.

Als Barriere für den Fuß- und Radverkehr wirken die beiden MIV-Achsen, die als Nord-Süd-Verbindung für den Kfz-Verkehr das Westend zerschneiden (Bismarckring, 1. Ring) und so den natürlichen Übergang zur Innenstadt unterbrechen (Schwalbacher Straße (K651)). Die Breite des Verkehrsraumes sowie das 2-zügige Queren an den Ampeln mit einer Querdauer von über zwei Minuten (Schwalbacher Straße) behindern die Ost-West gerichtete Nahmobilität (Plan 2.2.8). Dies zeigt sich auch in einer hohen Anzahl an Unfällen am Bismarckring und der Schwalbacher Straße (Tabelle 2-19, S. 139). Wo direkte Wegverbindungen fehlen, wird dies durch Trampelpfade in der unmittelbaren Lauflinie deutlich, beispielsweise als Verlängerung der Wellritzstraße nach Osten über den Mittelstreifen der Schwalbacher Straße hinweg oder als Laufverbindung zwischen Yorck- und Hermann- bzw. Frankenstraße über den Bismarckring hinweg. Beim Queren der stark befahrenen MIV-Achsen abseits der definierten Querungsstellen beobachten die zu Fuß Gehenden sehr genau den Kfz-Verkehrsfluss, gefährliche Situationen konnten während der Begehung nicht festgestellt werden. In der Scharnhorst- und Westendstraße, die größtenteils gepflastert sind, findet seitens der Radler ein Ausweichverhalten auf den asphaltierten Gehweg statt, was v.a. in der Westendstraße aufgrund der geringen Gehwegbreite (<1,5 m) kritisch zu sehen ist.

Innerhalb des Westends fehlt bislang ein echtes Quartierszentrum. Ansätze hierfür sind in der Bleichstraße vorhanden und werden mit dem Umbau am Platz der Deutschen Einheit weiter gestärkt. Die hohe Kfz-Geschwindigkeit (50 km/h) auf der Bleichstraße mit ihrem beidseits dichten Geschäftsbesatz ist aus Sicht der Nahmobilität zu bemängeln, da es flächiges Queren erschwert. Insgesamt fehlen im Westend Sitzmöglichkeiten, was angesichts der flächigen Nutzungsverteilung besonders ins Gewicht fällt.

Innenstadt

Plan 2.2.9: Innenstadt: Verkehrsregime

Plan 2.2.10: Innenstadt: Bewertung

Tabelle A 2-5: Innenstadt: Bestandsaufnahme der Nahmobilität (Aufnahme 21.07.2015)

Die Wiesbadener Innenstadt erfüllt einerseits die Funktion eines Oberzentrums, ausgestattet mit allen Geschäften und Dienstleistungen des täglichen und periodischen Bedarfs, sowie zahlreichen Behörden, kulturellen Einrichtungen und Schulen von überörtlicher Bedeutung. Andererseits stellt sie Quartierszentrum für seine ca. 21.700 Bewohner dar. Die Innenstadt ist geprägt vom Gegensatz aus historischem Fünfeck mit seiner Fußgängerzone und den bis zu 8-streifigen Kfz-Straßen, welche die Innenstadt von den umliegenden Wohngebieten trennen.



Abbildung 2-21: Kaiser-Friedrich-Ring (oben); unten: Baumallee (l), Wilhelmpassage, Fußgängerzone (r)

Verkehrlich ist die Innenstadt gekennzeichnet durch eine geringe Motorisierung und hervorragende ÖV-Erreichbarkeit, die Busse fahren in hoher Takt- und Fahrzeugdichte und sorgen für eine starke Präsenz im Stadtbild. Charakteristisch für die Innenstadt sind Baumalleen und Parks v.a. im Süden und Osten sowie verschiedene Plätze von sehr unterschiedlicher Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität. Der Wiesbadener Kopfbahnhof liegt der Innenstadt vorgelagert, ca. 1,5 km südlich am Kaiser-Friedrich-Ring.

Im Rahmen der Analyse wurde insbesondere die Querungssituation für Fußgänger über die stark befahrenen Kfz-Achsen hinweg untersucht. Dies sind einerseits im unmittelbaren An-

schluss zur Fußgängerzone die Schwalbacher-, Rhein-, Wilhelm- und Coulinstraße, andererseits die Anbindung über den 1. Ring zum Hauptbahnhof bzw. Richtung Dichterviertel. Die Wiesbadener Innenstadt ist zu Fuß und mit dem Rad derzeit über verschiedene v.a. Nord-Süd- bzw. Ost-West-gerichtete Achsen erreichbar. Solche sind z.B.:

- *von Westen:* Westend-/Wellritzstraße, Blücher-/Bleichstraße, Goeben-/Bertramstraße, Michelsberg/Emserstraße
- *von Süden:* Luxemburgstraße, Moritzstraße, Adolfsallee/-straße, Bahnhofstraße
- *von Osten:* Karl-Glässing-Straße, Wilhelmpassage/Warmer Damm/Parkstraße, Kurhaus/Kaiser-Friedrich-Platz
- *von Norden:* Am Römertor/Schul- bzw. Römerberg, Geisbergstraße/Kochbrunnen-/Kranzplatz, Cansteinsberg/Kurhauskolonnaden/Spiegelgasse

Wo die Achsen überwiegend wenig befahrene Quartierstraßen aufgreifen oder Gässchen, Passagen, Parkabschnitte integrieren, sind diese bereits heute gut nutzbar und werden entsprechend stark frequentiert.

Generell schwierig gestaltet sich „der Sprung über den Ring“ (1. Ring, Rheinstr., Schwalbacher Str.). Hier ist an vielen Lichtsignalanlagen ein Queren in zwei Zügen erforderlich, woraus sich insgesamt ein Zeitbedarf von über zwei Minuten für den gesamten Querungsvorgang ergibt (Plan 2.2.10). Im Rahmen der Begehung wurde das Warten auf der „kfz-umtosten“ Mittelinsel/-allee als ausgesprochen unangenehm empfunden. Es konnte eine deutliche Korrelation festgestellt werden zwischen akzeptierten Lichtsignalanlagen mit Wartezeiten von ca. einer Minute bzw. einzügigem Queren und solchen Ampelanlagen, die mit zweizügigem Queren und ca. zwei Minuten einen hohen Anteil an Rotgehern aufweisen. Entsprechendes zeigen die Unfallhäufungsstellen mit einer hohen Anzahl an Fußverkehrsunfällen u.a. am Bahnhofsvorplatz und an der Schwalbacher Straße (Tabelle 2-19, S. 139). Die in ihrem Ansatz guten Wegeachsen für Nahmobilität werden durch die starke Barrierewirkung der Kfz-Achsen in ihrer Gesamtqualität deutlich geschwächt und stellen einen echten Hinderungsgrund dar für die Nutzung des Rades und der eigenen Füße in die Innenstadt. Dies trifft insbesondere auf die Erreichbarkeit der Innenstadt aus Süden und Westen kommend zu, gilt es doch dort jeweils zwei stark befahrene Kfz-Achsen zu queren mit dem 1. Ring (Bismarck-, Kaiser-Friedrich-Ring) bzw. der Schwalbacher Straße und Rheinstraße (K651/L3037). Dies ist umso bedauerlicher, als dass aus den angrenzenden dichtbesiedelten Wohnvierteln eigentlich hervorragende Voraussetzungen bestehen, das Zentrum zu Fuß bzw. mit dem Rad zu erreichen.

Wo jenseits des Rings eine direkte Fortsetzung der Wegachse fehlt, wird dies durch entsprechendes Fehlverhalten bzw. illegale Trampelpfade kompensiert. Besonders augenscheinlich wurde dies an folgenden Stellen:

- *Radverkehr aus Süden kommend:* Es fehlt eine direkte Wegefortsetzung auf den folgenden Achsen, woraus Gehwegradeln und anderes Fehlverhalten resultiert:
 - Niederwaldstraße Richtung Luxemburgstraße,
 - Klopstockstraße (Oranienstraße ist nicht geöffnete Einbahnstraße),
 - Biebricher Allee (keine Radverkehrsführung im Abschnitt südlich des 1. Rings).
- *Fußverkehr im Osten:* Aufgrund der großen Abstände der signalisierten Querungen sind hier „wilde Querungstellen“ festzustellen (Kurhaus ↔ Kaiser-Friedrich-Platz, Höhe Karl-Glässing-Straße vgl. Unfallschwerpunkt Wilhelmstraße).
- *Fußverkehr am Knoten Rheinstraße/Luisenplatz/Adolfstraße:* Hier muss in der Nordost-Südost-Furt in 2-3 Zügen mit einem starken Ost-West-Versatz gequert werden. Die wenig komfortable und schwer verständliche Querungssituation wird von zu Fuß Gehenden z.T. bewusst missachtet bzw. von Ortsfremden fehlinterpretiert, wodurch gefährliche Situationen in Verbindung mit dem Kfz-U-Turn (L3037) entstehen.

Positiv bemerkbar machen sich in der Innenstadt die vielen Baumalleen und Parks (Reisingeranlage, Herbertanlage, Kurpark, Warmer Damm) mit ihren alten Baumbeständen und Wasserspielen. Sie tragen v.a. im Hochsommer zu einem angenehmen Mikroklima bei, bilden als Ruhe- und Schatteninsel einen echten Kontrapunkt zum Straßenlärm und den aufgeheizten Gebäudefassaden. Ganz unterschiedlich gelungen sind die Stadtplätze. Während der Kochbrunnenplatz oder die Entrée-Situation zur Fußgängerzone (Nord-/Südende Kirchgasse) als ausgewogene Platzgestaltungen positiv hervorzuheben sind, stellt der Kranzplatz einen reinen „Autoparkplatz“ dar, ist als Platz weder wahrnehmbar noch nutzbar.

Insgesamt sind entlang der vielstreifigen MIV-Achsen mehrere Abschnitte aufgefallen, wo auf der äußeren Kfz-Spur regelmäßig und systematisch geparkt wird, die also für den fließenden Verkehr de facto nicht zur Verfügung steht (z.B. Nordseite Rheinstr.). Die großzügige Dimensionierung steht im Zielkonflikt mit dem vorhandenen Querungsbedarf für die Nahmobilität.

In der gesamten Innenstadt (incl. Zuwege vom Bahnhof) gibt es ein einheitliches Wegeleitsystem, das v.a. Ortsfremden eine gute Orientierung ermöglicht. Die Menge und Verteilung der (nicht kommerziellen) Sitzmöglichkeiten ist angesichts der Ausdehnung der Innenstadt nicht ausreichend.

2.2.3 Fazit

Die siedlungsstrukturellen Voraussetzungen in Wiesbaden sind im Hinblick auf die Nahmobilität als vorteilhaft einzuschätzen. Vor diesem Hintergrund sind 31% Fußwegeanteil (SrV 2013) ein guter Anfang, aber noch ausbaufähig. Die Bestandsanalyse hat einige bestehende gute Ansätze zu Nahmobilitätsachsen aufgezeigt. Wo Radfahrende und zu Fuß Gehende über verkehrsarme Quartiersstraßen, Baumalleen, über Parks, Passagen und Plätze geführt werden, sind sie schnell und sicher unterwegs, entsprechend frequentiert sind diese Achsen.

Als Schwachstellen für den Fußverkehr herauskristallisiert haben sich in den betrachteten Quartieren insbesondere:

- Netzlücken im Fußwegenetz: Eine sonst hochwertige Fußwegeachse verliert erheblich an Attraktivität, wenn Gehwege fehlen bzw. sehr schmal sind oder direkte Wegbeziehungen nicht abgebildet werden.
- Querung klassifizierter Straßen: Insbesondere in der Innenstadt stellt die Querung der vielstreifigen klassifizierten Straßen (z.B. 1./2. Ring, L3037, K651) mit häufig zweizügigem Queren und Wartezeiten von zwei Minuten eine Barriere und ein Nutzungshemmnis für den Fuß- und Radverkehr dar.
- Kfz-Geschwindigkeitsniveau: In zentralen Bereichen mit intensiver Fußgängernutzung, hohem Geschäftsbesatz und daraus resultierendem starken linienhaftem Querungsbedarf herrscht auf klassifizierten Straßen mit Tempo 50 ein zu hohes Geschwindigkeitsniveau, um eine gute Interaktion der Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen.

