

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

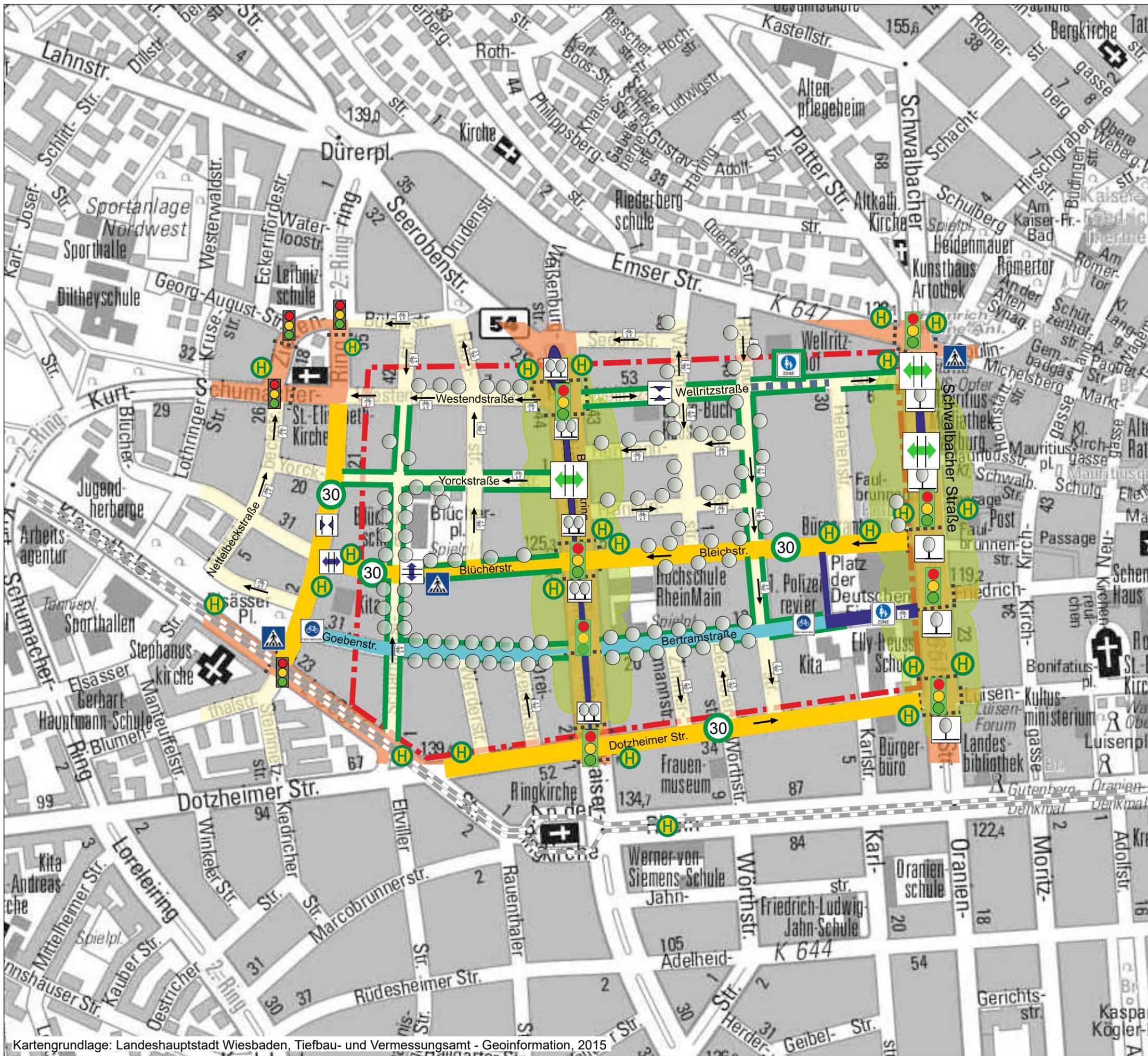


VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Fußverkehr
Biebrich: Maßnahmen Nahmobilität

