

## Wiesbadener Radstern

### Konkretisierung Stadtteil Mitte



Der Fahrradclub Wiesbaden/Rheingau-Taunus (ADFC) macht mit dem „Wiesbadener Radstern“ für Politik und Bürger ein Nebenstraßennetz wahrnehmbar, das von ortskundigen und geübten Fahrradfahrern bereits häufiger genutzt wird. Ziel ist es nun, möglichst zeitnah, einem breiteren Teil der Bevölkerung das sichere Radfahren zu ermöglichen, um die City zu durchqueren oder in die Vororte zu gelangen.

Dabei soll der Radstern möglichst nach den Qualitätsstandards und Musterlösungen für Fahrradstraßen des Landes Hessen ausgebaut werden. Damit soll ein flächendeckend einheitliches, leicht wiedererkennbares aber vor allem auch attraktiveres und sichereres Nebenstreckennetz geschaffen werden. Radwege an Hauptverkehrsstraßen stehen nicht im Fokus des Radsterns und sind durch diesen auch nicht substituierbar. Der „Wiesbadener Radstern“ soll zu einer wieder erkennbaren Marke werden. Der ADFC hat dafür bereits ein Logo entworfen.

Der ADFC wendet sich mit dem Radstern an die politischen Entscheider\*innen. Für den Stadtteil Mitte bietet der ADFC drei konkrete Vorschläge an.

#### 1 Wörthstraße als Südachse

Die Wörth- und die Karlstraße bilden eine wichtige Nord-Süd-Achse im Stadtteil Mitte. Für den Radverkehr ist diese Achse aber nur auf Umwegen befahrbar. Das Queren der Rheinstraße stellt hierbei eine besondere Herausforderung dar. In den Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen heißt es hierzu: "Bei der Planung sind für jeden Knotenpunkt zeichnerisch alle Knotenpunktströme des Radverkehrs nachzuweisen." Dies scheint bei der Wörth- und Karlstraße bislang nicht ausgearbeitet zu sein. Alle Fahrbeziehungen müssen ermöglicht werden.

Derzeit nutzen Radfahrende bei der Wörthstraße die Fußgängerampel oder überfahren die Sperrfläche, um auf die entsprechende Fahrspur zu kommen (siehe Abbildung 1). Der aktuelle Zustand schreckt viele Menschen ab, in diesem Bereich das Fahrrad überhaupt als Verkehrsmittel in Erwägung zu ziehen.

Die Situation bei der Wörthstraße ließe sich jedoch unkompliziert lösen. Die Haltelinie für den Verkehr auf der Rheinstraße müsste nach hinten versetzt und eine Lichtsignalanlage (LSA) für den Radverkehr in der Wörthstraße installiert werden (siehe Abbildung 2). Die Kreuzungssituation hätte dann Ähnlichkeiten zu der Querung der Schwalbacher Straße auf Höhe der Friedrichstraße.

Darüber hinaus werden Radfahrende in der Wörthstraße immer wieder von Kfz bedrängt. Wenn Radfahrende den Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr und Kfz den Überholabstand von min. 1,5 m einhalten, ist das Überholen in der Wörthstraße jedoch eigentlich nicht möglich und untersagt.

Um die gefährlichen Überholmanöver zu unterbinden muss die Breite der Wörthstraße von ca. 4 - 4,50 m auf ein ausreichend schmaleres Maß reduziert werden, sodass die Fahrbahn optisch schmaler wirkt

Hierfür gibt es zwei Lösungsansätze:

1. Markieren eines Sicherheitsraumes zu den Parkständen, sodass die Fahrbahn optisch schmaler wird (siehe Abbildung 3). Beispiele aus der Region sind die Schlosstraße in Frankfurt und die Taunusstraße in Offenbach.
2. Das Gehwegparken wird untersagt und ruhender Verkehr ist ausschließlich auf der Fahrbahn möglich, wie es bereits in der Schiersteiner Straße umgesetzt ist. Der Gehweg würde sich somit um ca. einen Meter verbreitern und die Fahrbahn verschmälern (siehe Abbildung 4).