Übertragbarkeit auf andere Stadtteile

Die dargestellte Nahmobilitätsanalyse in den vier Stadtteilen versteht sich als exemplarischer Aufschlag im Themenfeld der Nahmobilität und ersetzt nicht ein detailliertes Nahmobilitätskonzept. Für die weitere Vorgehensweise empfiehlt es sich mit solchen Stadtteilen zu beginnen, wo hohe nahmobilitätsaffine Bevölkerungsanteile bestehen und/oder auf bereits bestehende Prozesse vor Ort aufgesattelt werden kann.

Dabei kann das vorgestellte Vorgehen als Vorlage („Blaupause“) genutzt werden.

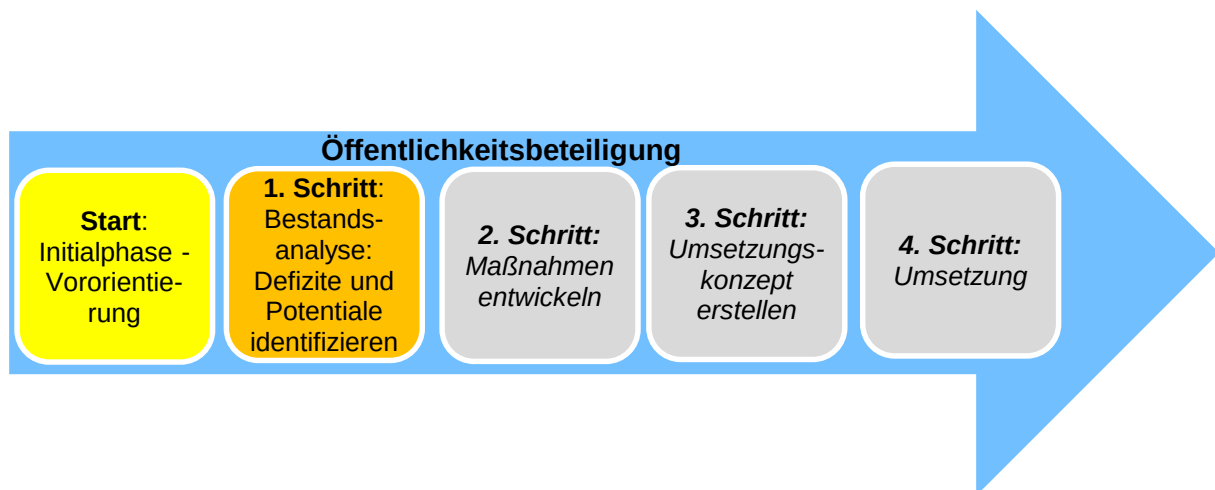
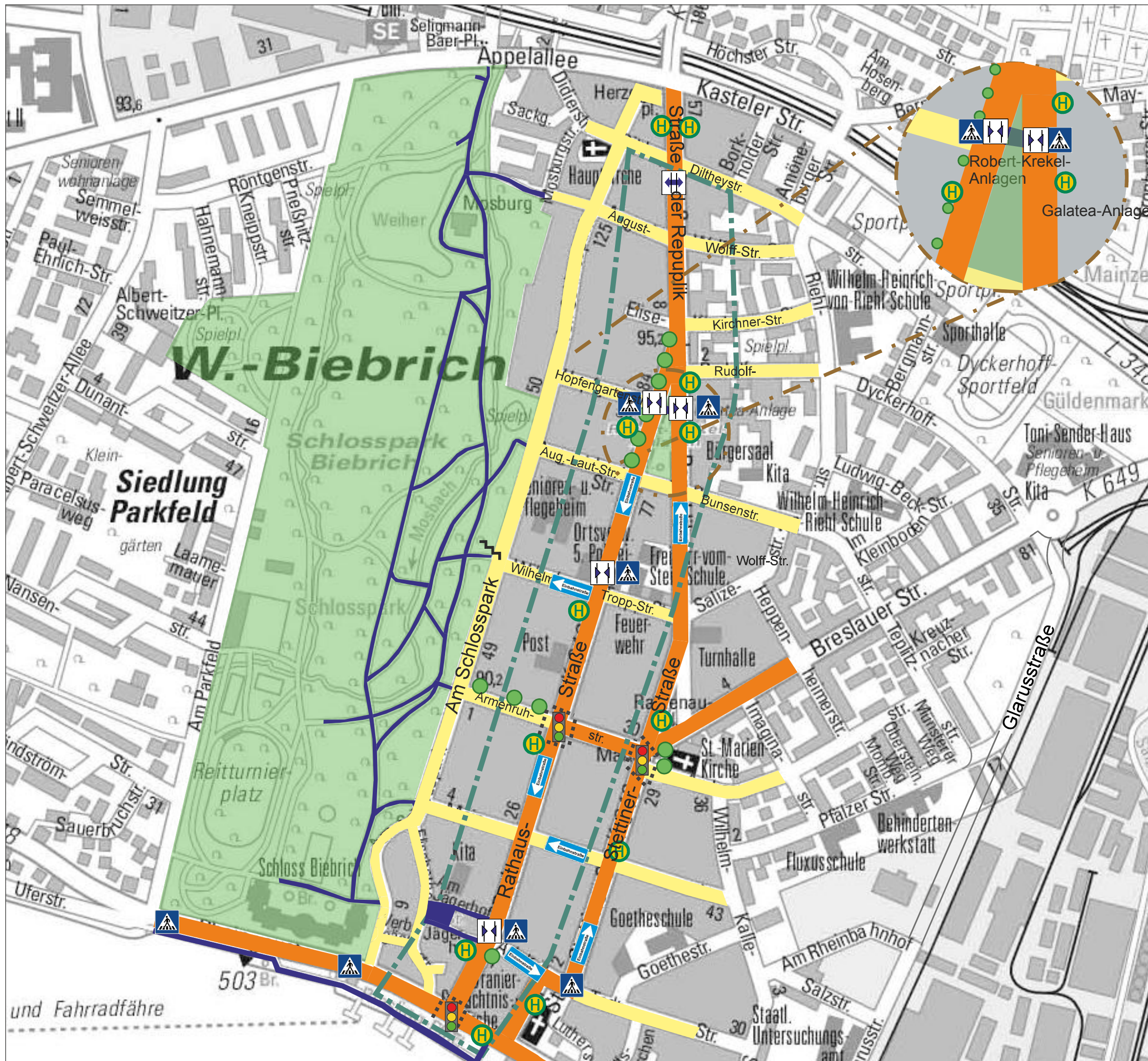


Abbildung 2-22: Ablauf Erstellung Nahmobilitätskonzept



- Tempo 50
- Tempo 30
- Einbahnstraße
- Fußwegeverbindung
- Treppe
- Lichtsignalanlage
- Fußgängerfurt
- Fußgängerüberweg
- Querungshilfe
- Fahrbahneinengung
- Bushaltestelle
- Grünfläche
- Baum
- Betrachtungsgebiet



Landeshauptstadt Wiesbaden

VEP Wiesbaden 2030

Bestandsaufnahme Nahmobilität
Biebrich: Verkehrsregime

Datum: 27.07.2016 ohne Maßstab

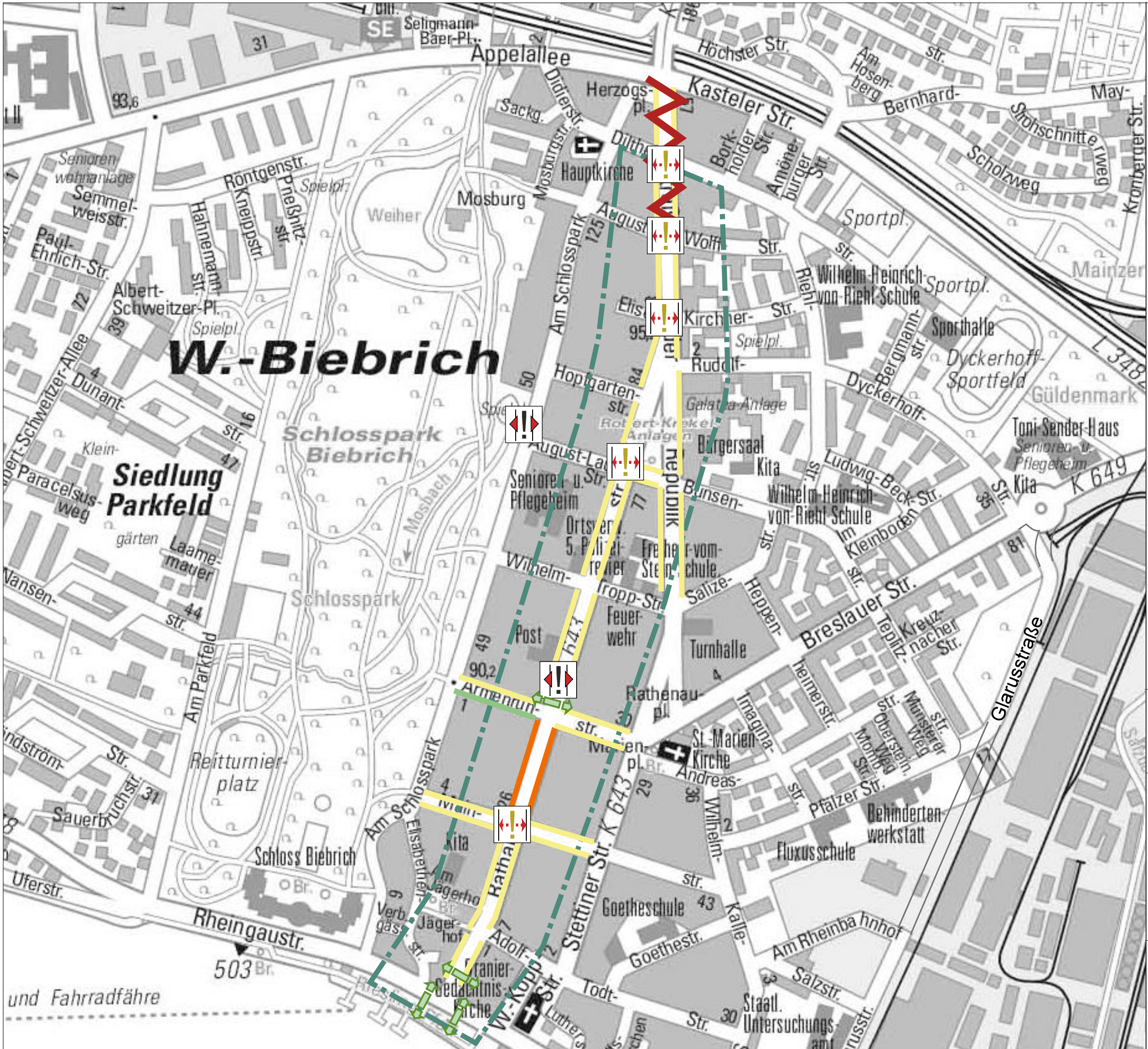
Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

VERKEHRLÖSUNGEN

-



Datum: 27.07.2016 ohne Maßstab



- nutzbare Gehwegbreite**
- < 150 m
 - 1,50-2,00 m
 - > 2,50 m
- Querungssituation**
(Momentaufnahme, max. Zeitbedarf)
- Queren in 1 Zug, Dauer < 60 sec.
 - Queren in 1 Zug, Dauer > 60 sec.
 - Queren in 2 Zügen, Dauer > 60 sec.
 - Kfz-Dominanz / Barrierewirkung
 - Aufstellfläche zu klein
 - fehlendes Querungsangebot