Stand: April 2019 ohne Maßstab





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

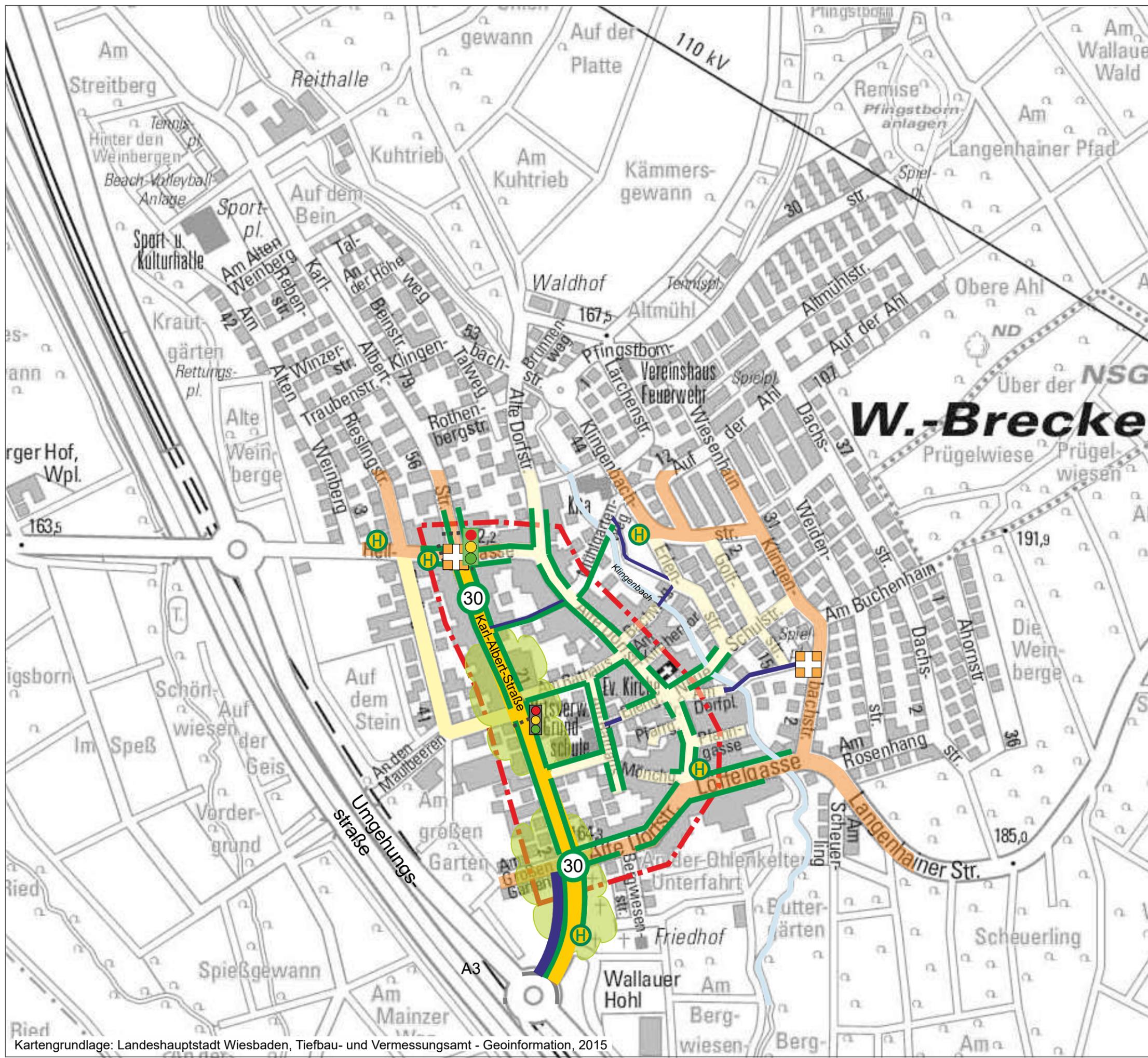
VEP Wiesbaden 2030

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

Stand: April 2019 ohne Maßstab

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

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

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

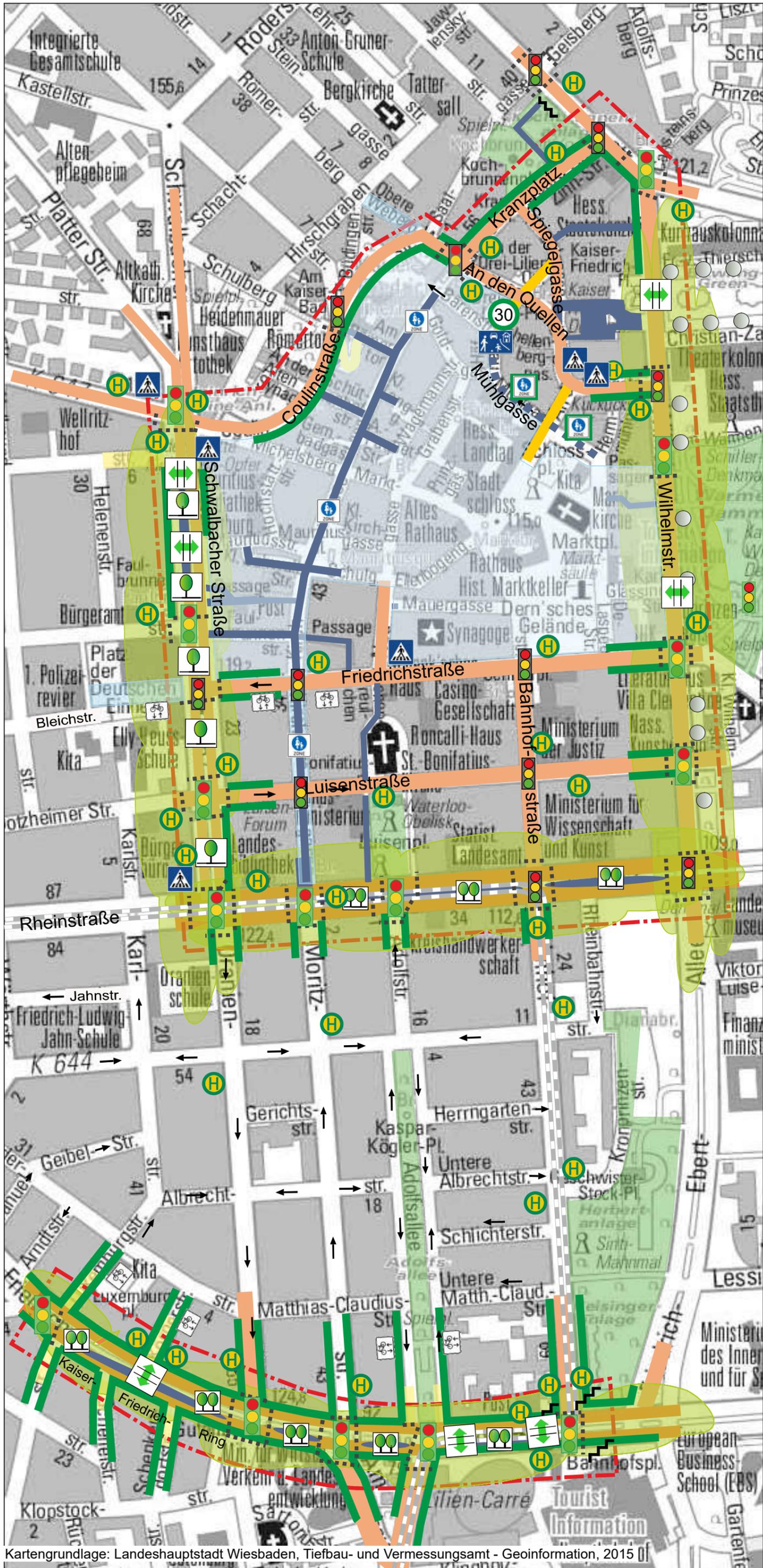


Landeshauptstadt Wiesbaden

VEP Wiesbaden 2030
 Integriertes Handlungskonzept
 Handlungsfeld Fußverkehr:
 Breckenheim: Maßnahmen Nahmobilität

Stand: April 2019 ohne Maßstab

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme



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



— Bestand

Netzkonzeption

— Grundnetz

— Zielnetz

Maßnahmen

— Netzlücke

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

--- Infrastrukturelle Maßnahme

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

----- Markierung und Beschilderung

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

■ Entwicklung Ostfeld

Anbindung an bestehendes Radverkehrsnetz berücksichtigen

0 1 2 3 km

Maßstab 1 : 100.000 auf A3



**Landeshauptstadt
Wiesbaden**



VEP Wiesbaden 2030

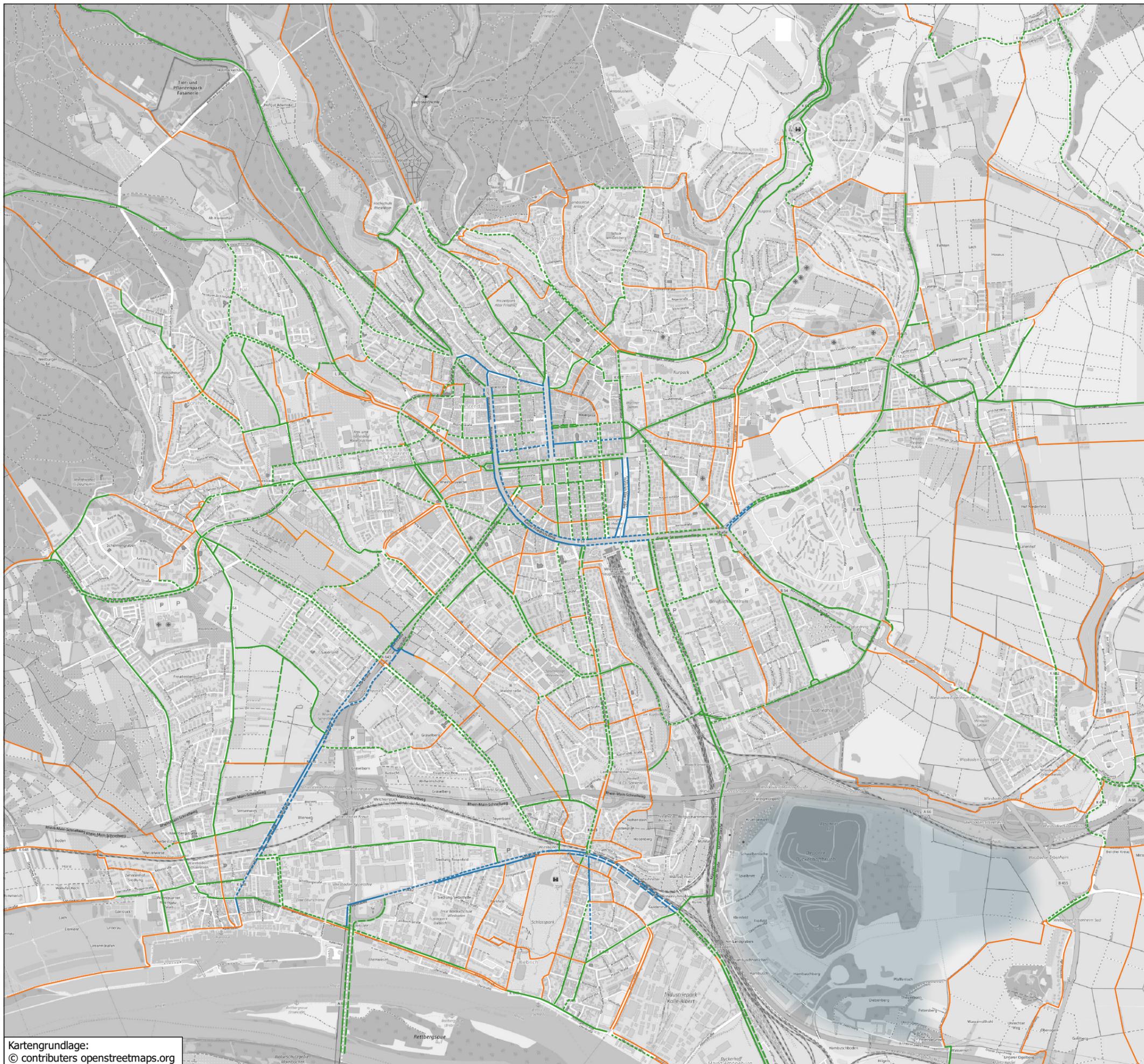
Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Radverkehr
Umsetzung Radverkehrskonzept