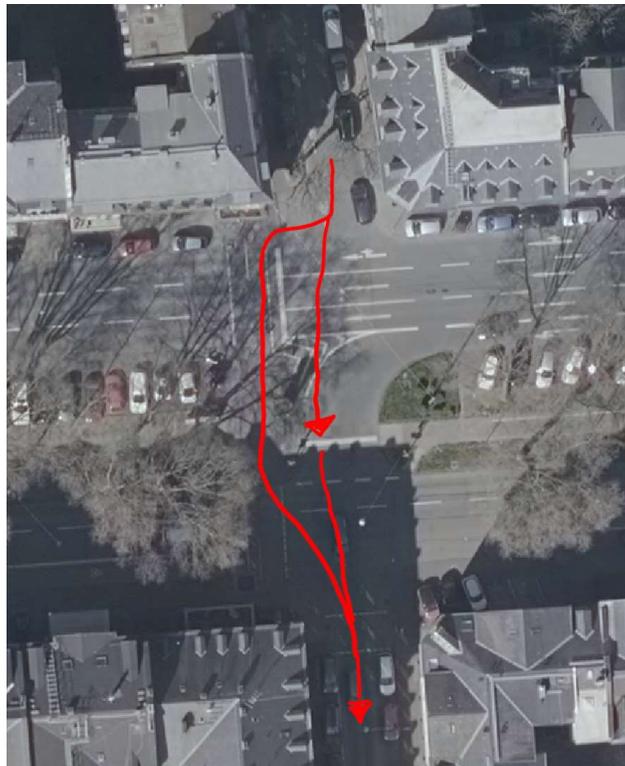


Abbildung 1: Ist-Zustand Wörthstraße

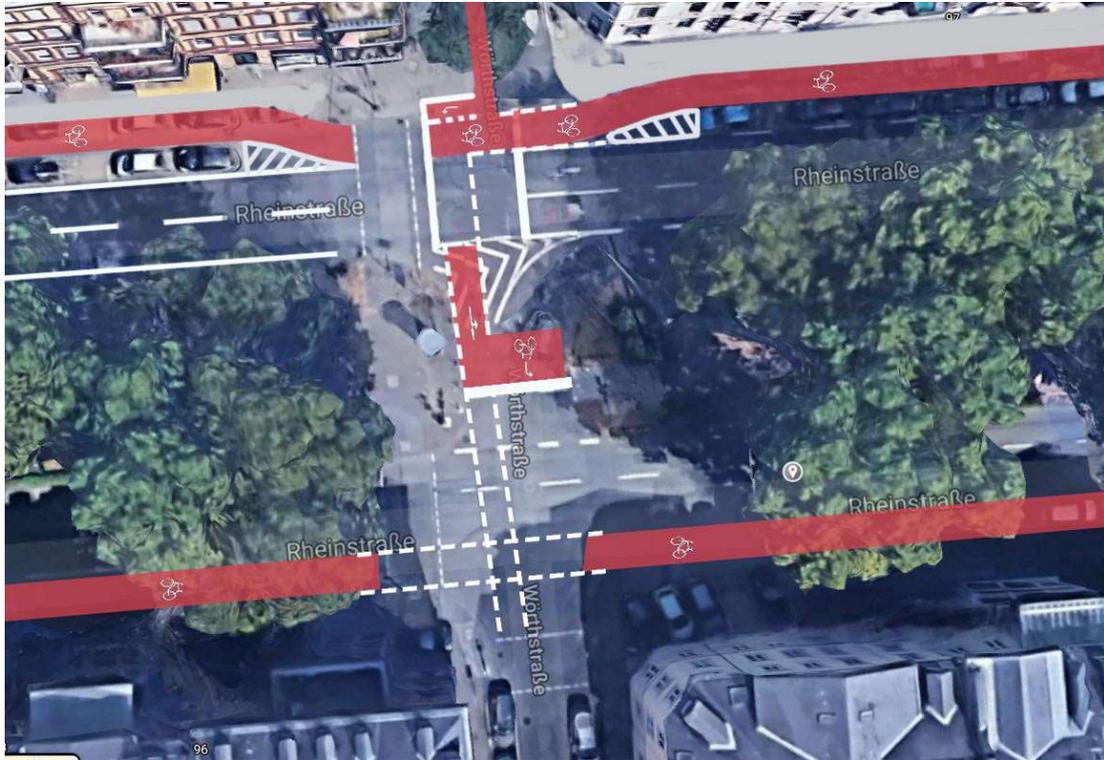


Abbildung 2: Lösungsvorschlag Wörthstraße



Abbildung 3: Variante 1 Wörthstraße



*Abbildung 4: Variante 2 Wörthstraße*

## 2 Karlstraße als Nord-Achse

Bei der Karlstraße gestaltet sich die Kreuzungssituation ähnlich schwierig wie bei der Wörtstraße. Ein direktes Queren der Rheinstraße ist nicht möglich (siehe Abbildung 5). Für die Querung der Rheinstraße auf Höhe der Karlstraße sind zwar weitreichendere bauliche Anpassungen der Kreuzung notwendig. Diese würden aber eine große Verbesserung für die Fahrradinfrastruktur im Stadtteil Mitte bewirken. Ein möglicher Lösungsvorschlag ist in Abbildung 6 skizziert.

Der in Abbildung 6 skizzierte Lösungsvorschlag würde dabei nicht nur den Radverkehr auf der Nord-Achse verbessern. Auch Fußgänger würden von einer Überarbeitung der Kreuzung profitieren, indem eine direkte Querung von allen Seiten der Kreuzung möglich wird. Der momentan nötige Weg für Fußgänger um die Kreuzung zu queren ist in Abbildung 7 dargestellt.