Betrachtungsgebiet



Landeshauptstadt Wiesbaden

VEP Wiesbaden 2030
Bestandsaufnahme Nahmobilität Biebrich: Bewertung

Datum: 27.07.2016 ohne Maßstab

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

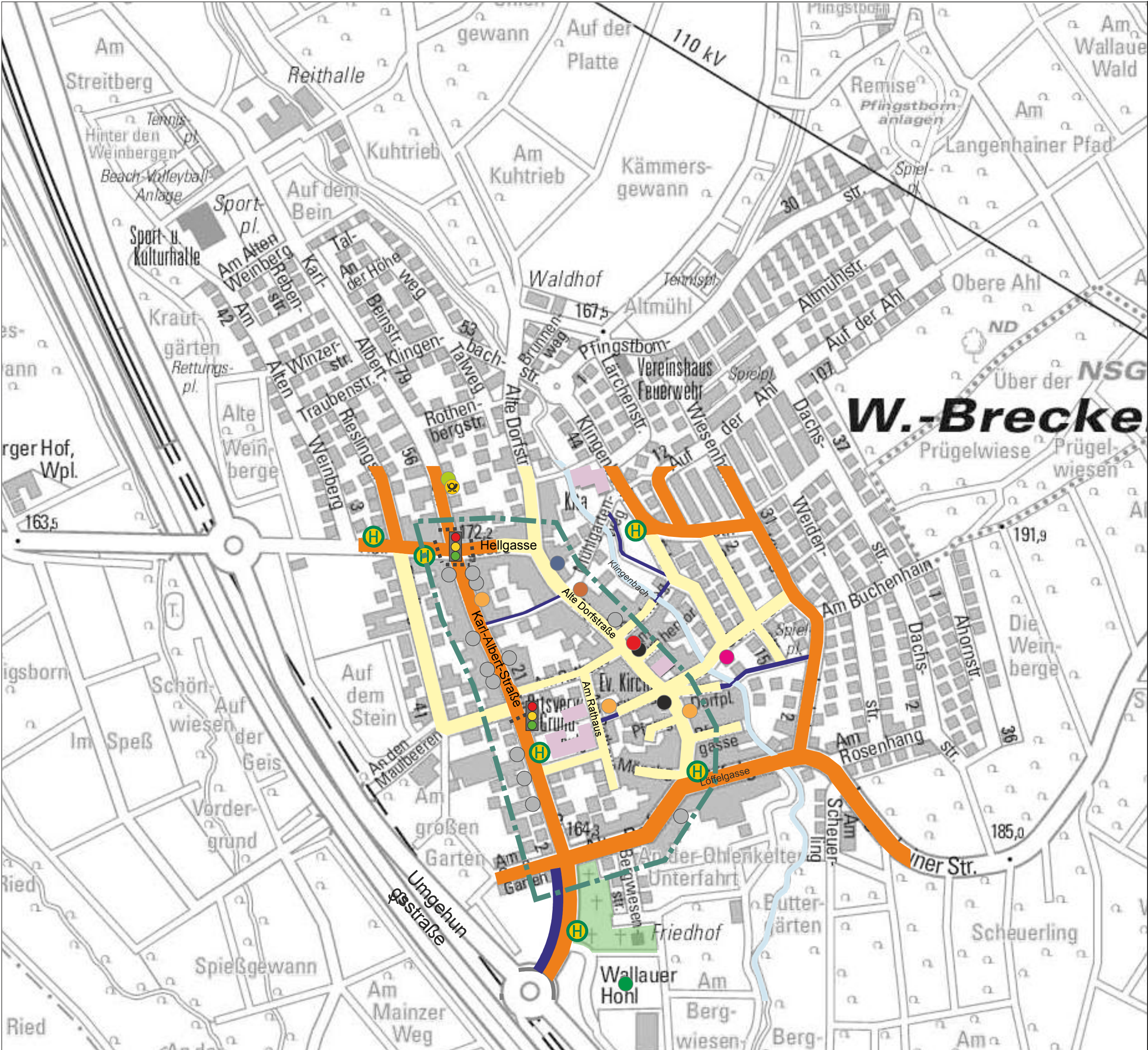
VERKEHRLÖSUNGEN

Tabelle A 2-2: Biebrich: Bestandsaufnahme der Nahmobilität (Aufnahme 21.07.2015)

Standort / Abschnitt Strecke bzw. Knoten	Verkehrsregime Tempo, Kfz-Streifen, Führungsform MIVerkehrsdominanz? Barrierewirkung?	Parken, Sichtbeziehungen Hindernisse, Einbauten Nutzbare Gehwegbreite?	Qualität Fußverkehrsanlage => Strecke: Breite, Oberfläche, Wegeleitsysteme => Querung: Art, Dimensionierung, Furtenzahl, Barrierefreiheit, Aufstellflächen, Wartezeit, Queren in X-Zügen, Grünzeitdauer, Abstand zu nächster Querung	Aufenthaltsqualität Belebung vorhanden? Wohlfühlfaktor, Begrünung Sitzmöglichkeiten	Bemerkungen Beobachtungen Erste Hinweise
Straße der Republik Höhe Bushaltestelle Herzogsplatz	T50 (eher schneller), 4 Spuren, deutliche Kfz-Dominanz	n.B.: ~ 2m, P: mit Warnblinker auf Gehweg- seite Ost	Gute Gehwegqualität,	keine Belebung, keine Ziele, Bank an Haltestelle, 3 Bäume	Keine Entrée-situation, Über-gang von überörtlich zu innerstädtisch fehlt
Str. d. Rep. 22-30	T50, 2 Spuren, Stadtboulevard- charakter	P: in Buchten, Gehwege an Ecke bündig vorgezogen, Sicht o.k.; n.B.: ~ 1,8m	Lange (verkehrsuntoste) Mittelinselschraffur zwischen Kfz-Streifen vorhanden, die von Fußgängern sehr rege als Querungshilfe genutzt wird, um in die Diltheistr. zu gelangen	Baumallee => angenehmer Schatten	Fußgänger stehen ruhig auf Schraffur + warten auf V.-lücke => Mittelinsel schaffen?
Str. d. Rep. Höhe August-Wolf-Str.	T50, 2 Spuren, Stadtboulevard- charakter	P: in Buchten, Gehwege an Ecke bündig vorgezogen, Sicht o.k.; n.B.: ~ 1,8m,	Echte Mittelinsel vorhanden, Mittelschraffur geht durchgängig weiter	Baumallee, belebter	Mittelinsel wird sehr rege genutzt von/in August-Wolf-Str.
Rathausstr., Robert-Krekel-Anlage (Westseite)	T50, Einbahnstr. (Ri. Süd), Kfz-Rück- stau durch Ein-/Ausparker	P: Längsbuchten (W), Schräg- parker (mittig, Grünanlage) mit Schein, n.B.: 1,6-2m	Zebrastrifenquerung mit Gehwegnasen Höhe Hopfgartenstr. (2-armig) mit guter Anhal- tebereitschaft Ri. Grünanlage, wer woanders queren will wird aber angehupt, Q.: o.k.	Deutlich belebter , Außen- gastronomie (pollerge-sichert!), viele Ziele	Eigentlich T30 -charakter + typi- scher Bereich für flächiges Que- ren, erfolgt aber nicht
Robert-Krekel-Anlage (Grünanlage)	Fußgängerbereich	P: Schrägparker zur Grün- anlage hin auf Ost-/Westseite	Zugänge von Ost-West o.k., Um Grünanlage ist Gehweg nicht asphaltiert (o.k.), ca. 1- 1,2m (o.k. nur als Zuweg zu geparkten Kfz genutzt),	Viele Sitzmöglichkeiten, Müllei- mer, Bäume, mittel-mäßig be- spielt	Entw.potential Grünfläche, Man quert Park eher, als zu blei- ben (Uhrzeit? 9h)
Rathausstr. Ecke August-Laut-Str.,	T50, Einbahnstr. (Ri. Süd), schnelle und schneidende Linksabbieger aus R.str.	Schraffur, die Parken auf NO- Ecke verhindern soll wird miß- achtet, keine Sicht	O-W-Wegbeziehung für Fußgänger ist gefährlich, die potentielle Aufstellfläche zum Que- ren Richtung West/Schloßpark wird von Kfz überfahren (deutliche Brems- und Reifenspu- ren zu sehen),		Gefahrenstelle Linksabbieger aus R.str. schneiden NO-Ecke über- fahren Gehweg
Robert-Krekel-Anlage (Grünanlage) Südseite	T50, Einbahnstr. (Ri. Ost)	Parken weit von Ecke R.Str. zurückgezogen, ohne Park- schein (offiziell?)	Leider keine Fußwegbeziehung in den Park von Süden kommend möglich weder an Rathausstr. noch an der Straße der Republik	Öffentl. WC, begrünter Park nebenan, aber leider kein Zu- gang von Süden	
Str. d. Republik Ostseite Robert-Krekel- Anlage	T50, Einbahnstr. (Ri. Nord), 1 Kfz-Spur + 1 Bus (mißbraucht als Anlieferparkstreifen)	n.B. >2m	Leider ist die Fußwegebeziehung vom Vorplatz Galeta über die beiden Zebra-streifen (Robert-Krekel-Anlage) nicht in einer Linie und zusätzlich verstellt durch Telefonzelle, Schaukästen => Wegbeziehung verdeutlichen (Fußstapfen?)	Platz vor „Galeta“ als Treffpunkt genutzt, belebt , Sitz- möglichkeiten am Rand	Platz könnte im Zentrum bespielt werden (Brunnen, Spielgeräte) als „gute Stube“
Schloßpark Ausgang auf August-Laut-Str.		Parken bis direkt an Eingang keine Sicht	Keine Aufstellfläche vorhanden, was für Schul-/Kindergartengruppen wichtig wäre beim Verlassen des Parkes, kein Fußgängerleitsystem mit Hinweis auf Schloßpark	Schöner Park mit viel Aufent- haltsqualität, Spiel- und Sitz- möglichkeiten	Je 1 Parkplatz nördlich und süd- lich des Einganges zurück neh- men
Rathausstr. 60-72	T50, Einbahnstr. (Ri. Süd)	Längsparken beidseitig am Fahrbahnrand, n.B.: ~ 2m		Nicht mehr so belebt, weniger Ziele, keine Bäume mehr, kein Aufenthalt	Stadtschlucht-Charakter, große abgeschlossene Häuser-blöcke
Rathaus-, Wilhelm-Tropp-Str.	T50, Einbahnstr. (Ri. Süd)	Gehwege an Ecken bündig zu Parkbuchten vorgezogen, Sicht o.k.	Zebrastrifen + Fahrbahnverengung Höhe W.-T.-Str., gut nutzbar	Deutlich belebter, mehr Ziele Sitzen nur an Bushalt	
Rathausstr. 42-56	T50, Einbahnstr. (Ri. Süd), Kfz fließt langsam bzw. steht (Rückstau von Ampel Armenruthstr.)	Parken beidseitig in Buchten (W) bzw. Fahrbahnrand (O), n.B.: ~ 2m	Queren faktisch flächig möglich aufgrund des Kfz-Rückstaus zwischen den stehenden Fahrzeugen	Belebt, Marktstand vor Post (n.B. hier nur ~1,2m)	Im Längsverkehr (N-S-Richt-ung) gehen Leute eher auf Westseite, weil mehr Ziele?
Rathausstr. Ecke Ar- menruthstr.	T50, Einbahnstr. (Ri. Süd), 1 Spur + eigener Rechtsabbieger (wozu?)	2 Masten (Fahne+Ampel) mitten im Gehweg stören sehr, n.B.: ~ 1m	Aufstellfläche an LSA in NW-Ecke viel zu klein (Kindergartengruppen!), wichtige Querver- bindung zum Park (O-W); Wartezeiten: 32s. (O-W), 38s. (N-S); Grünzeitdauer o.k.	belebt	In N-S-Richtung einige Rotgeher, Rechtsabbieger nicht genutzt (verzichtbar?)
Schloßpark Höhe Ar- menruthstr.		Gute Ausgangssituation ohne sichtversperrendes Parken	Fußwege unterschiedlichster Qualität + Führung zum Flanieren, Joggen... Radweg mit bituminös gebundener heller Oberfläche quert Park (keine Radwegweisung)	Schöner Park	