Grundnetz und Zielnetz

Stand: April 2019



Mobilitätslösung



— Bestand

Netzkonzeption

— Grundnetz

— Zielnetz

Maßnahmen

— Netzlücke

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

--- Infrastrukturelle Maßnahme

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

----- Markierung und Beschilderung

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

■ Entwicklung Ostfeld

Anbindung an bestehendes Radverkehrsnetz berücksichtigen

0 0.5 1 1.5 km

Maßstab 1 : 50.000 auf A3



Landeshauptstadt
Wiesbaden

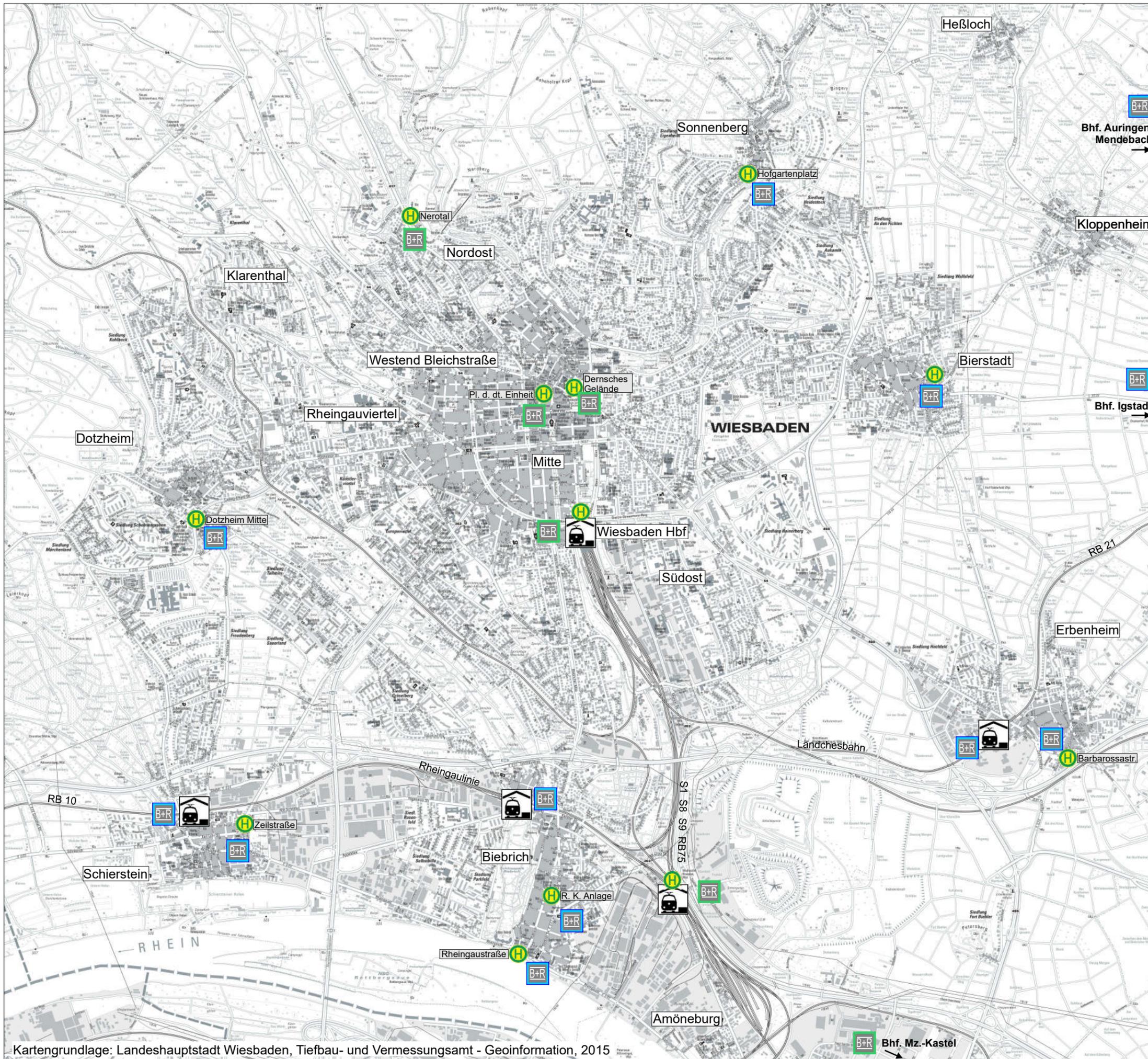


VEP Wiesbaden 2030
Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Radverkehr
Umsetzung Radverkehrskonzept
Grund- und Zielnetz

Stand: April 2019



Mobilitätslösung



Status Quo

B+R Anlage

Maßnahme

B+R Anlage: Erweiterung Bestand

B+R Anlage: Potenzial neue Anlage

Bahnhof

wichtige ÖPNV-Haltestelle

Landeshauptstadt
Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Radverkehr
Fahrradparken: Standorte B+R

Stand: April 2019 ohne Maßstab

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme



 Verortung der Maßnahmen

Kartengrundlage:
Luftbilder aus NVP 2015 

Landeshauptstadt
Wiesbaden 

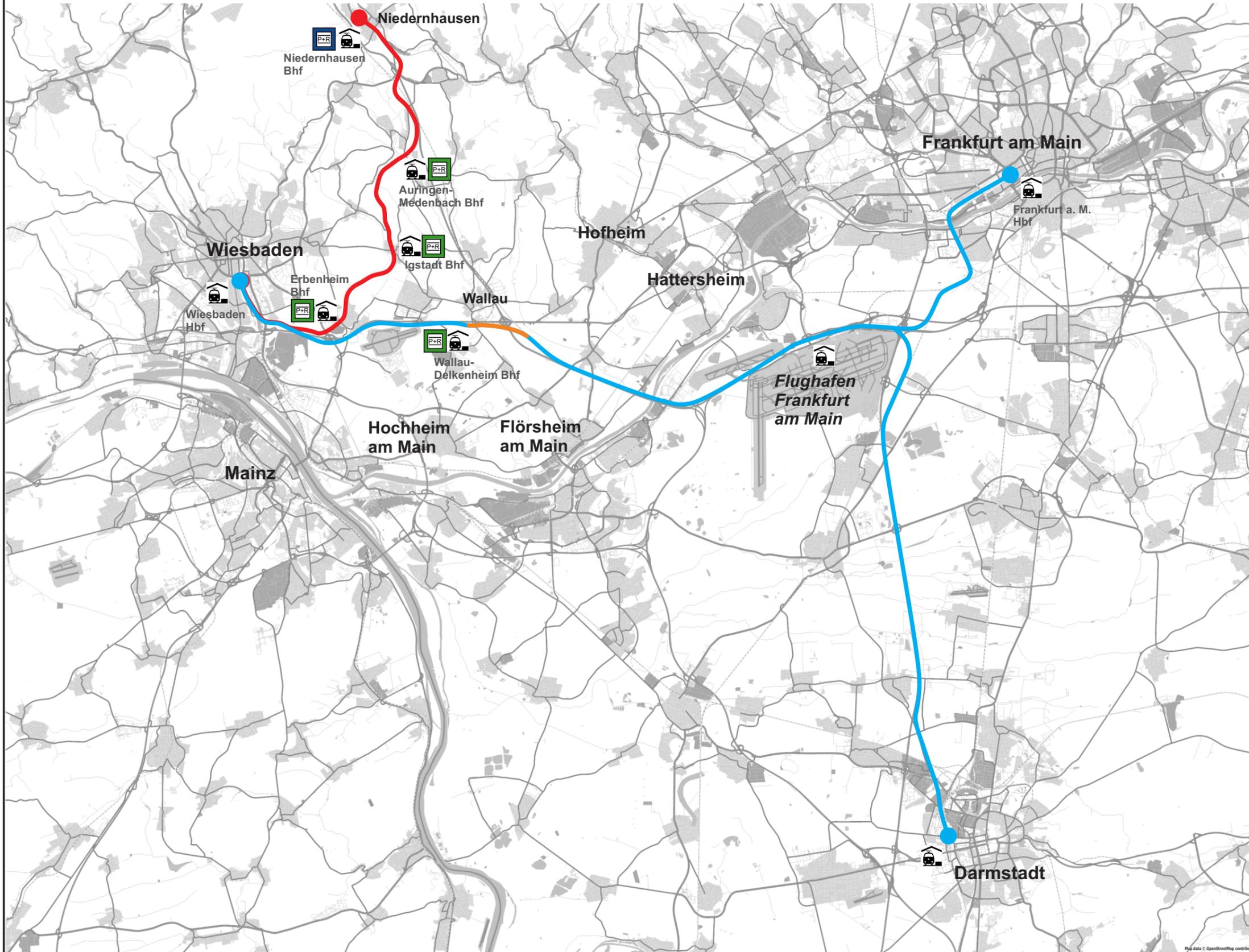
VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld ÖPNV
Optimierung im Busliniennetz

Stand: April 2019 ohne Maßstab

 Zentrum für integrierte Verkehrssysteme





-  Verlauf des Hessen-Express
-  Wallauer Spange
-  Verlauf der Ländchesbahn
-  P+R - Anlage Bestand
-  P+R - Anlage Planung
-  Bahnhof



