

Betreff Theodor-Heuss-Ring - Erhöhung Verkehrssicherheit für den Radverkehr

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.**

- | | | |
|---|--------------|----------------------------------|
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |
| <input type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input checked="" type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |

Magistrat Eingangsstempel
Büro d. Magistrats

- ☒ Tagesordnung A Tagesordnung B ☐

☐ Umdruck nur für Magistratsmitglieder

Stadtverordnetenversammlung

- | | | |
|---|------------------|-----------------------|
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> öffentlich | nicht öffentlich | <input type="radio"/> |

☒ wird im Internet / PIWi veröffentlicht

Anlagen öffentlich

1. Lageplan
2. Kostenberechnung vom 26.08.2025
3. Ortsbeiratsbeschluss Nr. 0159 des Ortsbeirats Wiesbaden Südost vom 28. November 2023

Anlagen nichtöffentlich

A Finanzielle Auswirkungen

25-V-66-0222

Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind

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

I Aktuelle Prognose Ergebnisrechnung Dezernat

Prognose Zuschussbedarf

HMS-Ampel ☐ rot ☐ grün abs.:
in %:

II Aktuelle Prognose Investitionsmanagement Dezernat

Budget verfügte Ausgaben (Ist)

Investitionscontrolling	<input type="checkbox"/> Investition	<input checked="" type="checkbox"/> Instandhaltung	abs.: 6.013.128,43 €
			in %: 62,3

III Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um ☐ Mehrkosten ☒ budgettechnische Umsetzung

Typ	Jahr	Bezeichnung	Gesamt- kosten	...davon APL/ÜPL	Finanzierung (Sperre, Ertrag)	Kontierung (Objekt und Konto)
INS	2026	Baumßanhmahme	192.000		192.000	15000181 / 616650
Summe einmalige Kosten:			192.000		192.000	
Summe Folgekosten:						

Bei Bedarf Hinweise | Erläuterung (max. 750 Zeichen)

Anmeldung zum Haushalt 2026 beim Projekt 3.66.0030. Abwicklung in SAP HANA bei der Verrechnungskostenstelle Radwege.

INS-Prognose Amt 66.

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 am Theodor-Heuss-Ring neu zu ordnen, um die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu verbessern.

C Beschlussvorschlag

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die vom Tiefbau- und Vermessungsamt vorgesehene Neuaufteilung dem beschlussgemäßen Ansinnen des OBR Südost (Beschluss Nr. 0159 vom 28.11.2023) entspricht.
2. Der Neuaufteilung des Straßenraums entlang des Theodor-Heuss-Rings zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr wird zugestimmt.
3. Die Kostenberechnung vom 22.07.2025, abschließend mit 192.000 Euro, als Anlage zur Sitzungsvorlage, wird genehmigt.
4. Die Neuaufteilung des Straßenraumes zu den genannten Kosten in Höhe von 192.000 € wird beschlossen.
5. Die erforderlichen Mittel in Höhe von 192.000 € sind im Haushalt 2026 auf der Kostenstelle 15000181 beim Programm Radwege 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. Radfahrende können auf den neu ein zu richtenden Radverkehrsanlagen besser überholt werden. Dies führt zu einem flüssigeren Verkehr auf dem 2. Ring.

II. Ergänzende Erläuterungen

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

Mit Beschluss Nr. 0159 vom 28. November 2023 bittet der Ortsbeirates Wiesbaden Südost den Magistrat um Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf dem Theodor-Heuss-Ring.

Im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Wiesbaden (2015) wird der Theodor-Heuss-Ring als wichtige Alltagsverbindung in der höchsten Priorität (A) dargestellt. Der Theodor-Heuss-Ring ist die einzige Möglichkeit zur Überquerung der Gleisanlagen zwischen dem Gustav-Stresemann-Ring und der Kasteler Straße in Biebrich. Eine Umfahrung durch Wohnstraßen oder Wirtschaftswege ist nicht möglich.

Durch den generierten Lückenschluss profitieren insbesondere die Stadtteile Biebrich, Südost, Erbenheim und Bierstadt von einer verbesserten Rad-Anbindung. Nach der Schließung des Freizeitbades Mainzer Straße und Eröffnung des Sportparks Rheinhöhe gewinnen Anwohnende eine sichere direkte Radverbindung.

Ergänzend zur vorliegenden Maßnahme bestehen langfristige Überlegungen, den Knotenpunkt Mainzer Straße im Rahmen des Masterplans Mainzer Straße großflächig umzubauen. Hierzu befindet sich die Landeshauptstadt Wiesbaden derzeit in Grundstückverhandlungen und Bebauungsplanverfahren. Solange diese nicht abgeschlossen sind, kann die Planung vorerst aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit als Provisorium ausgebaut werden. Die vorliegende Maßnahme ist aufwärtskompatibel.

Aufgrund der im Bestand vorhandenen schlechten Sichtbeziehungen im Bereich Auffahrt Mainzer Straße/ Ecke 2. Ring ist eine Einfädelungsspur von der Mainzer Straße in Richtung Biebricher Allee erforderlich. Dort wird der Radverkehr auf einem kurzen Abschnitt mit geringer Verkehrsbelastung mittels Piktogramm-kette im Mischverkehr geführt. Dank der zweiten Fahrspur können Radfahrende mit ausreichendem Abstand überholt werden. Im weiteren Verlauf sind beidseitig Radfahr- oder Schutzstreifen vorgesehen.

Im Bereich zwischen Breitenbachstraße und „An der Kupferlache“ erhält die Fahrbahn wegen ihres außerörtlichen Charakters einen zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen.

Zwischen Fritz-Kalle-Straße und Biebricher Allee wird der Gehweg verbreitert und somit für Fuß- und Radverkehr gemeinsam nutzbar gemacht.

Auswertungen aus dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Wiesbaden und Detailbetrachtungen der Lichtsignalanlage Biebricher Allee zeigen: Eine durchgehende Dreispurigkeit erhöht die Leistungsfähigkeit nicht. Um den Knoten leistungsfähiger als im Zustand vor der derzeitigen Markierung zu machen und Sperrungen an anderer Stelle besser abzufangen, wird im Abschnitt zwischen Drususstraße und Biebricher Allee eine Dreispurigkeit eingerichtet werden.

Für die regelkonforme Umsetzung und insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (vgl. „Vision Zero“ zu §1 VwV-StVO) müssen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum entfallen. Diese Parkmöglichkeiten werden seit der Beschränkung auf Pkw kaum genutzt, da es vor Ort nur wenige Ziele gibt. Die Kleingärten sind überwiegend rückwärtig erschlossen.

An der Kreuzung Breitenbachstraße wird die Verkehrsführung neu geordnet. Durch Verkleinerung der Sperrfläche entstehen zusätzliche Parkplätze in der Breitenbachstraße, während die erforderlichen Sichtbereiche freigehalten werden.

Die Stadt hat zu diesem Vorhaben zahlreiche Rückmeldungen erhalten. Bürgerinnen und Bürger wiesen auf fehlende Radverkehrsanlagen hin. Auch Anwohnende äußerten mehrfach Unzufriedenheit mit der aktuellen Situation.

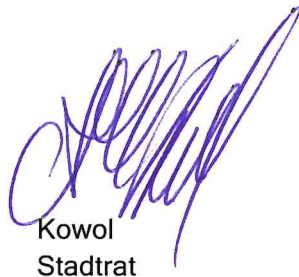
III. Geprüfte Alternativen

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

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

Bestätigung der Dezernent*innen

Wiesbaden ⁸⁰ . November 2025

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Kowol', written in a cursive style.

Kowol
Stadtrat