

EC10400 17. Juni 2025

LANDESHAUPTSTADT



EG: 16-06-25

über
Herrn Oberbürgermeister 138
Gert-Uwe Mende

fu 16.6.

Der Magistrat

Dezernat für
Bauen und Verkehr

über
Magistrat

Stadtrat Andreas Kowol

und
Herr Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die Stadtverordnetenversammlung

14 . Juni 2025

Erhalt von Kopfsteinpflaster-Straßenbelägen und deren barriereärmere und radfreundlichere Aufarbeitung

-Antrag der Fraktionen Die Linke, Bündnis 90/Die Grünen, SPD, und Volt vom 29.04.2025 --
Vorlagen-Nr. 25-F-63-0029
Beschluss -Nr. 0115

In den gründerzeitlichen Vierteln Wiesbadens sind die Kopfsteinpflaster-Straßenbeläge ein das Stadtbild prägendes Element, das es auch aus denkmalpflegerischer Sicht zu erhalten gilt. Leider haben die historischen Pflasterungen an vielen Stellen, in Folge der starken Beanspruchung durch den Kfz-Verkehr sowie unvermeidliche Baumaßnahmen an Kanälen und Leitungen, schon erkennbar gelitten. Auf praktisch allen Hauptverkehrsstraßen wurden sie daher über die Jahrzehnte hinweg durch Asphaltdecken ersetzt.

Die großfugigen Ausbesserungsstellen, vor allem bei den historischen Großpflasterstraßen, stellen für Radfahrende ein erhebliches Hindernis dar. Die Fahrt ist dort oft ruckelig, unsicher und unkomfortabel. Bei Rädern mit dünneren Reifen besteht sogar Sturzgefahr. Auch für Fußgänger:innen mit Mobilitätseinschränkungen oder Sehbehinderung stellen diese Beläge ein Hindernis dar.

Der Erhalt historischer Straßenbeläge steht also häufig im Konflikt mit den Anforderungen moderner, sicherer und barrierefreier Mobilität. Dabei gibt es eine Vielzahl von Ansätzen, um diesen Konflikt konstruktiv zu lösen - von glatt gefrästen Fahrspuren über eingelegte Asphaltstreifen bis hin zu fugenlosen Natursteinpflaster oder Pflaster mit schmaleren Fugen.

Als Vorbilder können hier Städte wie Freiburg, Kopenhagen oder Utrecht dienen: Dort werden bereits seit Jahren pragmatische Lösungen umgesetzt, um historische Pflasterflächen fahrradfreundlich zu gestalten - bei der grundhaften Sanierung genauso wie bei Erhaltungsmaßnahmen im Bestand.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu berichten, wie bei Kopfsteinpflasterstraßen im Stadtgebiet aktuell im Hinblick auf die folgenden Themen verfahren wird:
 - a. Pflege und Erhalt,
 - b. Umgang mit Schlaglöchern und anderen Straßenschäden (wie Absenkungen oder ausgewaschenen Fugen),
 - c. Fahrbahndecken-Wiederherstellungen nach Baumaßnahmen im Untergrund,
 - d. grundlegende Sanierung.
2. zu prüfen, wie die Befahrbarkeit von bestehenden Straßen mit Kopfsteinpflaster mit dem Fahrrad verbessert werden kann. Dabei sollen unter Einbindung von Tiefbauamt, Denkmalschutz, Behindertenbeauftragten sowie weiteren Verbänden (z. B. ADFC)
 - a. Lösungen aus anderen Städten (z. B. Freiburg) gesichtet und auf ihre Übertragbarkeit auf Wiesbaden geprüft und bzgl. ihres Kostenaufwands eingeschätzt werden.
 - b. den vielversprechendsten Ansatz in der Adelheidstraße im Rahmen des dortigen Umbaus zu einer Fahrradstraße testweise umzusetzen,
 - c. dazu Rückmeldung von Radfahrenden, Fußgänger:innen und weiteren Betroffenen eingeholt werden,
 - d. dem Ausschuss über die gewonnenen Erkenntnisse zeitnah zu berichten.

Berichtstext des Dezernates V:

Vorbemerkung:

Das Tiefbau- und Vermessungsamt teilt das Anliegen, die historische Stadtgestalt zu bewahren und gleichzeitig eine zeitgemäße, sichere und inklusive Mobilität zu ermöglichen. Kopfsteinpflasterflächen sind ein prägender Teil des Stadtbilds, stellen jedoch nachweislich Herausforderungen für bestimmte Nutzergruppen dar. Die Verwaltung begrüßt daher die Zielsetzung, im Spannungsfeld zwischen Denkmalschutz und Mobilitätsbedürfnissen konstruktive Lösungen zu entwickeln.