Landeshauptstadt
Wiesbaden



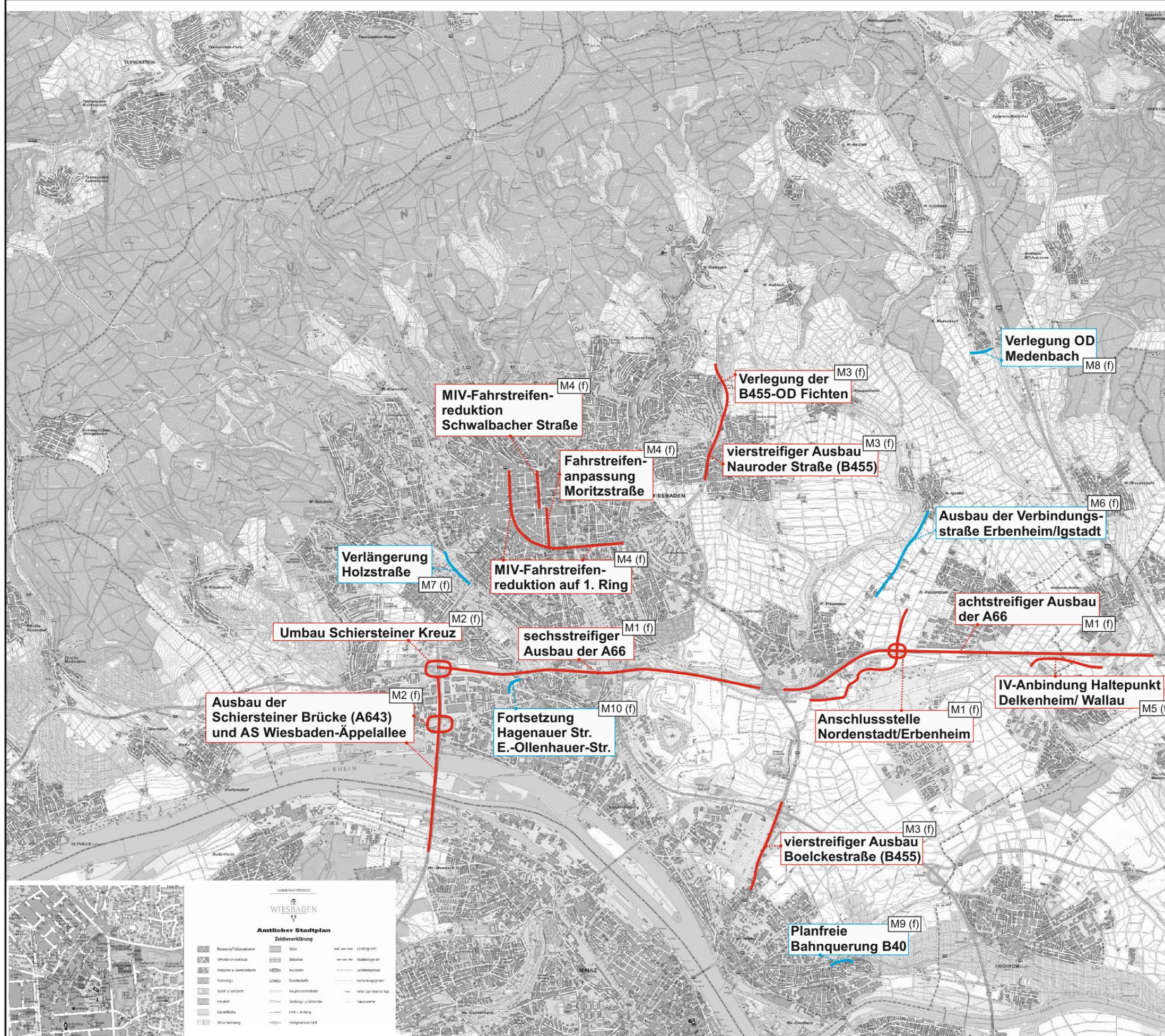
VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld ÖPNV
Direktverbindung WI-DA / FFM
„Hessen Express“

Stand: April 2019 ohne Maßstab



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



Verlegung OD Medenbach M8 (f)

Verlegung der B455-OD Fichten M3 (f)

vierstreifiger Ausbau Nauroder Straße (B455) M3 (f)

Ausbau der Verbindungsstraße Erbenheim/Igstadt M6 (f)

achtstreifiger Ausbau der A66 M1 (f)

IV-Anbindung Haltepunkt Delkenheim/Wallau M5 (f)

Anschlussstelle Nordenstadt/Erbenheim M1 (f)

vierstreifiger Ausbau Boelckestraße (B455) M3 (f)

Planfreie Bahnquerung B40 M9 (f)

Fortsetzung Hagenauer Str. E.-Ollenhauer-Str. M10 (f)

sechsstreifiger Ausbau der A66 M1 (f)

Umbau Schiersteiner Kreuz M2 (f)

Ausbau der Schiersteiner Brücke (A643) und AS Wiesbaden-Äppelallee M2 (f)

Verlängerung Holzstraße M7 (f)

MIV-Fahrstreifenreduktion auf 1. Ring M4 (f)

Fahrstreifenanpassung Moritzstraße M4 (f)

MIV-Fahrstreifenreduktion Schwalbacher Straße M4 (f)



Landeshauptstadt Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld MIV (fließend)
Neu- und Umbaumaßnahmen

Stand: April 2020 ohne Maßstab

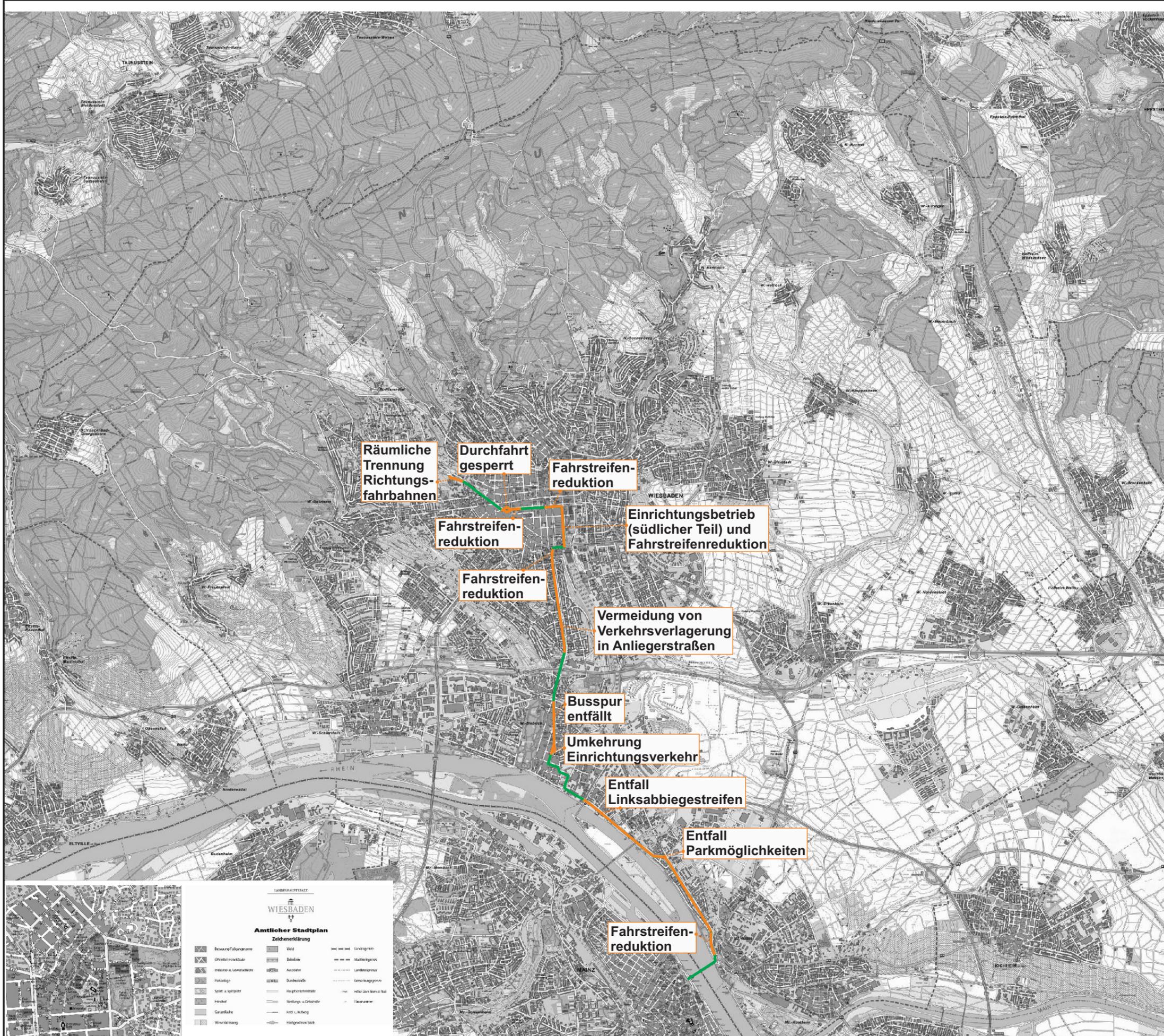
AMT LICHTERFELD
WIESBADEN
AMTLICHER STADTPLAN
Zeichenerklärung

