

Betreff Seerobenstraße - Neuaufteilung der Verkehrsfläche zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Dezernat/e V/66

Bericht zum Beschluss

Nr. vom

Erforderliche Stellungnahmen

- Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung
- Kämmerei
- Frauenbeauftragte nach HGIG
- Frauenbeauftragte nach HGO
- Sonstiges

- Rechtsamt
- Umweltamt: Umweltprüfung
- Straßenverkehrsbehörde

Beratungsfolge

- Kommission
- Ausländerbeirat
- Kulturbeirat
- Ortsbeirat
- Seniorenbeirat

(wird von Amt 16 ausgefüllt) **DL-Nr.**

- nicht erforderlich erforderlich

Magistrat Eingangsstempel
Büro d. Magistrats

- Tagesordnung A Tagesordnung B
- Umdruck nur für Magistratsmitglieder**
- nicht erforderlich erforderlich
- öffentlich nicht öffentlich
- wird im Internet / PIWi veröffentlicht**

Stadtverordnetenversammlung

Anlagen öffentlich

- Anlage 1 Beschluss der StVV Nr. 0365 vom 28.09.23
- Anlage 2 Beschluss des OBR Nr. 0041 vom 27.04.21
- Anlage 3 Beschluss des OBR Nr. 0048 vom 10.05.23
- Anlage 4 Lagepläne (3)
- Anlage 5 Kostenberechnung vom 07.05.25

Anlagen nichtöffentlich

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)

Das Tiefbau- und Vermessungsamt beabsichtigt den Verkehrsraum in der Seerobenstraße neu zu ordnen, um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Qualität für die Nahmobilität zu verbessern.

C Beschlussvorschlag

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass
 - 1.1 die vom Tiefbau- und Vermessungsamt vorgesehene Neuaufteilung dem beschlussgemäßen Ansinnen des OBR Wiesbaden Westend/Bleichstraße (Beschluss Nr. 0041 vom 27.04.2021 und Beschluss Nr. 0048 vom 10.05.2023) und
 - 1.2 der Stadtverordnetenversammlung gemäß Beschluss Nr. 0365 vom 28.09.2023 entspricht.
2. Der Neuaufteilung des Straßenraums entlang der Seerobenstraße wird zugestimmt.
3. Die Kostenberechnung vom 07.05.2025, abschließend mit 144.000 Euro, als Anlage zur Sitzungsvorlage, wird genehmigt.
4. Die Neuaufteilung des Straßenraumes zu den genannten Kosten in Höhe von 144.000 € wird beschlossen.
5. Die erforderlichen Mittel in Höhe von 144.000 € wurden zum Haushalt 2026 auf der Kostenstelle 15000181 (Projekt 3.66.0030) angemeldet.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

Mit der Neuaufteilung des Straßenraums soll die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und speziell für den Radverkehr erhöht werden.

Die Maßnahme stärkt den Umweltverbund. Es kommt zu einer deutlichen Verbesserung für den Radverkehr in Bezug auf Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger Erhaltung des Verkehrsflusses. Das Stärken des Umweltverbunds führt zu einer Verbesserung der Luftqualität.

II. Ergänzende Erläuterungen

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

Mit Beschluss Nr. 0041 des Ortsbeirates Wiesbaden Westend/Bleichstraße vom 27. April 2021 und Beschluss Nr. 0365 der Stadtverordnetenversammlung vom 28. September 2023 sollen Radverkehrsanlagen in der Seerobenstraße geplant und umgesetzt werden. Die Maßnahme berücksichtigt ebenfalls die im Beschluss Nr. 0048 vom 10. Mai 2023 des Ortsbeirates Wiesbaden Westend/Bleichstraße gewünschte Umbeschilderung der Parksituation in der Seerobenstraße.

Im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Wiesbaden 2015 wird die Seerobenstraße als wichtige Alltagsverbindung dargestellt. Dies spiegelt auch eine Auswertung der Daten aus dem Stadtradelzeitraum 2025 wider. Der durch das Vorhaben generierte Lückenschluss dient der Erschließung des Nordwestens aus der Wiesbadener Innenstadt kommend. Beispielsweise kann hierdurch die Verbindung von der Umweltspur auf dem Bismarckring zum Hochschulstandort Unter den Eichen oder zum Campus Klarenthal verbessert werden.

