

Betreff Radschnellverbindung Wiesbaden-Mainz

Dezernat/e V/66

Bericht zum Beschluss

Nr. vom

Erforderliche Stellungnahmen

- Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung
 Kämmerei
 Frauen- und Gleichstellungsbeauftragte nach HGIG
 Frauenbeauftragte nach HGO
 Sonstiges
 Rechtsamt
 Umweltamt: Umweltprüfung
 Straßenverkehrsbehörde

Beratungsfolge

- Kommission
Ausländerbeirat
Kulturbeirat
Ortsbeirat
Seniorenbeirat

(wird von Amt 16 ausgefüllt) DL-Nr.

- radio buttons for 'nicht erforderlich' and 'erforderlich' for each committee item.

Magistrat Eingangsstempel Büro d. Magistrats [box]

Stadtverordnetenversammlung

- radio buttons for 'Tagesordnung A', 'Tagesordnung B', 'Umdruck nur für Magistratsmitglieder', 'öffentlich', 'nicht öffentlich', and 'wird im Internet / PIWi veröffentlicht'.

Anlagen öffentlich

Anlage 1: Abschlussbericht RSV WI-MZ
Anlage 2: Präsentation RSV WI\_MZ
Anlage 3: Beschluss Magistrat Nr. 0960 vom 11.12.18

Anlagen nichtöffentlich

[Empty box for non-public attachments]

# A Finanzielle Auswirkungen

23-V-66-0224

Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind

- keine finanziellen Auswirkungen verbunden  
 finanzielle Auswirkungen verbunden (→ in diesem Fall bitte weiter ausfüllen)

## I Aktuelle Prognose Ergebnisrechnung Dezernat

HMS-Ampel  rot  grün **Prognose Zuschussbedarf**  
 abs.:  
 in %:

## II Aktuelle Prognose Investitionsmanagement Dezernat

Investitionscontrolling  Investition  Instandhaltung **Budget verfügte Ausgaben (Ist)**  
 abs.: 20.686.394,88 €  
 in %: 19,76

## III Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um  Mehrkosten  budgettechnische Umsetzung

| Typ                            | Jahr | Bezeichnung                        | Gesamt-kosten | ...davon<br>APL/ÜPL | Finanzierung<br>(Sperre, Ertrag) | Kontierung<br>(Objekt und Konto) |
|--------------------------------|------|------------------------------------|---------------|---------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| IM                             | 2023 | Kommunikations- und Planungskosten | 210.000       |                     | 210.000                          | 5.66.0037 / 842200               |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
| <b>Summe einmalige Kosten:</b> |      |                                    | 210.000       |                     | 210.000                          |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
|                                |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |
| <b>Summe Folgekosten:</b>      |      |                                    |               |                     |                                  |                                  |

Bei Bedarf Hinweise | Erläuterung (max. 750 Zeichen)

## B Kurzbeschreibung des Vorhabens (verpflichtend)

(Die Inhalte dieses Feldes werden [außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen] im Internet/Intranet veröffentlicht. Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Ergänzende Erläuterungen, soweit erforderlich, siehe D. Begründung, Pkt. II)

Radschnellverbindung Wiesbaden-Mainz: Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und Vorzugsvariante Trassenkorridor, Freigabe von Planungsleistungen

## C Beschlussvorschlag

### 1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass

- 1.1 die auf Grundlage des Magistratsbeschluss Nr. 0960 vom 11.12.2018 beauftragte Machbarkeitsstudie Ende des Jahres 2022 abgeschlossen wurde (Anlage 1) zur Sitzungsvorlage.
- 1.2 die grundsätzliche Machbarkeit einer Radschnellverbindung zwischen den Städten Wiesbaden und Mainz anhand von drei möglichen Trassenvarianten aufgezeigt wurde.
- 1.3 Die Varianten
  - 1.3.1 *der V1 Biebricher Allee* aufgrund der bestehenden, umzunutzenden Infrastruktur und den Einzugsgebieten der bestehenden Siedlungsstruktur die günstigsten Nutzen-Kosten-Quotienten aufweisen, die Strecke aber eine ungünstige Topographie hat;
  - 1.3.2 *V2 Breitenbachstraße ebenfalls durch die Änderung von Bestandsstraßen in Fahrradstraßen hohe Erschließungswirkungen und günstige Kosten aufweisen*, die Strecke aber ebenfalls eine ungünstige Topographie aufweist.
  - 1.3.3 *V3 (mit Untervariante Salzbachtal)* aufgrund der baulichen Anforderungen an die Radwegeinfrastruktur z. B. im Fall von Starkregenereignissen im Bereich des Klärwerks unwirtschaftlich ist.
  - 1.3.4 *V3 (mit Untervariante Mühlthal)* als neue Radwegeinfrastruktur abseits von Hauptverkehrsstraßen eine direkte Wegeführung, geringe Steigungen und einen Nutzen-Kosten-Quotienten über 1 aufweisen.
- 1.4 die fachplanerische Ausarbeitung inklusive Prüfung der Grundstücksverfügbarkeit noch vorzunehmen ist. In der Vorabbewertung ist festzustellen, dass die entlang der untersuchten Streckenabschnitte tangierten Grundstücke nicht komplett im Eigentum der Landeshauptstadt Wiesbaden stehen, so dass Grundstücksverhandlungen aufgenommen werden müssen.
- 1.5 das Tiefbau- und Vermessungsamt und Dezernat V aufgrund der o.g. Aspekte die Variante „Mühlthal“ zur weiteren planerischen Untersuchung vorschlagen.