Bebauungsformulare	Wald	Umlandgrenze
Ortskernstruktur	Biotop	Stadteingrenze
Industrie- u. Gewerbegebiete	Außenbereich	Landesgrenze
Parkanlagen	Denkmalzone	Gemeindegrenze
Sport- u. Freizeitanlagen	Hauptverkehrsstraße	Höhe über Normalnull
Industrie- u. Gewerbegebiete	Siedlungs- u. Ortskerne	Wasserlinie
Grünflächen	Höhenlinien	
Wasserlinie	Höhenlinien	

Z I V 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

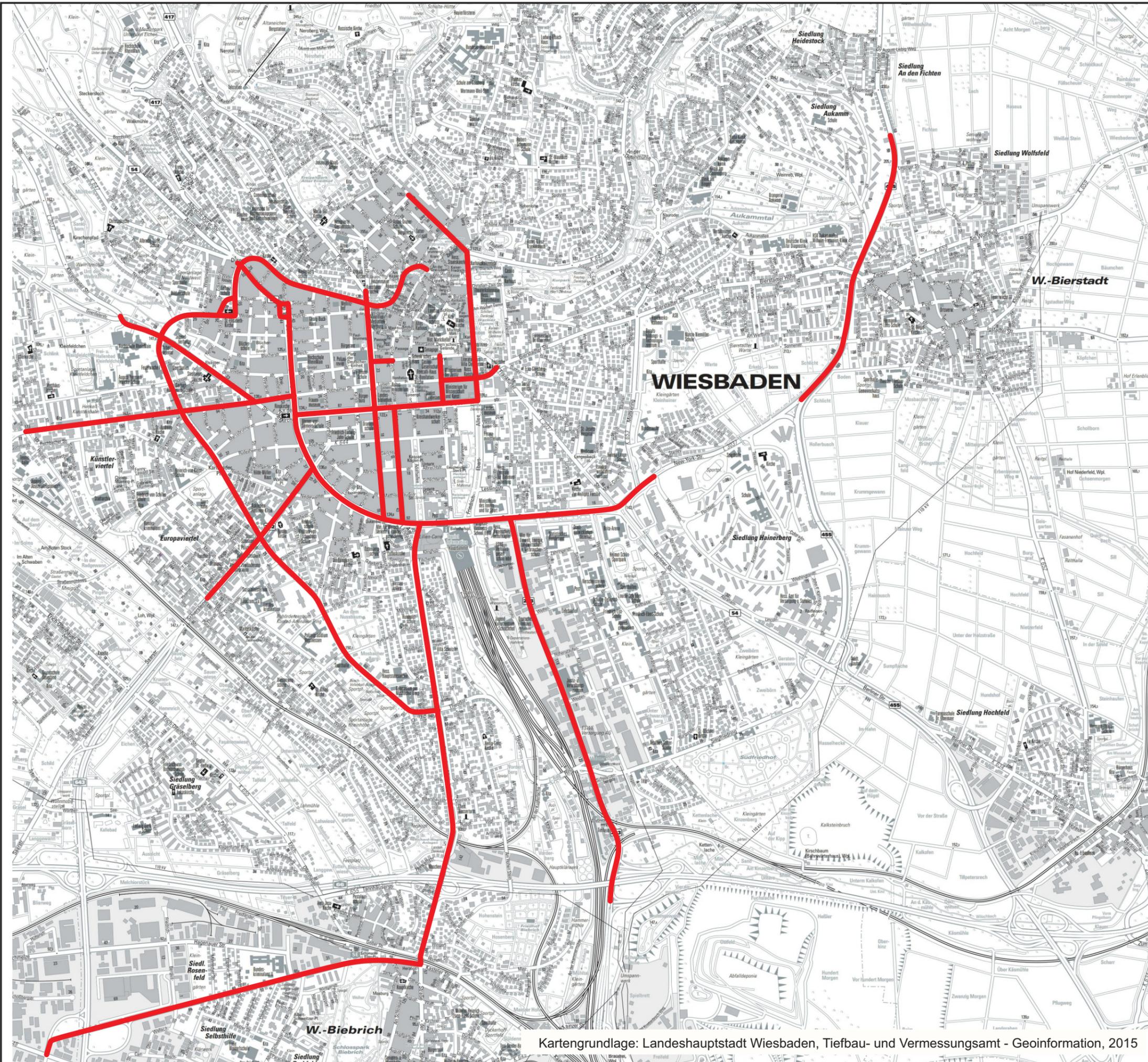
Stand: April 2019 ohne Maßstab

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

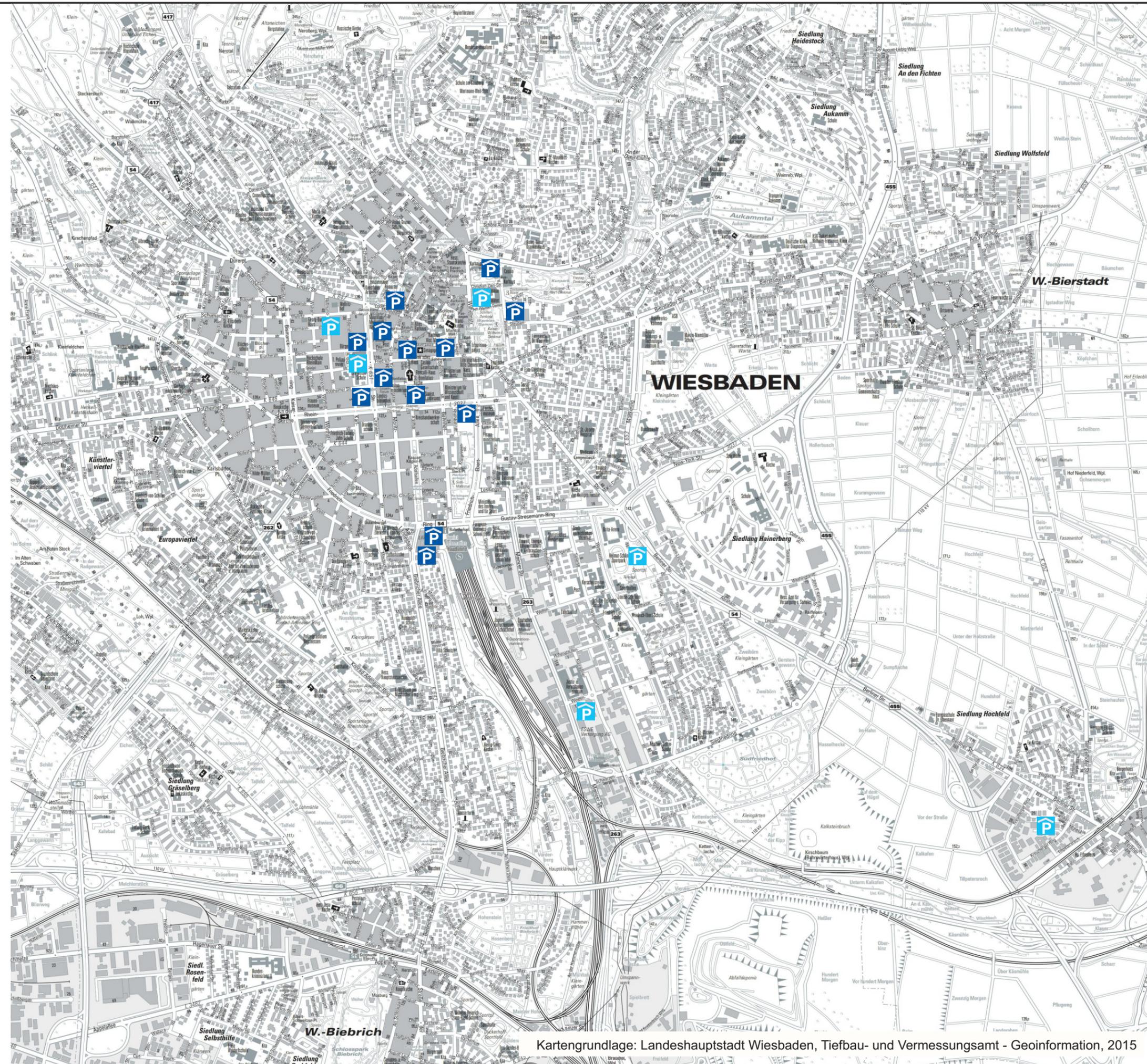
Mobilitätslösung



Parkeinrichtung
(an das Parkleitsystem angeschlossen)