Fortsetzung Tabelle A 2-2

Standort / Abschnitt Strecke bzw. Knoten	Verkehrsregime Tempo, Kfz-Streifen, Führungsform MIVerkehrsdominanz? Barrierewirkung?	Parken, Sichtbeziehungen Hindernisse, Einbauten Nutzbare Gehwegbreite?	Qualität Fußverkehrsanlage => Strecke: Breite, Oberfläche, Wegeleitsysteme => Querung: Art, Dimensionierung, Furtenzahl, Barrierefreiheit, Aufstellflächen, Wartezeit, Queren in X-Zügen, Grünzeitdauer, Abstand zu nächster Querung	Aufenthaltsqualität Belebung vorhanden? Wohlfühlfaktor, Begrünung Sitzmöglichkeiten	Bemerkungen Beobachtungen
Rathausstr. 26-40		Parken beidseitig am Fahr- bahnrand (mit Schein) n.B.: ~2m (z.T. nur ~1,2m)	Gehwegbreite für Fußgängerfrequenz z.T. zu eng (REWE), Hindernislauf um Auslagen, Schilder, Kübel; hier wurde rotes Pflaster verlegt, als hätte man dem Fußgänger einen roten Teppich ausgerollt (geht auch in Mainstr. rein)	Belebt, Bank nur an Bushalt keine Bäume	
Rathausstr. Ecke Mainstr.		Parken geht bis an Ecke schlechte Sicht	Gehwegecken sind auf „0“ abgesenkt ohne Blindenleitsystem		Parken von Ecke zurückziehen
Rathausstr. 12-24 bis Adolf-Todt-Str.		Parken beidseitig n.B.: 1,6-1,8m	A.-T.-Querung ist mit Zebrastreifen und durch Poller abgesteckte „Gehwegnase“ gesi- chert	Keine Belebung, wenig Ziele z.T. Leerstände	Wenig Fußgänger
Rathausstr. bis Rhein- anleger	Kfz-Dominanz, 2-spurige Einbahnstr. (Rechts-/Linksabbieger)		LSA Rheingastr. : 45s. Wartezeit	Außengastronomie mit Kfz- Charme (laut)	
Rheingastr. mit Ufer- promenade	1 Streifen je Fahrtrichtung auf Rhein- gastr.		Sehr breite Rheinuferpromenade , leider ganz ohne Wegeleitsystem Richtung Biebrich Innenstadt oder Schloßpark	Viel Aufenthaltsqualität, Fla- niermeile	Viele Radfahrer
Achse Stettiner Str., Str. der Republik	Einbahnstr. in Nordrichtung als Pendant zur Rathausstr., „gefühlte“ stärkere Ver- kehrsdominanz (obwohl Belastung wie R.Str.?)	Parken beidseitig längs, n.B. ~ 1,6m		Deutlich weniger belebt, weniger Ziele (nur Netto), nur Marien- platz hat Aufent-haltsqualität	Viel weniger Fußgänger, sie lau- fen die Achse nicht entlang
O-W-Achsen	i.d.R. Z30	Parken beidseitig, n.B. ~ 1,5m	Wichtige Verbindungsfunktion von Wohnviertel zur Innenstadt, bzw. zum Schloßpark und z.T. weiter als Achse zum Bf.	Belebt war Mainstr.	Läden (periodischer Bedarf), Handwerker



- Nutzungen**
- Apotheke
 - Lebensmittel
 - Kiosk
 - Gastronomie
 - Bäcker
 - Hotel
 - Post
 - Bank
 - Friseur
 - sonstige Geschäfte
 - soziale/ kulturelle Einrichtungen

- Verkehrsregime**
- Tempo 50
 - Tempo 30
 - Fußwegeverbindung
 - Lichtsignalanlage
 - Fußgängerfurt
 - Bushaltestelle
 - Grünfläche
 - - - Betrachtungsgebiet



Landeshauptstadt
Wiesbaden

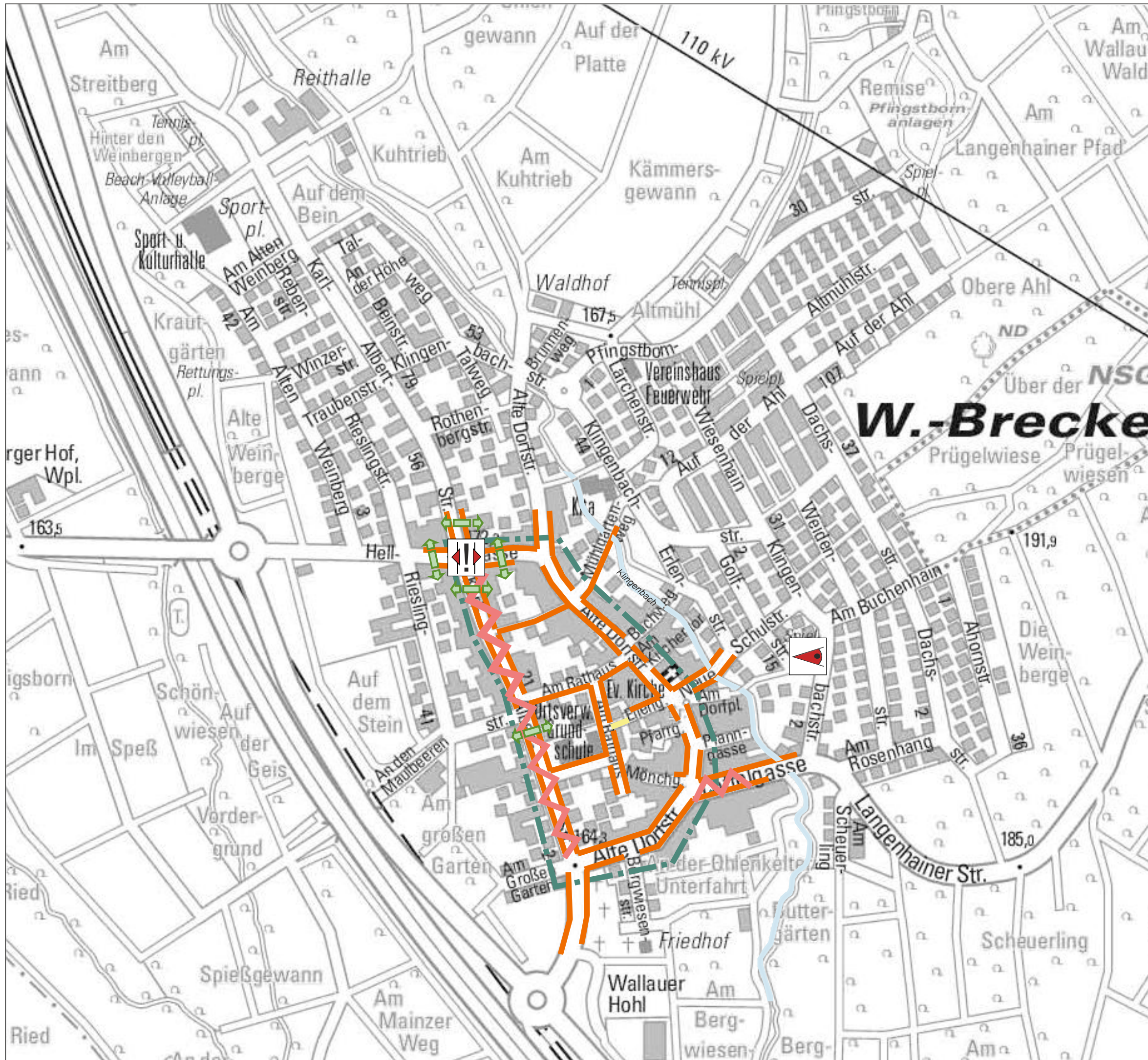
VEP Wiesbaden 2030

**Bestandsaufnahme Nahmobilität
Breckenheim: Nutzungen und
Verkehrsregime**

Datum: 27.07.2016 ohne Maßstab

z i v Zentrum für
integrierte Verkehrssysteme

VERKEHRLÖSUNGEN



- nutzbare Gehwegbreite**
- < 150 m
 - 1,50-2,00 m
 - > 2,50 m
- Querungssituation**
(Momentaufnahme, max. Zeitbedarf)
- Queren in 1 Zug, Dauer < 60 sec.
 - Queren in 1 Zug, Dauer > 60 sec.
 - Queren in 2 Zügen, Dauer > 60 sec.
 - Barrierewirkung
 - Aufstellfläche zu klein
 - eingeschränkte Sicht
 - Betrachtungsgebiet



Landeshauptstadt Wiesbaden

VEP Wiesbaden 2030
Bestandsaufnahme Nahmobilität Breckenheim: Bewertung

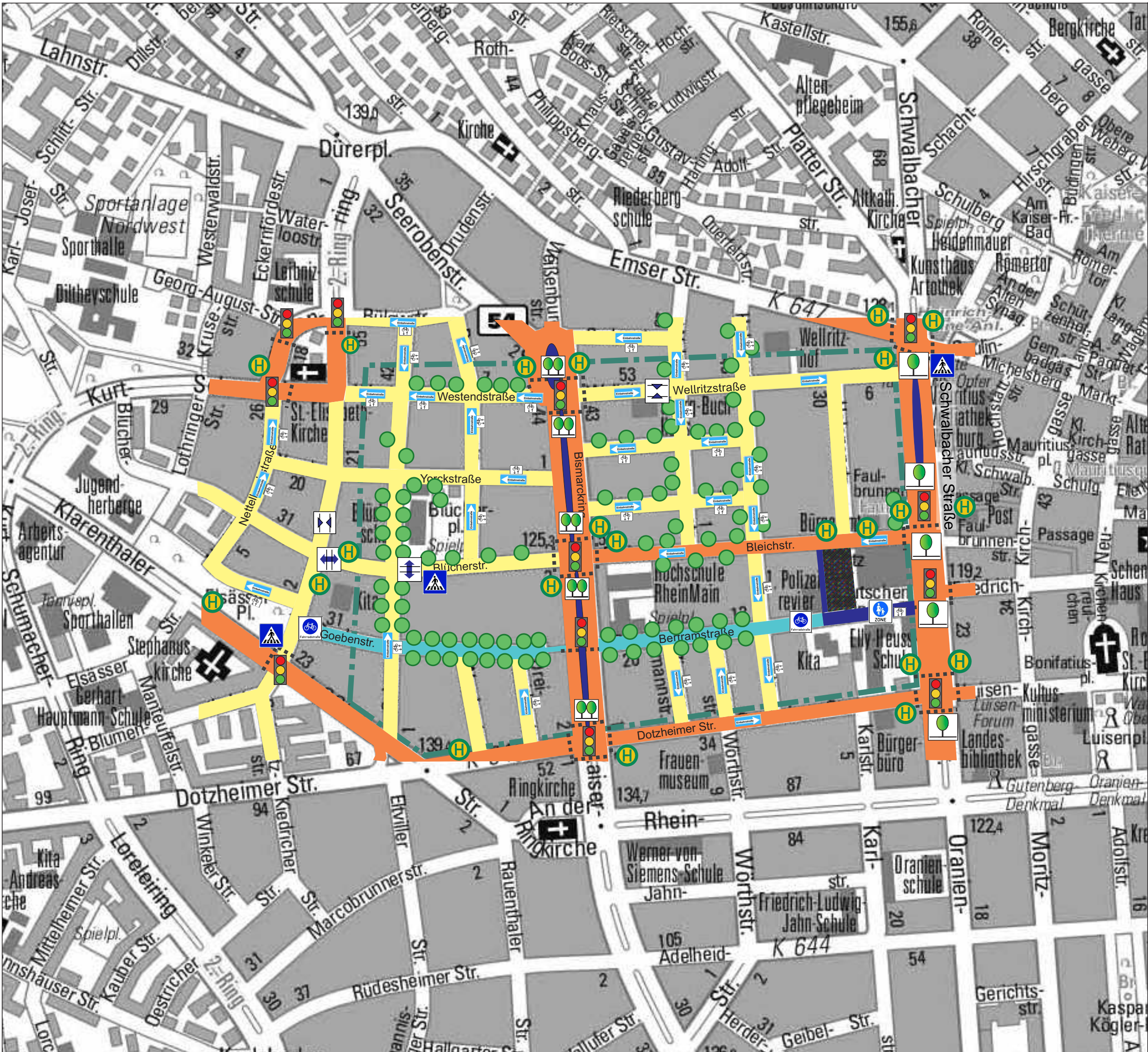
Datum: 27.07.2016 ohne Maßstab

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

VERKEHRLÖSUNGEN

Tabelle A 2-3: Breckenheim. Bestandsaufnahme der Nahmobilität (Aufnahme 21.07.2015)