### 2. Es wird beschlossen

- 2.1 Eine Radschnellverbindung Wiesbaden - Mainz auf Basis der Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie wird befürwortet.
- 2.2 Variante 3 Mühlthal soll ausgehend von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie und den Empfehlungen von Dez V/ 66 im Sinne eines Trassenkorridors als Vorzugsvariante und damit Grundlage für die weiteren Planungen herangezogen wird.

2.3 Für die weitere Projektphase werden Mittel für Planung und Kommunikation in Höhe von 210.000 EUR benötigt. Diese stehen im Haushalt 2022 beim Projekt 5.66.0037 „WIN Radschnellverbindung WI-MZ“ zur Verfügung und werden grundsätzlich genehmigt.

3. Der Magistrat (Dezernat V) wird beauftragt,

3.1 alle für die Planung erforderlichen Schritte bzgl. der Variante 3 (Mühltal) in die Wege zu leiten und den Gremien nach Projektfortschritt (jeweils Vor- und Entwurfsplanung) zu berichten.

3.2 ein Umsetzungskonzept zu erarbeiten, welches die Gesamttrasse in Einzelabschnitte unterteilt und in Bezug auf die Anforderungen zur Realisierung grob priorisiert (Realisierungskonzept).

3.3 Verhandlungen über den Kauf oder die Nutzung von Grundstücken entlang der untersuchten Streckenvariante aufzunehmen.

3.4 um bezüglich Grundstücksverfügbarkeiten die nötige Flexibilität zu erhalten, wird im Abschnitt 1 eine Führung sowohl östlich als auch westlich des Gleisfelds geprüft und planerisch entwickelt.

## D Begründung

Die Stadt Wiesbaden hat als Gemeinschaftsprojekt in enger Kooperation mit der Stadt Mainz die „Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Wiesbaden - Mainz“ beauftragt. Bereits die Potentialstudie des Landes Hessen hat einer Radschnellverbindung zwischen den Landeshauptstädten der Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz mit einem Einzugsgebiet von über 500.000 Einwohnern hohes Potential bescheinigt.

Sowohl die Bundesregierung als auch die Landesregierungen von Hessen und Rheinland-Pfalz möchten der zunehmenden Bedeutung von Radschnellwegen (RSW) / Pendler-Radrouten und Radschnellverbindungen (RSV) gerecht werden, um zukünftig dem Verkehrsträger Fahrrad ausreichende Verkehrsflächen zuweisen zu können und das erwartete sowie gewünschte Wachstum des Radverkehrs bewältigen zu können.

Mit der nun abgeschlossenen Machbarkeitsstudie wurde geprüft die Innenstädte (Hauptbahnhöfe) der beiden Landeshauptstädte als Radverbindung im Radschnellwegstandard miteinander zu verbinden. Diese liegen in einem Luftlinienabstand von ca. 8 km zueinander. Der Planungsraum wurde für die Bearbeitung in fünf Abschnitte aufgeteilt, für die jeweils eine schrittweise Umsetzung ausgearbeitet worden sind. An Übergabepunkten konnten diese miteinander kombiniert werden.

Folgende Abschnitte wurden ausgewählt und bearbeitet:

1. Wiesbaden Hbf - Theodor-Heuss-Ring
2. Theodor-Heuss-Ring - Mainzer Straße
3. Mainzer Straße - Rheinufer
4. Rheinquerung (WI-MZ) im Bereich zwischen Glarusstr. und Theodor-Heuss-Brücke
5. Rheinufer Mainz - Mainz Hbf

Für die Abschnitte 4 und 5 erfolgte eine Bearbeitung in Kooperation und finanzieller Beteiligung der Stadt Mainz.