Parkeinrichtung
(nicht an das Parkleitsystem angeschlossen)



Landeshauptstadt
Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

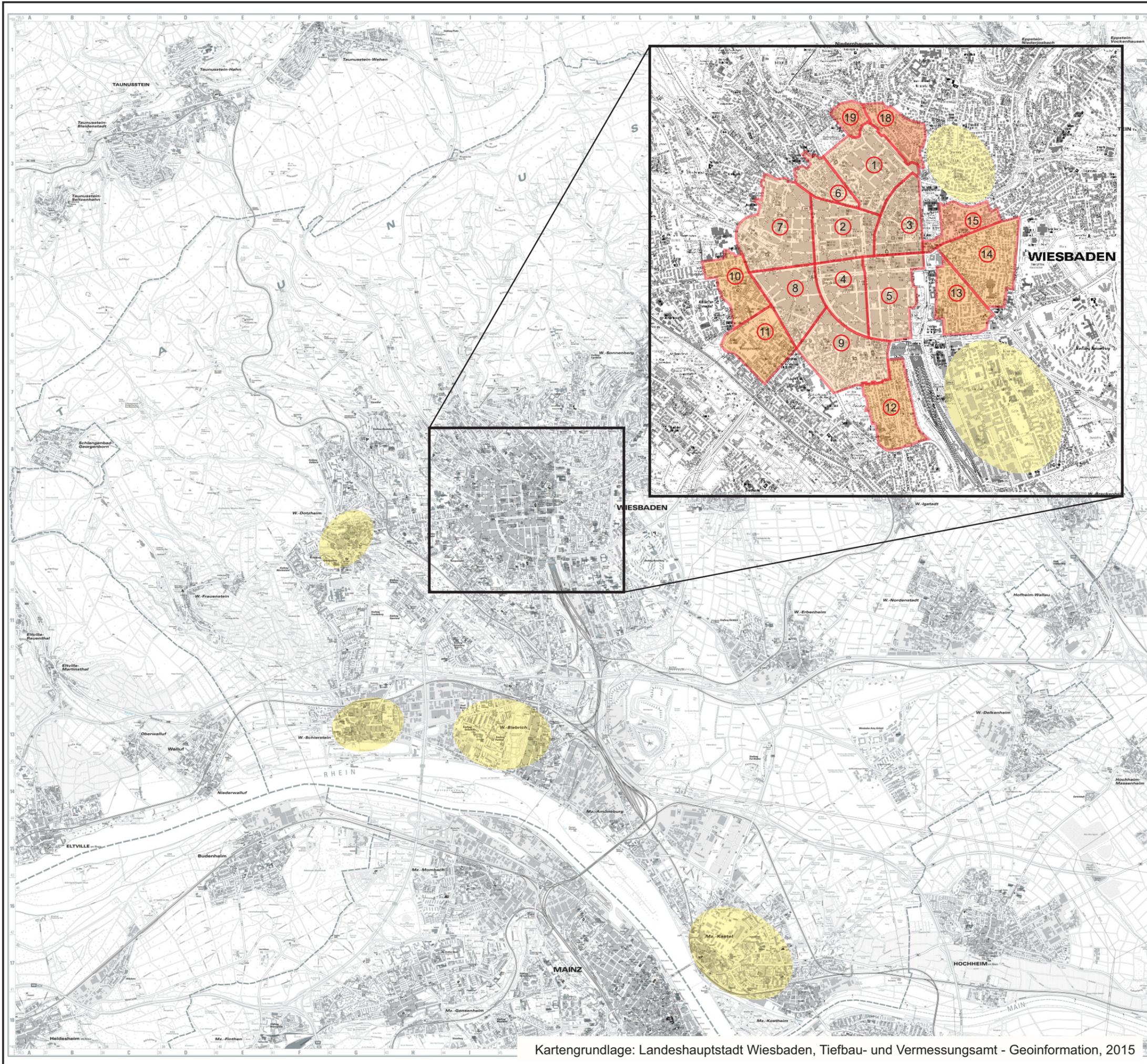
Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld MIV (ruhend)
Parkeinrichtungen

Stand: April 2019 ohne Maßstab



-  1. Stufe Bewohnerparken ab 2003 / 2004
-  2. Stufe Bewohnerparken ab 2006 / 2007
-  3. Stufe Bewohnerparken ab 2016
-  Potenzielle Parkzonen

 Bewohnerparkzone



Landeshauptstadt
Wiesbaden

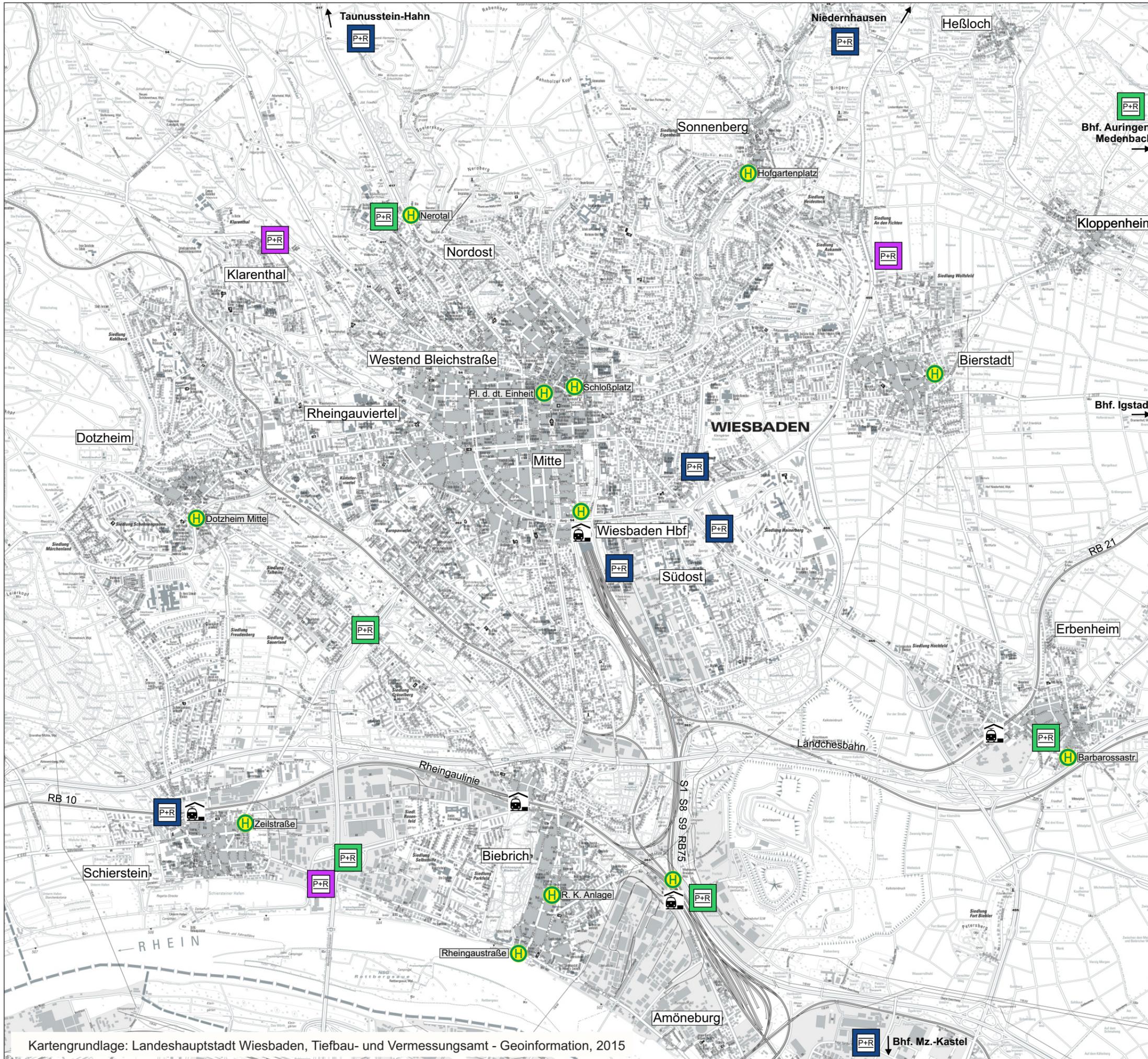


VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld MIV (ruhend)
Parkzonen

Stand: April 2019 ohne Maßstab





-  P+R Anlagen
-  Bestand
-  Handlungskonzept
-  Potenzial
-  Bahnhof
-  wichtige ÖPNV-Haltestelle