Im Zuge der Maßnahme wird das Parken in der gesamten Seerobenstraße neu sortiert und bis auf den Bereich am Bülowplatz, halbhüftig angeordnet. So erfährt die Straße einen generell geordneten Charakter. Für die halbhüftige Anordnung der Kfz-Stellplätze muss ein schmaler Streifen entlang des Gehwegs befestigt werden. Durch den aus der Neuordnung gewonnenen Raum kann ein Radfahrstreifen bergauf bzw. stadtauswärts umgesetzt werden. Der Radfahrstreifen entspricht den aktuellen Richtlinien und Regelwerken und ist mit einem Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zu parkenden Kfz versehen. Die Breite des Radfahrstreifens ist vom Sedanplatz bis zur Einmündung Drudenstraße mit 2 m und von der Einmündung Drudenstraße bis zum Dürerplatz mit 1,85 m geplant. Die Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr werden im Vergleich zum Bestand auf ein gängiges Maß nach aktuellen Regelwerken verschmälert, was der Einhaltung der vor kurzem angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 Kilometern pro Stunde verhilft. Im Bereich vor dem Dürerplatz wird der Radverkehr auf den Gehweg geführt, der in diesem Bereich für den Radverkehr freigegeben wird. So wird der Radverkehr nicht in den Knotenpunkt geleitet und die Anzahl an Aufstellstreifen kann, im Sinne der Leistungsfähigkeit des Knotens für MIV und ÖPNV, aufrecht erhalten bleiben. Über den Dürerplatz wird der Radverkehr durch entsprechende Beschilderung nach Straßenverkehrsordnung gelenkt, um sich anschließend in die angrenzenden Straßen zu verteilen. Der bergabfahrende bzw. stadteinwärts fahrende Radverkehr wird im Mischverkehr auf dem vorhandenen Fahrstreifen geführt und durch eine Piktogrammreihe visuell hervorgehoben. Die Einmündung Drudenstraße wird durch Sperrflächen entsprechend geordnet, sodass sich die Sichtbeziehungen verbessern. So wird Situationen, wie dem im September 2021 ereigneten Unfall mit Radbeteiligung vorgebeugt, da sich der aus der Drudenstraße ausfahrende Radverkehr besser in die Seerobenstraße einordnen kann.

Für die regelkonforme Umsetzung und insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (vgl. „Vision Zero“ zu §1 VwV-StVO) müssen 17 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum entfallen. Im Zuge der Maßnahme werden, durch die Installation von 11 Anlehnbügeln 22 Stellplätze für Fahrräder geschaffen.

III. Geprüfte Alternativen

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

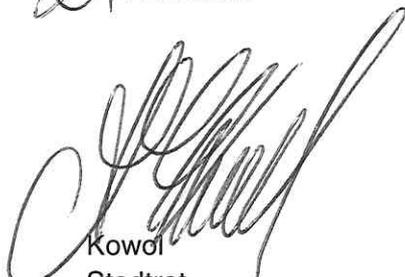
Es wurden verschiedene Alternativen geprüft, darunter beidseitige Schutzstreifen für den Radverkehr sowie ein bergauf geführter Radfahrstreifen ohne Neuordnung des Parkens. Der damit verbundene Stellplatzentfall hätte bei der beidseitigen Lösung 56 Stellplätze betragen, was einem Entfall von über 86 % der vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Raum der Seerobenstraße entspricht. Die Lösung Radfahrstreifen ohne Neuordnung des Parkens hätte einen Entfall von 31 Stellplätze bedeutet.

Nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ sind Umwegfaktoren kleiner 1,2 anzustreben. Die einzig sinnvolle Alternativroute verläuft über die Radverkehrsanlagen der Emser Straße in Verbindung mit der Weißenburgstraße. Hier erhält man einen Umwegfaktor von 1,2, der allerdings mit einer Steigung in der Weißenburgstraße und einem anschließend leichten Gefälle in der Emser Straße versehen ist, was sich auf die Attraktivität dieser Wegebeziehung auswirkt. Ebenfalls ist mit einem Fahrzeitverlust aufgrund der Lichtsignalanlage in der Emser Straße zu rechnen. In der Gegenrichtung ist diese Verbindung nicht nutzbar, da die Weißenburgstraße nicht in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben ist. Eine Freigabe ist aufgrund des vorherrschenden Busverkehrs ausgeschlossen.

Zur Sicherstellung der verkehrssicheren Radwegebeziehung kann keine gleichwertige Alternative angeboten werden.

Bestätigung der Dezernent*innen

24. Juli 2025


Kowol
Stadtrat