Im Rahmen eines Ausschreibungsprozess und Bieterverfahrens hatte das Planungsbüro Ramboll Holding GmbH den Zuschlag für die Bearbeitung erhalten. Die Machbarkeitsstudie wurde durch das Land Hessen finanziell gefördert. Aufgrund der Topographie und der Eigentumsverhältnisse war die Streckenauswahl relativ aufwändig. Streckenvarianten entlang der topographisch günstigen Bahnstrecke sowie eine mögliche neue Rheinquerung sind aufgrund von einigen Ingenieurbauwerken verhältnismäßig teuer oder aufgrund von anderen Nutzungen flächenmäßig nicht verfügbar. Ingenieurbauwerke wirken sich stark negativ auf die von Land und Bund geforderte Nutzen-Kosten-Untersuchung aus. Aufwändige Brückenbauwerke entlang des Klärwerks wären nach erster Einschätzung aufgrund von hohen Kosten und Anforderungen nicht förderfähig. Da es keine Streckenvariante gab die sich in Ihren Vorteilen deutlich gegenüber anderen hervorgehoben hat, wurden bis in den letzten Arbeitspaketen der Machbarkeitsstudie drei unterschiedliche Streckenvarianten betrachtet. Die Variante 1 entlang der Biebricher Allee hat das höchste städtebauliche Potential, Variante 2 entlang der Breitenbachstraße und Drususstraße die beste Erschließung und Variante 3 entlang der Aartalbahn und des Mühlal (Salzbach) die geringste Steigung sowie kürzeste Route. Details zu den Strecken finden sich in der dieser Sitzungsvorlage angehängten Machbarkeitsstudie und der Präsentation des Mobilitätsausschuss.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie hat das Planungsbüro zusammen mit beiden Kommunen bereits diverse Gespräche mit beteiligten Akteuren wie beispielsweise der Bahn, verschiedenen betroffenen Ämtern, sowie dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen aufgenommen. Der Bericht wurde Ende des Jahres 2022 durch das Büro abgegeben. Die Ergebnisse der Studie wurden daraufhin zusammen mit der Landeshauptstadt Mainz ausgewertet und die Schritte des weiteren Vorgehens sowie die Veröffentlichung des Berichtes abgestimmt.

Am 8. März 2023 fand eine gemeinsame Pressekonferenz mit der Landeshauptstadt Mainz statt. Dort wurden die Ergebnisse durch das Planungsbüro und die Ämter sowie Dezernate der beiden Städte vorgestellt. Am 9. März wurden die Ergebnisse durch das Büro und dem Tiefbau- und Vermessungsamt im Mobilitätsausschuss der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgestellt und seitens der Stadtverordneten Ideen und Varianten diskutiert. Das Tiefbau- und Vermessungsamt wurde durch den Ausschuss gebeten, zuerst verstärkt an der Aartalbahn/ Salzbachroute mit Übergang in die Mühlalvariante weiter zu arbeiten. Diese Route geht vom Hauptbahnhof Wiesbaden westlich entlang der Bahngleise bis zum Theodor-Heuss Ring, von dort auf einem neu zu schaffenden Weg oberhalb des Klärwerks vorbei an der Mühlal siedlung, dann unter der Salzbachtalbrücke, an der Hammermühle vorbei zur Mainzer Straße. Anschließend geht es über die Kasteler Straße/ Wiesbadener Landstraße oder Glarusstraße/ Rheingaustraße in Richtung einer potentiellen Rheinüberquerung.

Der Korridorbereich Mühlal hätte aus Sicht des Tiefbau- und Vermessungsamts das größte Potential für eine Radschnellverbindung, da es die topographisch günstigste Strecke ist und eine komplett neue Radwegeverbindung für den überörtlichen Radverkehr abseits von Hauptverkehrsstraßen schafft. Die Auswahl einer Rheinüberquerung wird in enger Abstimmung mit der Stadt Mainz erfolgen und auf bereits gelaufene Untersuchungen zu neuen Brückenstandorten zurückgreifen. Zwischen den beiden Abschnitten wird ein Korridor zwischen der Wiesbadener Landstraße und Rheingaustraße weiter geprüft. Nach Empfehlungen des Landes Hessen ist für eine potentielle Förderanmeldung ein abschnittsweises Vorgehen sinnvoll. Diese Abschnitte werden noch ausgearbeitet und Finanzmittel über Sitzungsvorlagen in den politischen Gremien freigegeben.

## I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

Klima- und Umweltschutz; Nahräumige (Berufs-)Pendelnde > Verkehrsmittelwechsel; Verkehrsverlagerung / Modal Shift; mittel- bis langfristig

## II. Ergänzende Erläuterungen

(Demografische Entwicklung, Umsetzung Barrierefreiheit, Klimaschutz/Klima-Anpassung, etc.)

Barrierefreiheit: In der gesamten Planung ist die Gewährleistung barrierefreier Wegeverbindungen integraler Bestandteil.

## III. Geprüfte Alternativen

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen)

/


## IV. Öffentlichkeitsarbeit | Bürgerbeteiligung

(Hier sind Informationen über Bürgerbeteiligungen in Projekten einzufügen)

Die Beteiligung der Ortsbeiräte und der Bürgerinnen und Bürger wird in Form eines Beteiligungskonzepts durch das Tiefbau- und Vermessungsamt und Dezernat V sukzessive in Abhängigkeit des Planungsstandes sichergestellt.

## Bestätigung der Dezent\*innen

30. Mai 2023



Kowol  
Stadtrat