Standort / Abschnitt Strecke bzw. Knoten	Verkehrsregime Tempo, Kfz-Streifen, Führungsform MIVerkehrsdominanz? Barrierewirkung?	Parken, Sichtbeziehungen Hindernisse, Einbauten Nutzbare Gehwegbreite?	Qualität Fußverkehrsanlage => Strecke: Breite, Oberfläche, Wegeleitsysteme => Querung: Art, Dimensionierung, Furtenzahl, Barrierefreiheit, Aufstellflächen, Wartezeit, Queren in X-Zügen, Grünzeitdauer, Abstand zu nächster Querung	Aufenthaltsqualität Belebung vorhanden? Wohlfühlfaktor, Begrünung Sitzmöglichkeiten	Bemerkungen Beobachtungen Erste Hinweise
Karl-Albert-Str. 2-20	T50, 1 Spur je Richtung	P: einseitig, halbseitig auf Gehweg (West), n.B.: 0,8m	Schmale Gehwege , Autos fahren im Begegnungsfall über ohnehin schmale Gehwege mit unverminderter Geschwindigkeit hinweg WZ an FSA: 11s. (Anforderungstaster im Rahmen Schulweg)	Keine Belebung, Sitzen nur an der Bushaltestelle	Fußgänger sind nur abschnittsweise auf K.-A.-Str. unterwegs, nicht im Längsverkehr
Am Rathaus (Nord)	T30	Parken einseitig am Fahrbahnrand (Süd), n.B.: 0,8	Gehwegbreite ist für einen offensichtlichen Schulweg zu gering		Schulkinder
Ellengasse (am Breckenheimer Stübchen)	T30, Sackgasse	Wenig Parken, Umlaufsperr am Gassenende, n.B.: 1,8m	Schöne Fußachse		Einige Fußgänger unterwegs (trotz großer Hitze)
Karl-Albert-Str. 22-72	T50, 1 Spur je Richtung	P: einseitig auf Fahrbahn (West), n.B.: 0,8m	Abgepollerter Gehwegbereich am Straßenknick (gegen Überfahren?)	Als Fußgänger quetscht man sich an Häusern entlang	Alte Durchgangsstr. scheint nach wie vor von Durchgangs-verkehr genutzt zu werden
Gässchen zwischen K.-A.-Str. und Alte Dorfstraße	Reiner Fußweg	n.B. 1-0,8m; Brombeer-ranken verengen Weg	Asphalтиerte Fußgängerachse geht weiter über Mühlgartenweg	Begrünt, etwas beengt (Mauern, wuchernde Hecken)	
Karl-Albert-Str., Hellgasse	T50, 1 Spur je Richtung	Ampelmasten stören, n.B.: 0,4-0,6m	Gehwegecken an Ampeln sind sehr eng, quasi keine Aufstellflächen vorhanden, LSA: WZ 47s. , 10s Grün (SW-SO-Ecke)... WZ für Schulweg lange	Keine Begrünung, kein Aufenthalt, kein Sitzen, unangenehmer Bereich	Schüler quetschen sich zwischen Hauswand + Ampel-mast durch, Metzger geschl.
Hellgasse	T30, deutlich weniger Verkehr	Parken einseitig auf Str.-Süd-Seite, schlechte Sicht	Gehweg hört auf Straßensüdseite nach 20m auf, ein Queren auf die Nordseite ist aufgrund schlechter Sichtbeziehung schwierig	beschaulich	Fußgänger laufen z.T. einfach auf der Str.
Alte Dorfstr.	T30, deutlich weniger Verkehr,	Parken vereinzelt z.B. vor Bäcker 1 Platz, sonst ein-seitig (West); n.B.: z.T. <0,4m	Gehweg ist z.T. nicht vorhanden, man kann sich faktisch hinter den parkenden Autos nicht mehr vorbeiquetschen	Belebt, Ziele (Bäcker, Bank), Wohlfühlen +	Fußgänger laufen z.T. einfach auf der Str.
Mühlgartenweg	Sackgasse für Kfz, Anliegerverkehr	Umlaufsperr beim Bäcker	Fußweg zum KiGa bzw. nach Westen Verbindung zur K.-A.-Str.		Genutzte Fußachse
Pfad am Bachlauf	Fußweg		Trampelpfad am Bach; leider keine Fortsetzungsoption nach Norden (KiGa geht bis an Bachlauf) bzw. nach Süden (Bebauung bis an Bachlauf)	Sitzbank, Grün, Aufenthalt	Kinder, Gassigeher
Bachweg	Fußweg		Asphalтиerte Verbindung zwischen Erlenstr. /Am Rathaus bis zur K.A.-Str.	Schön zu gehen	Kinder
Dorfplatz(bereich)	Wenig Verkehr			Sitzbänke, Brunnen, Bäume (Schatten), Schachbrett	Schöner Platz, Schlecker hat leider geschlossen (Leerstand)
Gasse von Dorfplatz zur Klingenbachstr.		Schlechte Sicht am Ostende am Ausgang zur Klingen-bachstr.		Schöne genutzte Fußachse, viel Grün, Spielplatz, attraktiv über Bachlauf	Fußgänger nutzen Gasse z.T. in Kombination mit der Ellengasse
Löffelgasse/ Alte Dorfstr.	T50, 1 Spur je Richtung	Kein Parken (zu eng), n.B. z.T.<0,5m	abgepollerte Gehwegecken (gegen Überfahren!)	Wohlfühlen -, Grün -	
Ortsausgang Süd am Friedhof	T50	Kein Parken	Beidseitig Gehweg vorhanden	Begangen v.a. mit Ziel REWE	Trampelpfad als Abkürzung zum REWE



Tempo 50
Tempo 30

Einbahnstraße
Radverkehr frei
Fahrradstraße

Fußwegeverbindung /
Fußgängerzone
Lichtsignalanlage
Fußgängerfurt
Fußgängerüberweg
Querungshilfe (Mittelinsel)
Fahrbahneinengung

Bushaltestelle
Grünfläche
Baum
Mitteltrennung mit Allee
Mitteltrennung mit Baumreihe
Betrachtungsgebiet

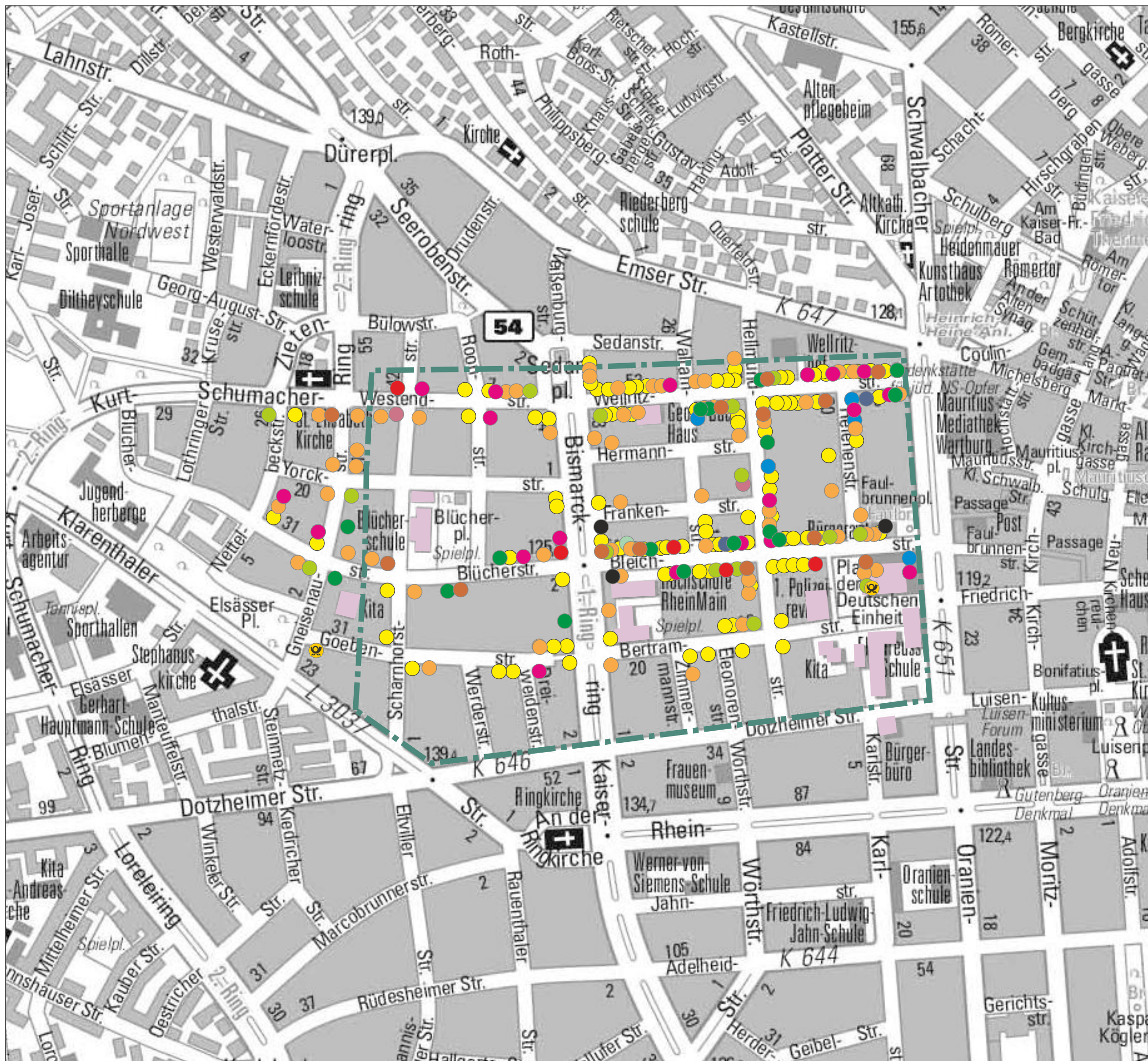
Landeshauptstadt
Wiesbaden

VEP Wiesbaden 2030
Bestandsaufnahme Nahmobilität
Westend: Verkehrsregime

Datum: 08.09.2016 ohne Maßstab

Z I V Zentrum für
integrierte Verkehrssysteme

VERKEHRS-LÖSUNGEN



- Apotheke
- Lebensmittel
- Drogeriebedarf
- Kiosk/Totto-Lotto
- Gastronomie
- Bäcker
- Metzger
- Hotel
- Post
- Bank
- Friseur
- Bekleidung/Textilwaren
- Sport/Freizeit
- sonstige Geschäfte
- soziale/kulturelle Einrichtungen
- - - Betrachtungsgebiet



