



EG: 23.05.2023

Herrn Oberbürgermeister  
Gert-Uwe Mende

BR  
Juch 25.5.

über  
Magistrat

und  
Herrn Stadtverordnetenvorsteher  
Dr. Gerhard Obermayr

an die Stadtverordnetenversammlung

Der Magistrat

Dezernat für  
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

19. Mai 2023

Antrags-Nr. 22-F-63-0073

Wiesbadener Standards für Radinfrastruktur

-Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 07.09.2022  
Beschluss Nr. 0453

Sichere und kontinuierliche Radverkehrsanlagen sind ein wichtiger Bestandteil für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Gestaltung der Wiesbadener Verkehrsentwicklung. Für den Ausbau der Infrastruktur sollen einheitliche Standards für Wiesbaden entwickelt werden.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen,

die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. bezüglich der Breiten neuer Radfahrstreifen möglichst den Standard anzustreben, den das Tiefbau- und Vermessungsamt bei der Neumarkierung der Hochheimer Straße gesetzt hat (2,25m Breite). Wenn möglich, sollten die Radfahrstreifen durch entsprechende Sicherungselemente oder (sofern vor Ort Parkplätze erhalten bleiben sollen) vorgezogen Parkstreifen geschützt werden.
2. in allen konkreten Radverkehrs-Planungen zukünftig sicherzustellen, dass..
  - ein ausreichend breiter **Sicherheitstrennstreifen** eingerichtet wird, wenn Radverkehrsanlagen an Pkw-Stellplätzen vorbeiführen, um Dooring-Unfälle zu vermeiden. Sicherheitstrennstreifen sind dabei so zu gestalten, dass eine Verwechslung mit Radschutzstreifen ausgeschlossen ist.
  - bei der Einrichtung oder Erneuerung von Fahrradinfrastruktur zukünftig auf sog. **Radschutzstreifen verzichtet** wird, da diese eine falsche Sicherheit suggerieren.

Stattdessen sind echte Radfahrstreifen (vorzugsweise Protected Bikelanes) zu realisieren. Sollte in Einzelfällen keine bessere Lösung möglich sein, sind Ausnahmen von dieser Regel in den jeweiligen Vorlagen dezidiert zu begründen und die geprüften Alternativen darzustellen.

- **Rad-Piktogramme** auf Radfahrstreifen in engerer Folge als bisher verwendet werden, um die Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.
  - die Beschlusslage zur **Rotmarkierung** von Kreuzungsbereichen (Beschluss 0553 vom 16.12.2021) konsequent umgesetzt wird.
  - beim Neubau von Straßen, bei denen die Ausweisung als Tempo 30-Zone nicht feststeht, Radfahrstreifen oder baulich getrennte Radwege entsprechend **Regelbreiten** (nicht nur die Mindestbreiten) der Hessischen Musterlösungen errichtet werden müssen.
3. zu erfassen, welche Bestands-Radverkehrsanlagen nicht den (unter 1.) genannten Vorgaben entsprechen. Abhängig von Risiko und Nutzungsfrequenz ("worst first") sollen für diese Straßen sukzessive bessere Lösungen geplant und realisiert werden. Zusätzlich soll bei der Bestandserfassung überprüft werden, wo Radschutzstreifen in Radfahrstreifen umgewandelt werden können. Dringender Handlungsbedarf besteht insbesondere in der Erich-Ollenhauer-Straße und der Taunusstraße.
  4. die Erfahrungen mit dem Bau von Radverkehrsanlagen zu einem lebendigen "Wiesbadener Standard für Radverkehrsanlagen" weiterzuentwickeln, der die jeweils besten Lösungen für bestimmte Begebenheiten zum Standard für alle vergleichbaren nachfolgenden Projekte entwickelt. Als Basis sollen die jeweils aktuellen Vorgaben ERA sowie die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen dienen. Diese sollen um darüber hinaus gehende, an die Wiesbadener Verhältnisse angepasste und bereits in der Praxis bewährte Beispiellösungen (wie z.B. Protected Bike Lanes am Anfang der Rheinstraße) ergänzt werden, so dass sich nach dem "Top-Runner"-Prinzip ein sich kontinuierlich verbessernder verlässlicher Standard ergibt.
  5. Sicherheitsstandards für die Fälle zu entwickeln, in denen Radfahrstreifen oder -wege durch Bauarbeiten beeinträchtigt oder unterbrochen werden. In diesen Standards sollen insbesondere Kriterien und Maßstäbe für eine sichere Radverkehrsführung an Baustellen, sowie für die Beschilderung von Umleitungen festgesetzt werden.