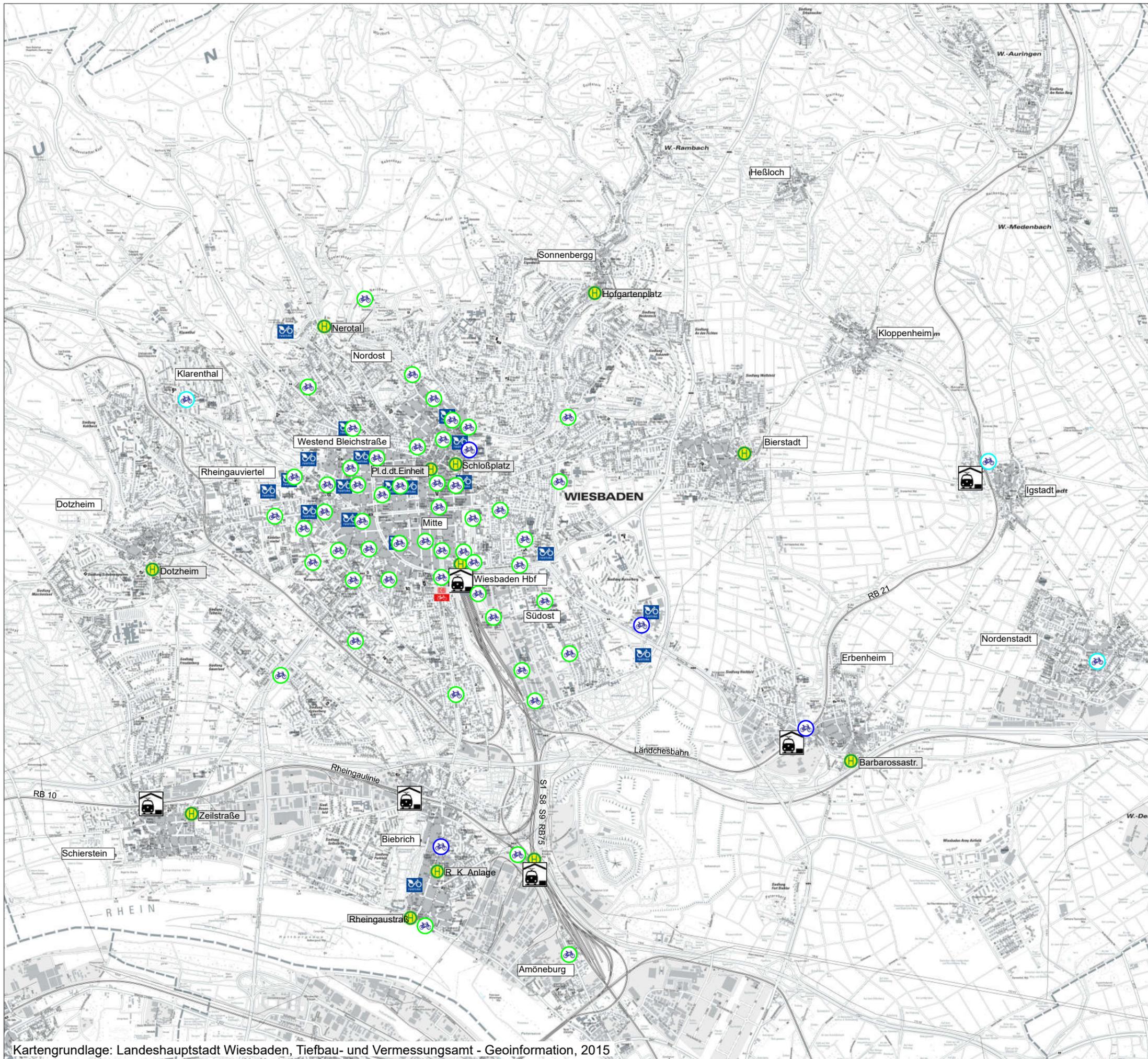
Landeshauptstadt Wiesbaden 

VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld MIV (ruhend)
P+R Anlagen

Stand: April 2019 ohne Maßstab





Status Quo

- Nextbike Station
- Call-a-bike Station
- Rad Station (seit Sommer 2018 MVGmeinRad)

Planungen

- Rad Station (tw. bereits in Umsetzung)
- weitere Standorte

- Bahnhof
- wichtige ÖPNV-Haltestelle



Landeshauptstadt
Wiesbaden

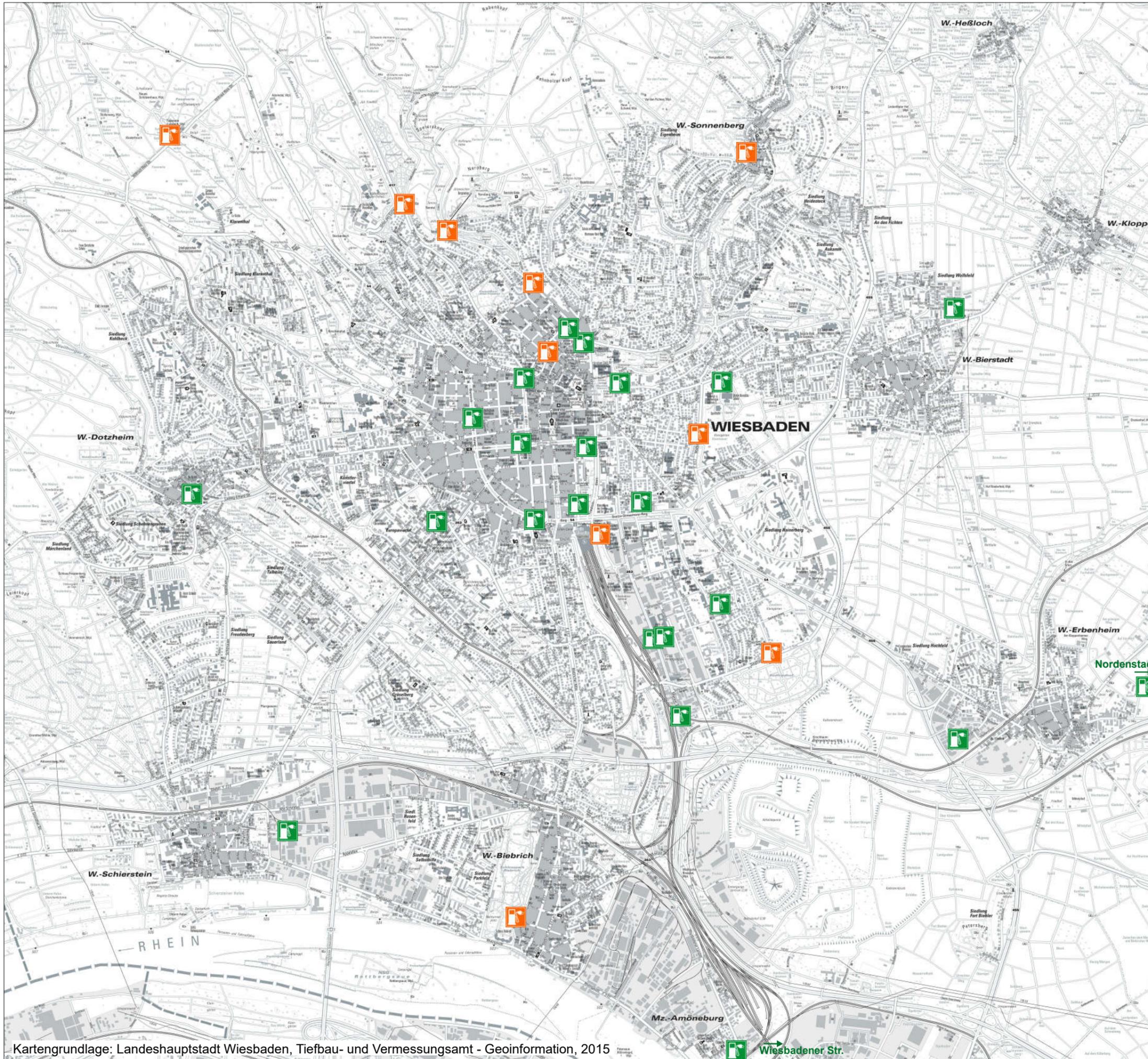


VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
Standorte Fahrradverleihsysteme

Stand: April 2019 ohne Maßstab





ESWE-Ladesäule öffentlich Bestand
(Stand 2018)