Zu Punkt 1: Aktuelles Vorgehen bei Kopfsteinpflasterstraßen

a. Pflege und Erhalt:

Kopfsteinpflasterstraßen werden regelmäßig durch das Tiefbau- und Vermessungsamt begutachtet. Bei notwendigen Erhaltungsmaßnahmen erfolgt eine Abstimmung mit dem Denkmalschutz. Die Instandhaltung richtet sich nach dem Schadensbild, der Verkehrsbedeutung und den verfügbaren Haushaltsmitteln. Das Tiefbau- und Vermessungsamt hat Mittel und Personal zum Erhalt und zur Sanierung von Natursteinflächen im Stadtgebiet zu den weiteren Bedarfen für den Haushalt 2026 angemeldet. Sollten diese bewilligt werden, können nach und nach alte unschöne Aufbrüche im Natursteinpflaster nach Denkmalschutzgesichtspunkten saniert werden. Werden die Mittel nicht zugesetzt, ist das leider nicht möglich.

b. Umgang mit Straßenschäden:

Schlaglöcher und ausgewaschene Fugen werden in der Regel durch punktuelle Reparaturmaßnahmen behoben. Hierbei wird originalgetreu gearbeitet, wo dies machbar ist. In Bereichen mit hoher Verkehrsbelastung wird teilweise auf andere Materialien (z. B. Asphalt)

zurückgegriffen. Im Bestand gibt es allerdings noch viele Stellen, die nicht ordnungsgemäß wiederhergestellt wurden.

c. Wiederherstellung nach Tiefbaumaßnahmen:

Bei Eingriffen in den Untergrund (z. B. Kanal-, Gas- oder Stromleitungen) ist die Wiederherstellung der Oberfläche in der ursprünglichen Form vorgesehen. Die Wiederverwendung des vorhandenen Pflasters ist dabei in vielen Fällen möglich, aber mit Aufwand verbunden.

d. Grundhafte Sanierung:

Grundhafte Erneuerungen werden in enger Abstimmung mit Denkmalschutz und Verkehrsplanung geplant. Der Fokus liegt auf einer dauerhaften Lösung, die historische Substanz erhält und moderne Anforderungen berücksichtigt.

Zu Punkt 2: Prüfung radfreundlicher und barriereärmerer Gestaltung

a. Sichtung externer Beispiele:

Die Verwaltung hat Beispiele aus Freiburg, Kopenhagen und Utrecht gesichtet. Ansätze wie glatte Fahrstreifen aus Naturstein, eingelassene Asphaltstreifen oder Pflaster mit speziell bearbeiteter Oberfläche sind technisch realisierbar, jedoch mit unterschiedlich hohem Aufwand verbunden. Die Kosten pro Quadratmeter liegen je nach Lösung zwischen ca. 600 und 1000€ bzw. um Faktor 2 bis 2,5 höher als bei herkömmlichen Verfahren.

b. Testabschnitt Adelheidstraße:

Für die Adelheidstraße sind derzeit nur im Bereich der Knotenpunkte bauliche Eingriffe vorgesehen. Aufgrund des Denkmalschutzes, der hohen Kosten und fehlender Förderprogramme für den Erhalt und eine Glättung (durch Ausbau, Schneiden und Wiedereinbau) des bestehenden, denkmalgeschützten Natursteinpflasters sind keine baulichen Eingriffe in den Streckenverlauf beabsichtigt.

Mit der Unteren Denkmalschutzbehörde wurden bereits mögliche Eingriffe abgestimmt. Als einzige grundsätzlich zustimmungsfähige Variante wird das geschnittene Natursteinpflaster angesehen, die gleichzeitig die kostenintensivste Variante darstellt.

c. Einbindung Betroffener:

Es ist vorgesehen, die Beteiligung von Radfahrenden (z. B. über den ADFC), mobilitätseingeschränkten Menschen, Blinden- und Sehbehindertenverbänden sowie Anwohnenden durch eine begleitende Befragung und ggf. Begehung sicherzustellen.

d. Bericht an den Ausschuss:

Ein Bericht über die praktischen Erfahrungen, Nutzerfeedback und die Wirtschaftlichkeit des getesteten Verfahrens kann im Anschluss vorgelegt werden.

Zusammenfassung:

Die Verwaltung unterstützt das Anliegen des Beschlusses und wird die Prüfaufträge bei bereitgestellten Finanzmitteln umsetzen. Besonderes Augenmerk liegt auf der Vereinbarkeit von Denkmalschutz, Verkehrssicherheit und Inklusion.

Mit freundlichen Grüßen