---

#### Berichtstext des Dezernates V:

nachfolgend nehme ich Bezug auf die einzeln angefragten Punkte:

##### Zu Punkt 1:

Bei Neuplanungen werden großzügige Breiten für Radfahrstreifen, in Anlehnung der Hochheimer Straße, angestrebt, sofern die Querschnittsbreiten dies zulassen. Bei Neuplanungen, an denen dies aus baulichen oder anderen Gründen nicht umsetzbar ist, werden diese als Ausnahme begründet.

##### Zu Punkt 2:

Die Punkte werden bei künftigen Planungen umgesetzt.

##### Zu Punkt 3:

Alle umgesetzten Radverkehrsanlagen wurden zu den damals gültigen Richtlinien geplant. Es wird eine Auflistung aller erheblich von den unter Punkt 1 genannten Vorgaben abweichender Radfahrstreifen sowie mögliche Änderungen von Radschutzstreifen in Radfahr-

streifen aufgezeigt und eine Priorisierung hinsichtlich einer möglichen Anpassung vorgenommen. Der Nordabschnitt der Erich-Ollenhauer-Straße befindet sich derzeit in Planung.

Zu Punkt 4:

Bei Planungen wird sich grundsätzlich an den derzeit gültigen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und den Musterlösungen des Landes Hessen orientiert. Ergänzt werden diese Empfehlungen mit den politisch beschlossenen Vorgaben. Weitere planerische und ausführungstechnische Lösungen sind in den „Regel- und Sonderbauweisen des Oberbaues öffentlicher Verkehrsflächen in der Landeshauptstadt Wiesbaden“ aufgeführt. Weitere den Radverkehr betreffende Elemente und deren mit allen beteiligten Ämtern abgestimmte und in der Praxis bewährte Lösungen, wie bspw. Protected Bike Lane, Fahrradabstellanlagen o.ä., werden derzeit in einem separaten Dokument zusammengefasst und sukzessive fortgeschrieben und erweitert, damit auf dieser Basis eine einheitliche Umsetzung im Stadtgebiet erfolgt.

Zu Punkt 5:

Die Kriterien und Maßstäbe für eine sichere Radverkehrsführung, auch im Bereich von Baustellen, ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, Richtlinien und Empfehlungen wie z.B. aus der StVO, RSA und die ERA.

Diese rechtlichen Vorgaben in Verbindung mit den Gegebenheiten vor Ort bilden die Grundlage für die Mitarbeitenden der Straßenverkehrsbehörde bei der Erteilung verkehrsbehördlicher Genehmigungen.

Darüber hinaus teilt das Straßenverkehrsamt mit, dass die Entwicklung von zusätzlich, ausschließlich in Wiesbaden geltenden Sicherheitsstandards, unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben sehr komplex ist. Auf Grund der derzeitigen Personalsituation in Verbindung mit der großen Arbeitsbelastung kann dies zum jetzigen Zeitpunkt von der Straßenverkehrsbehörde nicht geleistet werden.

Sofern sich die Arbeitsbelastung und / oder die Personalsituation nachhaltig ändert, ist die Straßenverkehrsbehörde gerne bereit an der Entwicklung von in Wiesbaden geltenden Sicherheitsstandards mitzuwirken bzw. diese zu entwickeln.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, possibly 'K. Müller' or similar, written in a cursive script.