ESWE-Ladesäule öffentlich Planung
(Stand 2018)



Landeshauptstadt
Wiesbaden

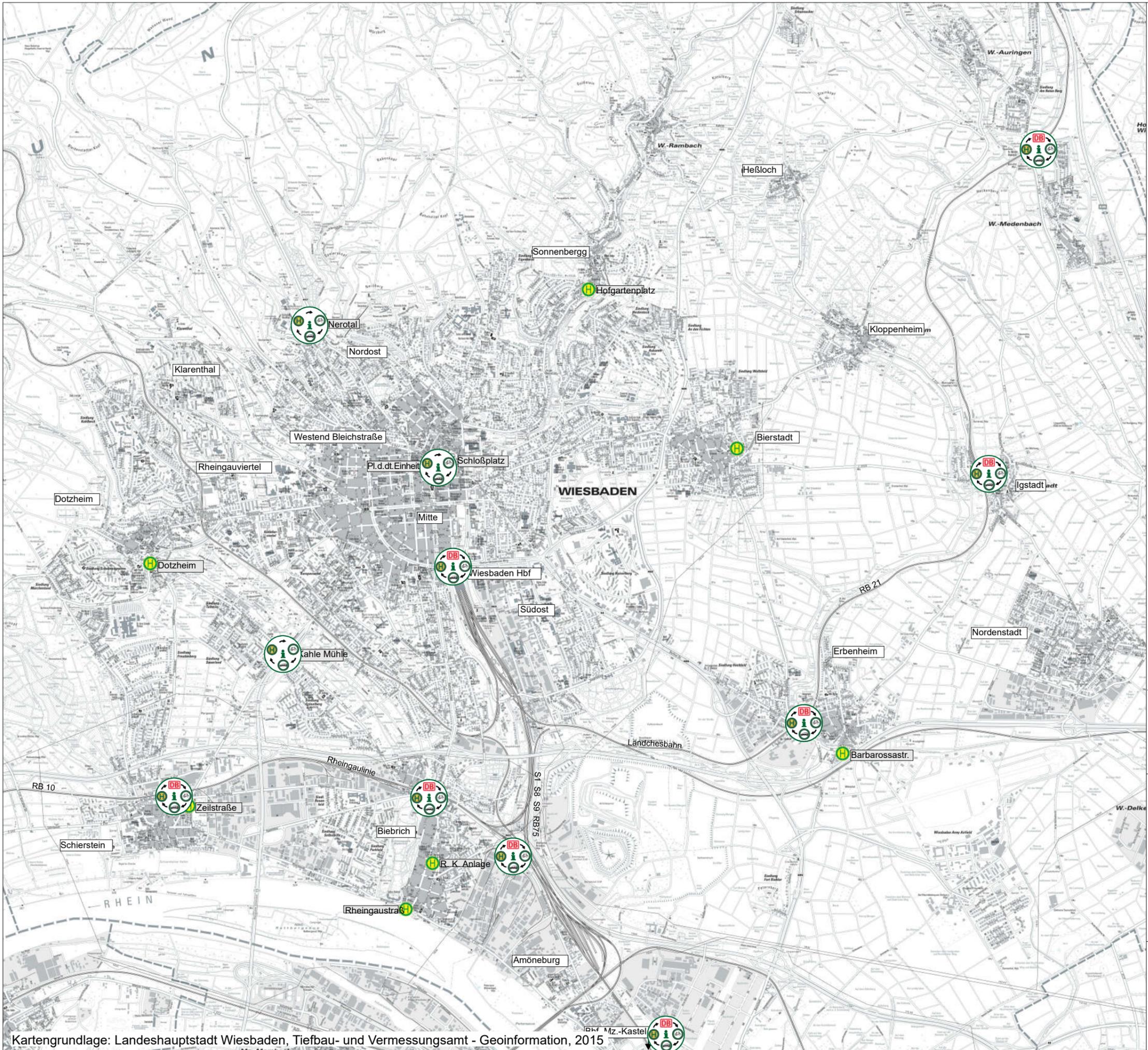


VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
E-Ladesäulen: Bestand/Planung
(Quelle: Übersichtsplan ESWE, 18.10.2018)

Stand: April 2019 ohne Maßstab





Mobilitätsstation

- mögliche Standorte: SPNV / ÖPNV und weitere Verkehrsmittel
- ÖPNV und weitere Verkehrsmittel

- Bahnhof
- wichtige ÖPNV-Haltestelle



Landeshauptstadt Wiesbaden



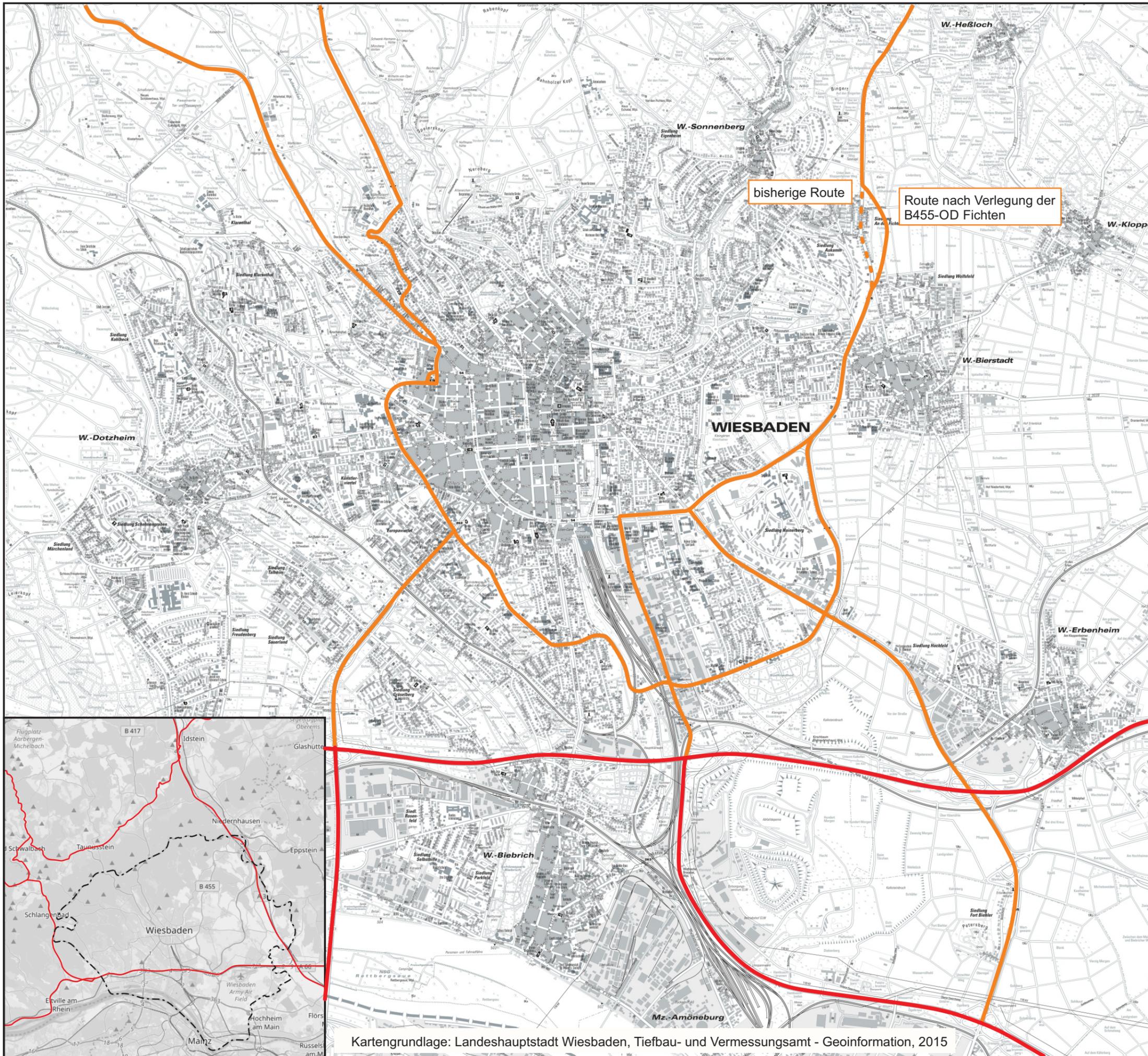
VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
Standorte Mobilitätsstationen

Stand: April 2019 ohne Maßstab



-  Vorrangrouten Wiesbaden
-  Vorrangrouten Überregional



bisherige Route

Route nach Verlegung der B455-OD Fichten



Landeshauptstadt Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr
Lkw-Vorrangroutennetz

Stand: April 2019 ohne Maßstab

 Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