**Landeshauptstadt
Wiesbaden**



VEP Wiesbaden 2030

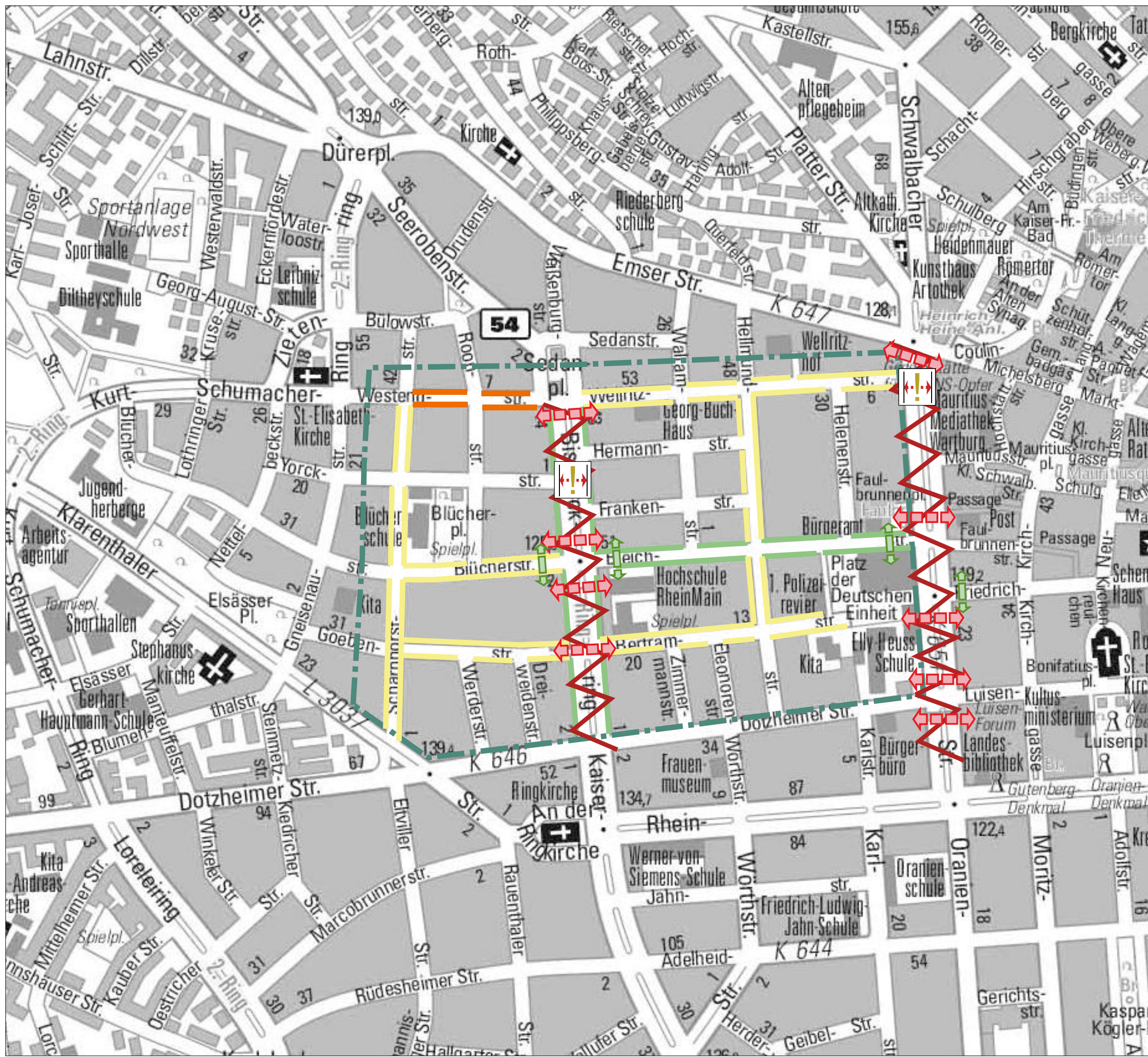
**Bestandsaufnahme Nahmobilität
Westend: Nutzungen**

Datum: 27.07.2016 ohne Maßstab

z i v Zentrum für
integrierte Verkehrssysteme

VERKEHRS-LÖSUNGEN



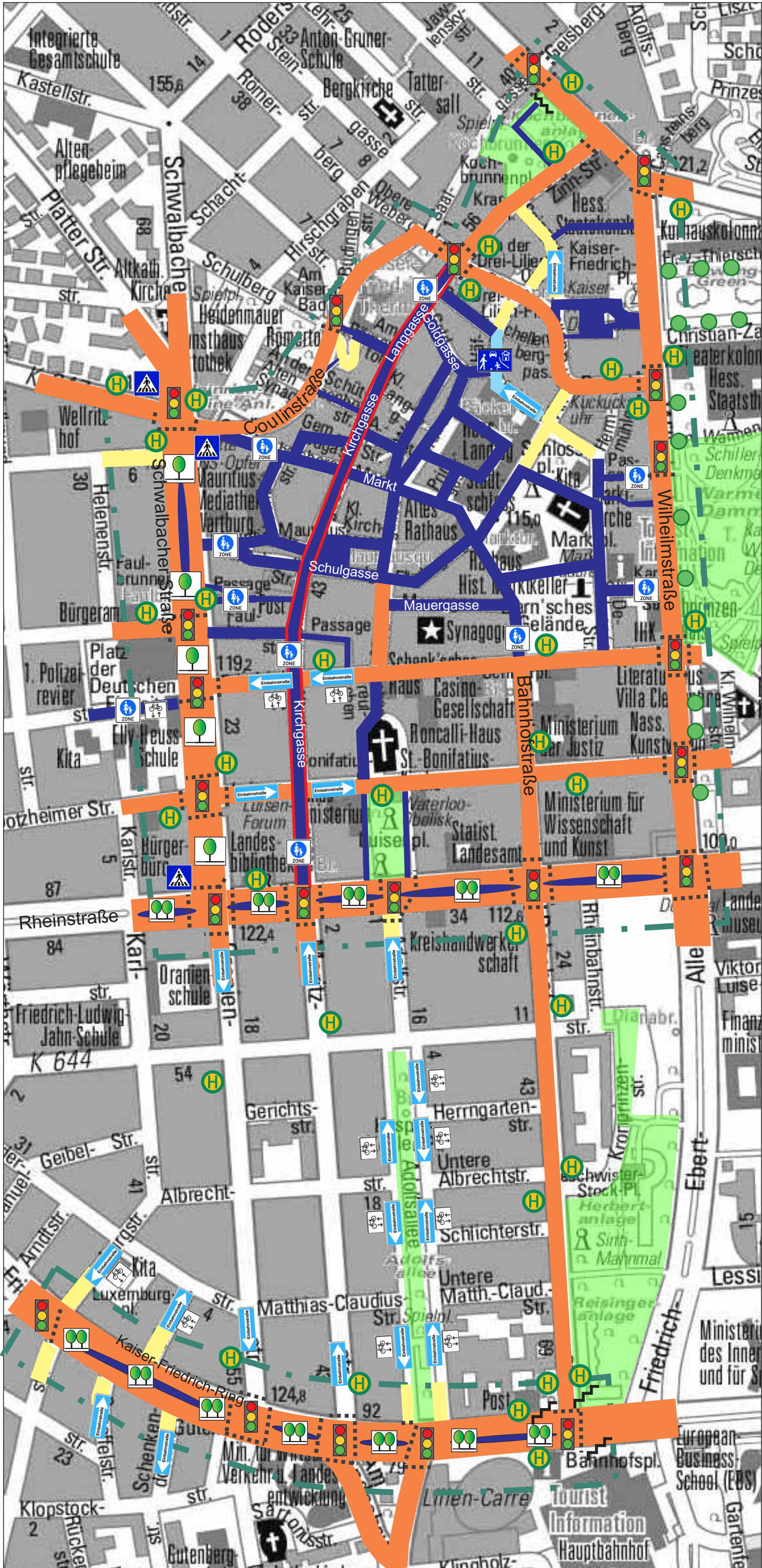


- nutzbare Gehwegbreite**
 - < 150 m
 - 1,50-2,00 m
 - > 2,50 m
- Querungssituation**
(Momentaufnahme, max. Zeitbedarf)
 - Querensymbol: Querensymbol
 - Querensymbol: Querensymbol
 - Querensymbol: Querensymbol
 - Querensymbol: Querensymbol
 - Querensymbol: Querensymbol
 - Querensymbol: Querensymbol
- Betrachtungsgebiet**



Tabelle A 2-4: Westend: Bestandsaufnahme Nahmobilität (Aufnahme 21.07.2015)

Standort / Abschnitt Strecke bzw. Knoten	Verkehrsregime Tempo, Kfz-Streifen, Führungsform MIVerkehrsdominanz? Barrierewirkung?	Parken, Sichtbeziehungen Hindernisse, Einbauten Nutzbare Gehwegbreite (n.B.)	Qualität Fußverkehrsanlage => Strecke: Breite, Oberfläche, Wegeleitsysteme => Querung: Art, Dimensionierung, Furtenzahl, Barrierefreiheit, Aufstellflächen, Wartezeit, Queren in X-Zügen, Grünzeitdauer, Abstand zu nächster Querung	Aufenthaltsqualität Belebung vorhanden? Wohlfühlfaktor, Begrünung Sitzmöglichkeiten	Bemerkungen Beobachtungen Erste Hinweise
Platz der Deutschen Einheit (Süd)	Fußgängerzone mit Charakter eines verkehrsberuhigten Bereiches; funktio- nelle Einheit mit Innenstadt wird gestal- terisch nicht deutlich	Rad-/ Call-a-bike-Parken Ecke Schwalbacher Straße	Aktuell Baustelle des Projektes "Bäche ans Licht" (Westseite), wird nach Umbau ein at- traktiver Platz mit Wasser, Bäumen, Sitzen, Verweilen => Nahmobilitätsachse Richtung Bertramstr. und Blücherstr. bzw. Innenstadt Verknüpfung zur Innenstadt (über Schwalbacher) wird nicht intuitiv deutlich	Im Südbereich (vor Schule) wirkt Platz grau ; Bäume, Grün, Ange- bot zum Sitzen fehlt	Im vorhandenen Platzbereich nur Durchgang, kein Aufent-halt oder Treffpunkt
Bertramstraße	Radfahrstraße , Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung	Anwohnerparken: schräg (S), Buchten (N); n.B.: ~ 1,5m	Radwegeleitsystem	Baumallee , ruhig, Grün, kein Sitzen	Wohnstraßencharakter mit Eck- kneipe
Bertramstraße Ecken Hellmund-, Eleo-noren- , Zimmerstr.	Radfahrstraße , Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung, Kreu- zungsbereich aufgepflastert	Gehwegecken bündig bzw. als Gehwegnase ausgeführt, gute Sicht			Viele Fußgänger und Radfahrer im Längs- und Querverkehr
Querung Bismarckring	5 Spuren + 1 Radfahrstreifen, T50		LSA mit Queren in 1 Zug (stadtauswärts), 2 Züge (stadteinwärts); WZ: 40s.; Querungs- vorgang: 1min. (stadtauswärts); 1:40 (stadteinwärts); Radfahrerfurt prima, querbar in 1 Zug beide Richtungen		
Goebenstraße	Radfahrstraße , Querungsbereiche aufgepflastert	P: längs (S+N); n.B.:~1,5m	Radleitsystem	Sitzbank Ecke Scharnhorst	
Scharnhorststraße	Z30, Einbahnstraße, Radfahrer frei	Straße gepflastert (ungünstig für Radler); n.B.: ~1,5m		Bäume, schöne Vorgärten	Fußgänger, z.T. Gehwegradler (glatter Belag)
Scharnhorststraße, Blücherstraße	T30, 1 Spur je Richtung, Busverkehr		FÜ mit Mittelinsel (Schulnähe)	Belebt, Läden entlang Blücher- straße als Ziele	
Scharnhorst vor Blü- cherschule	Z30,	P: längs (W), quer (O); Geh- wegnase vor Schule; ~1,5m		Hier findet Nahmobilität und Aufenthalt statt	Viele junge Familien, Kinder mit Lauftrad unterwegs
Westendstraße	Z30, Einbahnstraße, Radfahrer frei	P: längs (N+S); n.B.: 1-1,5m	z.T. zu eng zum Nebeneinandergehen; Radfahrer auf Gehweg stören, zumal sie stadt- einwärts = bergab auch recht schnell werden	„ studentisches Leben “, Eckknei- pen, Aufhalten und Treffen, Baumallee	z.T. Gehwegradler (glatter Belag)
Querung Bismarckring	5 Spuren, T50		LSA mit Queren in 2 Zügen (beide Richtungen), stadteinwärts mit sehr langer WZ auf Mittelallee; Querungsvorgang: 1:50 (stadteinwärts);	Mittige Baumallee	Rotgeher
Wellritzstraße	Z30, Einbahnstraße mit Rad frei, Auf- domungen an Querstraße	P: längs (N+S), n.B.: ~1,7m	Aufdomung und vorgezogene Ecken erleichtern Querbarkeit, an Ecken Rad-absteller als „Poller“	Viel Leben auf der Straße (I, T), Cafés, Kneipen... als Ziele	Am westlichen/östlichen Ende Billigläden, sonst Lebensmittel
Wellritzstraße, Schwalbacher Straße	T50, 7 Spuren, Kfz-Dominanz		Direkte Laufverbindung fehlt ; Umweg über LSA Schwalb.Str./Coulin Str. nehmen nur Ältere oder Personen mit Kindern, alle anderen queren direkt über Mittelallee während Kfz-Pausen (Querende beobachten gut) => Trampelpfade	Übergang von beschau-lichem Westend zu lauter Straße ist abrupt	Trampelpfade auf Mittelallee, keine gefährliche Situation beo- bachtet
Hellmundstraße	Z30, gegenläufige Einbahnstraße	P: längs (O/W); n.B. ~1,5m	Man trifft sich auf Straße	Baumreihe (O)	B-Lage, nachts?
Bleichstraße	T50 , 2 Spuren, Einbahnstraße (Ri. W), Busverkehr, Charakter eher von T30	P: längs (S); n.B.: ~2,5m	Einkaufsstraße mit deutlich breiteren Gehwegen, faktisch können die beiden Spuren flächig gequert werden	Belebteste Straße im Westend (Rückgrat), viele Ziele, kleine Bäume, kein Angebot zum Sit- zen	Sehr viel Fußverkehr, gelebte Nahmobilität
Bleichstraße, Bismarckring	5 Spuren + 1 Radfahrstreifen, T50		LSA mit Queren in 1 Zug (beide Richtungen), WZ: 50s., Bismarckring zerschneidet natürliche Einheit „Westend“ in 2 Teile		
Verbindung Yorckstr. Hermann-, Franken-	5 Spuren Bismarckring, T50		Direkte Laufverbindung fehlt , Diagonalqueren über Kfz-Spuren während der Verkehrs- pausen wird praktiziert	Mittige Baumallee	Trampelpfade auf Mittelallee, keine gefährliche Situationen