Abbildung 5: Ist Zustand Karlstraße

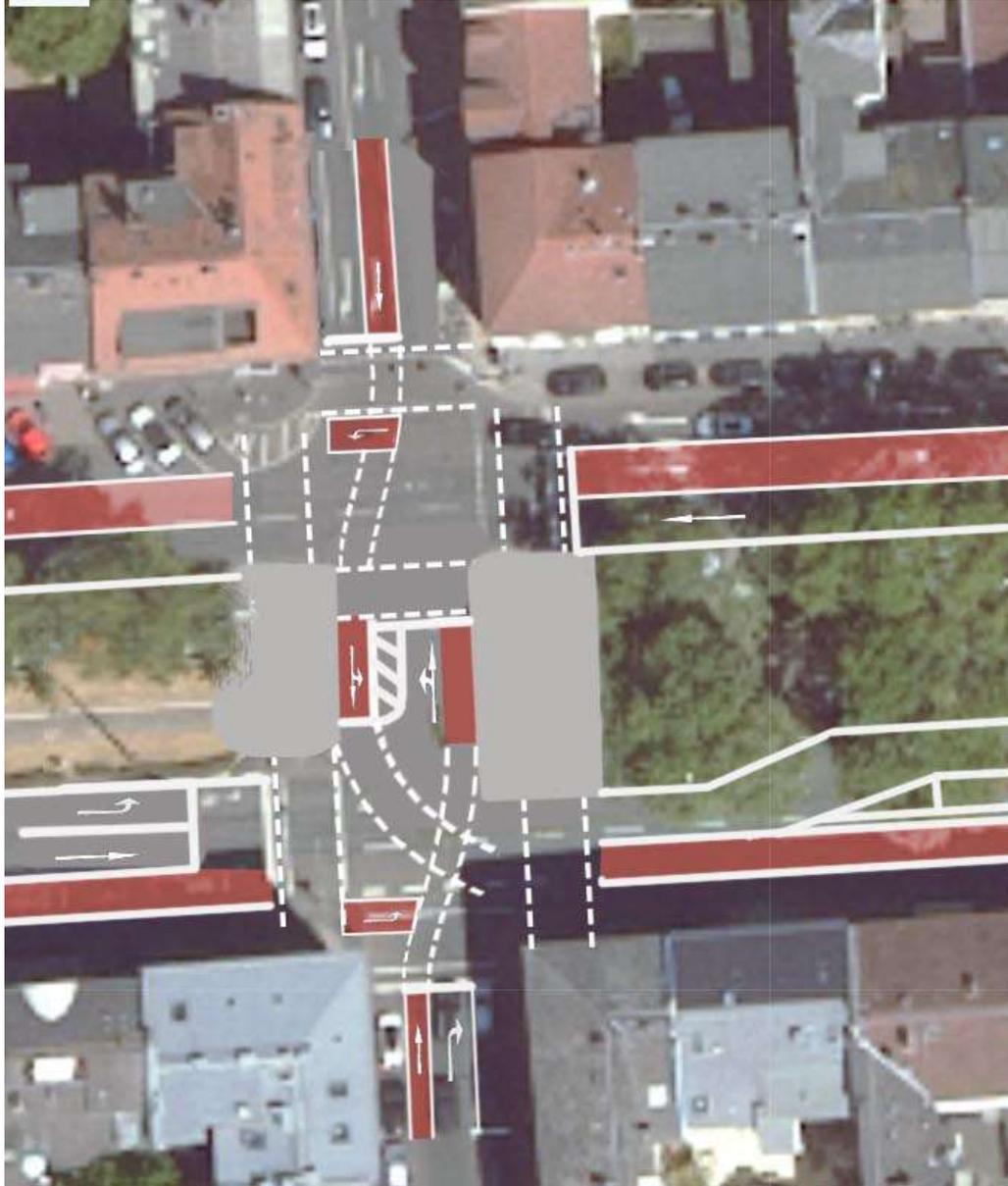


Abbildung 6: Lösungsvorschlag Karlstraße

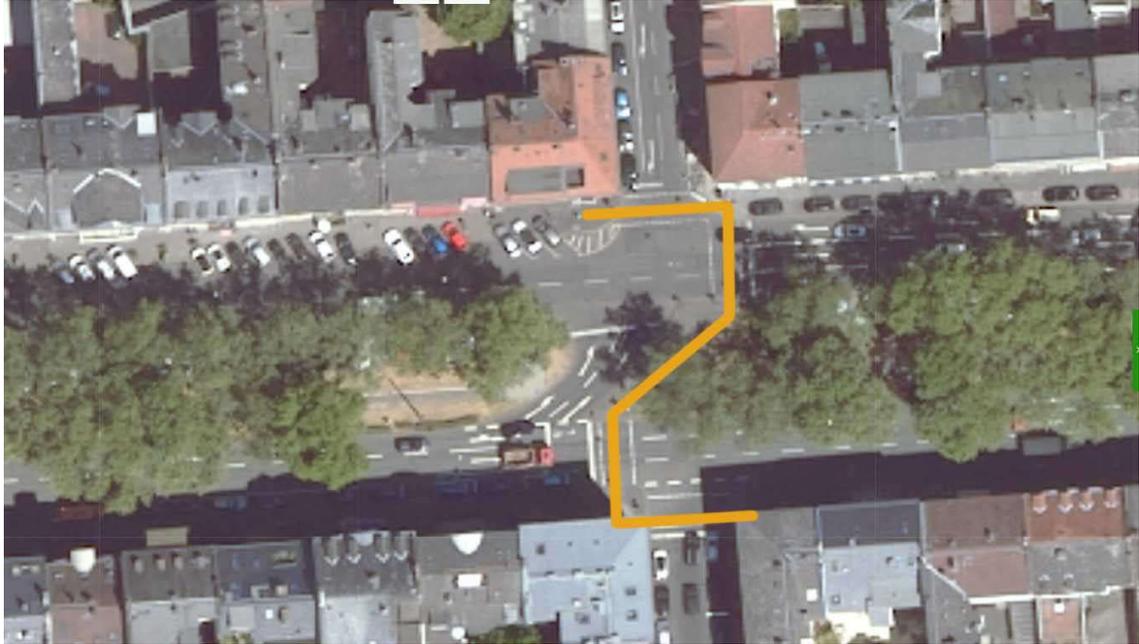


Abbildung 7: Querungsrekte Fußgänger

### 3 Einbiegen von der Schiersteiner Straße in die Herderstraße

Die Herderstraße ist schon jetzt eine beliebte Strecke bei Radfahrenden. Sie sollte jedoch an beiden Enden sicherer gestaltet werden. In der Schiersteiner Straße ragt zum Beispiel der ruhende Verkehr weit in die Kreuzung hinein und behindert wichtige Sichtbeziehungen. Das erschwert den Abbiegevorgang für Radfahrende und auch für Anwohner\*innen mit dem Pkw (siehe Abbildung 7). Hier wäre es wichtig das Parken in der Mitte der Straße zu reduzieren um sichere Abbiegevorgänge zu gewährleisten.



Abbildung 7: Einbiegen von der Schiersteiner Straße in die Herderstraße