- Tempo 50
- Tempo 30
- Verkehrsberuhigter Bereich (Z 385)
- Einbahnstraße
- für Radverkehr frei
- Fußwegeverbindung
- Treppe
- Fußgängerzone - Radfahrer frei
- Fußgängerzone - Radfahrer frei 20-11 Uhr
- Lichtsignalanlage
- Fußgängerfurt
- Fußgängerüberweg
- Bushaltestelle
- Grünfläche
- Baum
- Mitteltrennung mit Allee
- Mitteltrennung mit Baumreihe
- Betrachtungsgebiet



Landeshauptstadt Wiesbaden



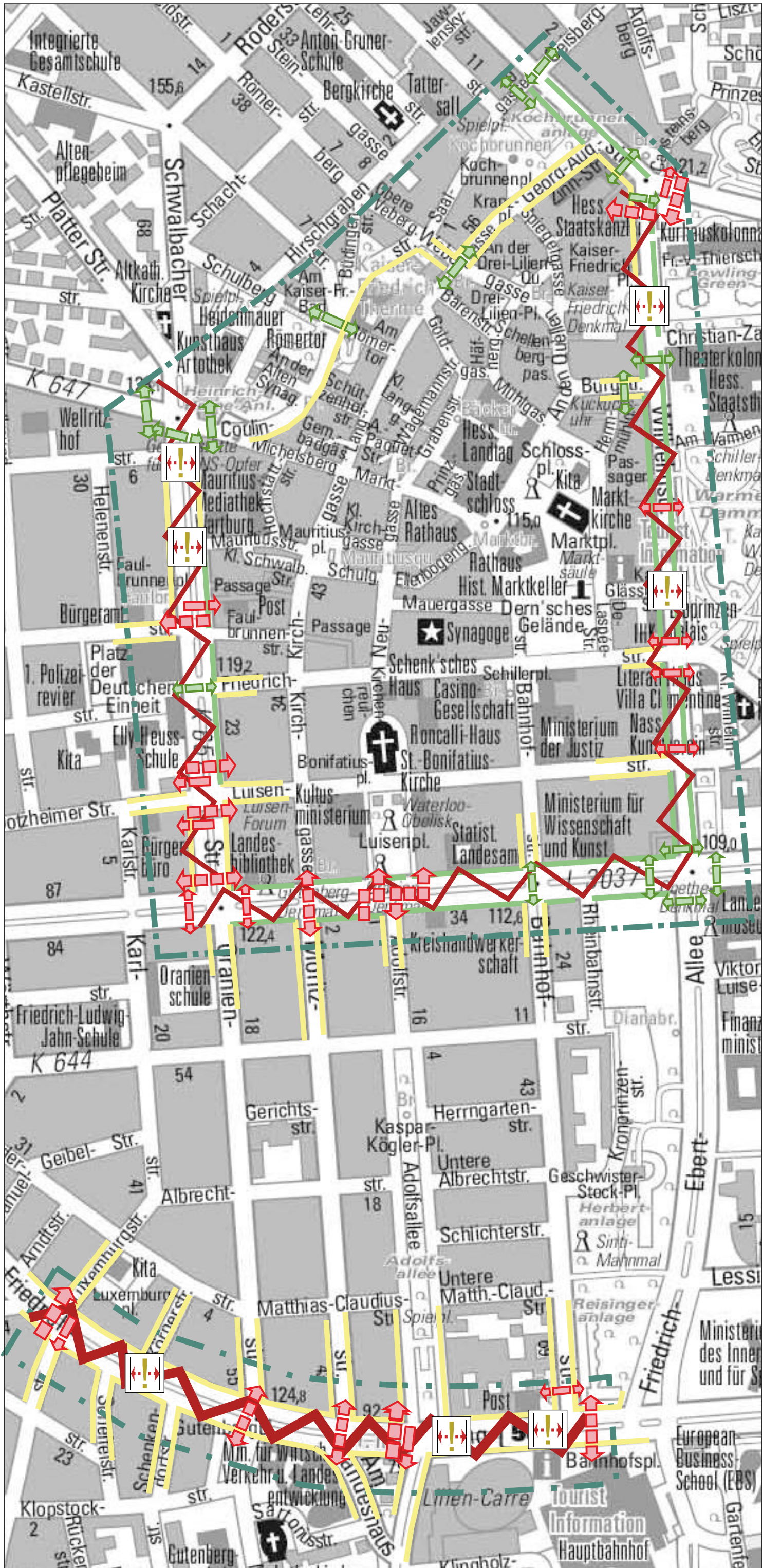
VEP Wiesbaden 2030

Bestandsaufnahme Nahmobilität
Innenstadt: Verkehrsregime

Datum: 08.09.2016 ohne Maßstab



VERKEHRLÖSUNGEN



- nutzbare Gehwegbreite**
- < 150 m
 - 1,50-2,00 m
 - > 2,50 m
- Querungssituation**
(Momentaufnahme, max. Zeitbedarf)
- Queren in 1 Zug, Dauer < 60 sec.
 - Queren in 1 Zug, Dauer > 60 sec.
 - Queren in 2 Zügen, Dauer > 60 sec.
 - Kfz-Dominanz / Barrierewirkung
 - fehlendes Querungsangebot
- Betrachtungsgebiet



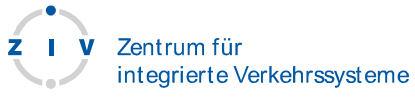
Landeshauptstadt Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

Bestandsaufnahme Nahmobilität
Innenstadt: Bewertung

Datum: 27.07.2016 ohne Maßstab



VERKEHRLÖSUNGEN

Tabelle A 2-5: Innenstadt: Bestandsaufnahme Nahmobilität (Aufnahme 22.07.2015)

Standort / Abschnitt Strecke bzw. Knoten	Verkehrsregime Tempo, Kfz-Streifen, Führungsform MIVerkehrsdominanz? Barrierewirkung?	Parken, Sichtbeziehungen Hindernisse, Einbauten Nutzbare Gehwegbreite?	Qualität Fußverkehrsanlage => Strecke: Breite, Oberfläche, Wegeleitsysteme => Querung: Art, Dimensionierung, Furtenzahl, Barrierefreiheit, Aufstellflächen, Wartezeit, Queren in X-Zügen, Grünzeitdauer, Abstand zu nächster Querung	Aufenthaltsqualität Belebung vorhanden? Wohlfühlfaktor, Begrünung Sitzmöglichkeiten	Bemerkungen Beobachtungen Erste Hinweise
Bahnhofsvorplatz	/		Fußgängerwegeleitsystem +	+ Belebung, - Grün, ~ Sitzen versteckt am Rand, kein Aufenthalt, sehr heiß!	„wild“ abgestellte Räder am Treppenabgang und am Eingang (B+R-Bedarf)
Kaiser-Friedrich-Ring Bahnhofsstr.	8 Kfz-Spuren, starke Kfz-Dominanz Laut, Barrierewirkung, T50 Radfahrstreifen je Ri. (nur 1,6m)	/	Queren in 2 Zügen (beide Richtungen), Grünzeiten sind kurz (10s.) – aber lange Räumzeiten, langes Warten auf Mittelinsel, Aufstellflächen o.k. alternativ: Unterführung mit 2 Ausgängen auf Bahnhofsstr.	Sehr frequentierte Querung, Grün in angrenzender Reisinger Anlage +	Sehr viele Rotgeher, keine gefährliche Situation beobachtet
Querung Bahnhofstr.	5 Spuren, T50		Queren in 1 Zug über Mittelinsel, GZ o.k., Furtteile werden zeitversetzt grün westl. wird schneller grün, z.T. queren Fußgänger auch die noch rote östliche		z.T. gefährlich, wenn Linksabbieger aus K.-F.-R. abfließen
Achse Bahnhofstr. Reisingeranlage	5 Spuren (später 3 + 2 Radstreifen), T50, wichtige Busachse		Schöne Fußachse entlang Grünanlage mit Wegeleitsystem, nach Norden aus der Grünanlage heraus, ist der Ausgang etwas versteckt (ungünstig für eine direkte Nahmobilitätsachse)	+ Wohlfühlen, + Sitzen, + Grün, + Brunnen/Wasser, Aufenthalten, Belebung	Fußgänger im Längsverkehr laufen fast alle auf Ostseite (Park)
Kaiser-Friedrich-Ring Adolfsallee	6 Spuren, T50, starke Barriere-wirkung, Kfz-Dominanz		Queren in 1 Zug (stadtauswärts), 2 Züge (stadteinwärts) mit Warten auf breiter Mittelallee; für Radverkehr aus Biebricher Allee fehlt Furt (SO-NO) => a) auf Gehweg in Gegenrichtung (B.A.), b) über Am Ladeshaus/Moritzstr. zur Stadt	Begrünte Allee, kaum Fußgängerlängsverkehr am Ring Belebung -	Für Radverkehr fehlt direkter Anschluss von/nach Süden, Rechtsabbieger aus K.F.-R. gefährlich (Warnleuchte?)
Adolfsallee	Einbahnstr. je Richtung, mittig Allee/Park,	längs am Straßenrand und schräg im Wechsel, Sicht z.T. schlecht bei Parkausgang	Schöner Geh-, Aufenthaltsbereich in der Alleemitte, Rad-WL-System „Innenstadt“,	Bäume, Spielplätze, belebt, Sitzen, Alleebereich als Treffpunkt	Leise, Wohnquartier mit Leben auf der Straße
Kaiser-Friedrich-Ring Moritzstr.	6 Spuren, T50, Kfz-Dominanz		Queren in 2 Zügen für beide Richtungen mit Warten auf Mittelallee, WZ: 50s; Querungszeit ges.: 2:03 (stadteinwärts); 1:15 (stadtauswärts)	Begrünte Allee, kaum Fußgängerlängsverkehr am Ring Belebung -	Mittelallee puffert etwas die Kfz-Dominanz
Moritzstr.	Einbahnstr. stadteinwärts, Busachse	Parken in 2. Reihe (Lieferr) Fahrbahn + Gehweg stört n.B. ~1,8m		Belebt, Läden + Cafés, Außen-gastro	Viele Fußgänger + Radfahrer Angenehm gemischtes Quartier („Westendflair“)
Kaiser-Friedrich-Ring Luxemburgstr.	6 Spuren, T50, etwas weniger Kfz-Dominanz	P: als Schrägparker in Mittelallee	Queren in 1 Zug (stadtauswärts), 2 Züge (stadteinwärts) mit Warten auf breiter Mittelallee; Rad-WL-System, eigene Radfahrerfurt	Grüne Mittelallee	Viele Fußgänger + Radfahrer
Luxemburgstr.	Einbahnstr. stadtauswärts mit Radweg in Gegenrichtung, Kfz- Diagonalsperre an Albrechtstr.	P: beidseitig schräg	Diagonale an Albrechtstr. nur für Fußgänger + Radfahrer => macht Viertel für Nahmobilität durchlässig	Allee	Viele Fußgänger + Radfahrer
Rheinstr., Moritzstr.	6 Spuren	P: auf Fahrspur (N) => freie Kapazitäten Kfz-Spuren?	Queren in 2 Zügen für beide Richtungen mit Warten auf Mittelallee stadteinwärts kürzer als stadtauswärts, + WL-System Fuß, Anbindung Kirchgasse (FGZ)	Mittelallee, Sitzen (FGZ: Wasserspiel)	Viele Rotgeher, freie Kapazitäten Kfz-Spuren?
Oranien-, Rhein-, Schwalbacher Str.	8 Spuren, starke Kfz-Dominanz	P: auf Fahrspur (S)	N-S-Richtung: alle 3 Furten in 1 Zug querbar, WL-System + O-W-Richtung (Schwalb.Str.): in 2 Zügen mit vertretbarer WZ auf Mittelinsel	Allee	Keine Rotgeher
Schwalbacher Str., Luisenstr.	7 Spuren (2 Busspuren), ARAS (S)		Queren in 1 Zug (stadtauswärts), 2 Züge (stadteinwärts); WL-System + Querungszeit ges.: 1:55 (stadteinwärts); 1:20 (stadtauswärts)		Rotgeher stadteinwärts
Schwalbacher Str., Friedrichstr.	6 Spuren	n.B.: 3-4m	Queren in 1 Zug (beide Richtungen), Querungszeit ges.: 1:10	Belebt, kein Sitzen	viel Fußgänger Längsverkehr an Schwalbacher (Ostseite)
Schwalbacher Str., Faulbrunnenstr.	6 Spuren + Radfahrstreifen	P: Höhe Mauritiusstr. im Halteverbot auf Gehweg	Queren in 1 Zug (stadteinwärts), 2 Züge (stadtauswärts); Querungszeit ges.: 1:15 (stadteinwärts); 1:55 (stadtauswärts); Rad-WL-System		Rotgeher stadtauswärts
Schwalbacher Str., Coulinstr.	7 Spuren, Kfz-Dominanz		Queren in 1 Zug (N-S bzw. O-W), WZ: 40s.; Nordfurt fehlt als Zugang zur Bus-haltestelle Michelsberg, Treppenabgang Schulberg als Zugang zur Stadt genutzt	Keine Baumallee mehr, heiß Anstieg	Keine Rotgeher, aber „wildes“ Queren Höhe Wellritzstr.
Coulinstr. Am Römertor	1 Spur je Richtung, deutlich weniger Verkehr, keine Barriere		FSA am Römertor, prinzipiell ist Queren gut möglich Nette Auf- und Abgänge (Treppen/Rampen) vom Schulberg zur Innenstadt	Belebte Querspange	Schulklassen, Touristen,
Webergasse, Kirchgasse (N)	3 Spuren, T50, keine so starke Kfz-Dominanz	n.B.: 1,5-2m, Gehwegecken abgepollert	LSA: Queren in 1 Zug, keine Mittelinsel, Aufstellflächen o.k.; gute Entrée-Situation in Kirchgasse	Sitzen, Bäume, Wasser in FGZ, sehr belebt, Aufenthalt	Platzartiger Bereich ist ein echter Ruhepol (Kirchgasse)
Kranzplatz	T50,	viele Schrägparker, z.T. in 2. Reihe, Taxistand, n.B.: ~2m	Platzcharakter für Fußverkehr nicht wahrnehmbar – ein Autoplatz	Asphalt dominiert, kein Aufenthalt	Kein Verweil-, sondern ein Durchgangsort

Fortsetzung Tabelle A 2-5

Standort / Abschnitt Strecke bzw. Knoten	Verkehrsregime Tempo, Kfz-Streifen, Führungsform MIVerkehrsdominanz? Barrierewirkung?	Parken, Sichtbeziehungen Hindernisse, Einbauten Nutzbare Gehwegbreite?	Qualität Fußverkehrsanlage => Strecke: Breite, Oberfläche, Wegeleitsysteme => Querung: Art, Dimensionierung, Furtenzahl, Barrierefreiheit, Aufstellflächen, Wartezeit, Queren in X-Zügen, Grünzeitdauer, Abstand zu nächster Querung	Aufenthaltsqualität Belebung vorhanden? Wohlfühlfaktor, Begrünung Sitzmöglichkeiten	Bemerkungen Beobachtungen Erste Hinweise
Kochbrunnenplatz	Nur Fußverkehr	Radanlehnbügel als „Poller“ am Platzrand	Angenehmer Platz zum Queren und Verweilen, schade ist nur, dass von Norden kommend (Geisberg) der Zugang versteckt/verbaut ist	Belebung, Sitzen, Grün, Brunnen	Treffpunkt und Ruhepol,
Tanusstr., Saalgasse, Geisberg	3 Spuren, T50, 2 Radfahrstreifen	Ecken abgepollert, kein Parken	LSA mit WZ: 50s., GZ o.k., Queren in 1 Zug; Verbindung zum Kochbrunnenplatz etwas versteckt (Treppe), breiter Flaniergehweg (Tanusstr./Kochbrunnenpl.)	Grüner Park nebenan	
Tanusstr., Georg-August-Zinn	3 Spuren, T50, 2 Radfahrstreifen (mit 1,6m)		LSA mit langer WZ als Verbindung vom Cansteinsberg/Schöne Aussicht zur Innenstadt	Kein Aufenthalt	Rotgeher
Wilhelmstr., Sonnenberger Str.	3 Spuren, T50	Parken auf westlicher Fahrspur (vor Passage)	LSA mit Queren in 1 Zug (stadtauswärts), 2 Züge (stadteinwärts) mit 10s Warten auf Mittelinsel; NW-SW-Furt fehlt	Nebenan Kurhauspark	Rotgeher stadteinwärts
Kurhauskolonade Passage	Nur Fußverkehr	n.B. 2,5m	Verweil-, Treffpunkt und Fuß-Verbindung zur Spiegelgasse (über Treppen)	Läden, Cafés, Belebung Nette Passage, wenig Grün	
Wilhelmstr. Höhe Kurhaus Kaiser-Friedrich-Platz	4 Spuren, T50	Westliche Spur zum Parken, Gehwege beidseits eng abgepollert (kein Durchlass)	Eine Mittelinsel mit Hochbord ist vorhanden (Schutz für jeweilige Kfz-Links-abbieger), wird als Querungshilfe von Fußgängern verwendet, direkte Linie vom Kurhaus zum K.-F.-Platz und Innenstadt; Abstand zu beiden LSA groß	Viele Fußgänger im Querverkehr (O-W), Sitzen + Grün + Wasser im Park	Mittelinsel nicht barrierefrei nutzbar (Rollator, Kinderwagen), enge Poller stören
Wilhelmstr. Burgstr.	4 Spuren, T50	Abgepollerte Ecken n.B.: parkseitig viel Platz	LSA mit nur 2 Furten – ist o.k. weil andere Fußwegebeziehungen über Park gut abzudecken bzw. über Zebrastreifen in Burgstr.	Baumalle , Park Sitzen (O)	
Burgstr.	3 Spuren + Radfahrstr., T50	P: schräg (S) + am Fahrbahnrand (N) im Halteverbot n.B. > 2m	Weiter Richtung Innenstadt über LSA (in 1 Zug) oder über Zebrastreifen	Großer Ahornbaum,	
Wilhelmstr. Höhe Wilhelmspassage	4 Spuren, T50		FSA ohne Mittelinsel, gute Nahmobilitätsachse (Marktkirche, W.-passage, FSA, Am Warmen Damm), weiter Abstand zur nächsten W.-str.-Querung nach Süden	Belebte Passage mit Café, Läden,	Verweilen + Durchgang
Wilhelmstr. Höhe Karl-Glössing Str.	4 Spuren, T50		Ungesicherte wilde Querungsstelle: Asphaltband unterbricht Grünzug (O) und suggeriert Querungsstelle, keine Warteposition in Fahrbahnmitte, Querende beobachten Verkehr, nutzen Kfz-Rückstau von Frd.-str.-LSA zum queren		Keine gefährliche Situation beobachtet, Querende beobachten Verkehr gut
Wilhelmstr. Frankfurter Str.	4 Spuren, viel Lkw- und Busverkehr, Kfz-Dominanz		LSA mit: Queren in 1 Zug, WZ 1min. , GZ kurz und zusammen mit drängelnden Kfz-Rechtsabbiegern aus der F. Str.	Breiter Seitenraum (O) puffert etwas Kfz-Dominanz	laut
Wilhelmstr., Bierstadter Str.	4 Spuren, T50		LSA mit: Queren in 1 Zug , ohne Mittelinsel	Breiter Seitenraum (O) puffert etwas Kfz-Dominanz	
Wilhelmstr., Rheinstr.	5 Spuren, T50, Kfz-Dominanz Radfahrstreifen (N-S, O-W)		LSA mit: Queren in 1 Zug , WZ 45s. (Querungsvorgang: 55s), WL+; merkwürdige Radfahrstreifen stranden auf Gehweg (O-W) bzw. fahren vor Baum (NO-SO)		laut
Rheinstr., Bahnhofsstr.	6 Spuren, T50	P: schräg (Mittelallee), Fahrbahn (nördliche Spur)	LSA mit: Queren in 1 Zug , WZ 45s.; Mittelallee wäre für Fußgänger im Längsverkehr schön zu gehen, aber an allen Querungen abgepollert /kein Queren, WL	Mittelallee , von Rad + Fuß genutzt, Sitzen	Radfahrer nutzen Mittelallee zw. Bf.-str. und Frd.-E.-A.
Rheinstr., Luisenplatz, Adolfstr.	6 Spuren, U-Turn-Bereich, Adolfstr. für Rad in Gegenrichtung (S) frei	Keine Sicht in Bezug auf U-Turn, wenn man auf Mittelallee O=> W geht	LSA mit : Queren in 2-3 Zügen , Querungsvorgang: 2:05 (stadteinwärts), starker Versatz bei Querung, wäre logische Fortsetzung für Achse Adolfsallee + -str., aber leider v.a. östliche Furt sehr schlecht nutzbar	Mittelallee	Viele Rot- bzw. Falschgeher , Ortsfremde finden Weg nicht, queren über U-Turn

IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de