

Betreff Radschnellverbindung Wiesbaden-Mainz - 1. Bauabschnitt Klingholzstraße bis Theodor-Heuss-Ring

Dezernat/e V/66

☐ Bericht zum Beschluss

Nr. vom

Erforderliche Stellungnahmen

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung | <input type="checkbox"/> Rechtsamt |
| <input checked="" type="checkbox"/> Kämmerei | <input type="checkbox"/> Umweltamt: Umweltprüfung |
| <input type="checkbox"/> Frauen- und Gleichstellungsbeauftragte nach HGIG | <input type="checkbox"/> Straßenverkehrsbehörde |
| <input type="checkbox"/> Frauenbeauftragte nach HGO | |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges | |

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

Magistrat Eingangsstempel
Büro d. Magistrats

Stadtverordnetenversammlung

- | | | |
|--|------------------|----------------------------------|
| <input checked="" type="radio"/> Tagesordnung A | Tagesordnung B | <input type="radio"/> |
| <input type="checkbox"/> Umdruck nur für Magistratsmitglieder | | |
| <input type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input checked="" type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> öffentlich | nicht öffentlich | <input type="radio"/> |
| <input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet / PIWi veröffentlicht | | |

Anlagen öffentlich

1. Übersichtsplan
2. Lageplan
3. Kostenberechnung vom 08.12.2025
4. Beschluss Stadtverordnetenversammlung Nr. 0254 vom 13.07.2023
5. Präsentation Mobilitätsausschuss vom 09.03.2023

Anlagen nichtöffentlich

25-V-66-0229

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

Prognose Zuschussbedarf

□ rot

☐ grün

in %:

Budget verfügte Ausgaben (Ist)

☒ Investition☐ Instandhaltung

9.783.447,26 €

25,73

☐ Mehrkosten☒ budgettechnische UmsetzungBei Bedarf Hinweise | Erläuterung (max. 750 Zeichen)

INV-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)

Radschnellverbindung Wiesbaden-Mainz: Abschnitt Klingholzstraße bis Theodor-Heuss-Ring

C Beschlussvorschlag

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass
 - 1.1 zwischen Klingholzstraße und Theodor-Heuss-Ring der erste Bauabschnitt der Radschnellverbindung WI-MZ umgesetzt werden soll
 - 1.2 die gemeinsame Planung und der Bau mit der ELW Maßnahme Hauptsammler Ost deutliche Synergieeffekte mit sich bringt.
2. Der Abschnitt Klingholzstraße bis Theodor-Heuss-Ring wird als erster Bauabschnitt mit Kosten in Höhe von 900.000 € beschlossen.
3. Vorgespräche mit Hessen Mobil haben stattgefunden und das Vorhaben ist voraussichtlich förderfähig. Bei positivem Förderbescheid werden Fördermittel in Höhe von ca. 70 % der Ausgaben erwartet.
4. Die erforderlichen Mittel wurden/werden zum Haushalt 2026-2028 kassenwirksam angemeldet.
5. Die bauliche Umsetzung des Radwegs erfolgt unter dem Vorbehalt der Grundstücksverfügbarkeit und der Förderung durch das Land.
6. Der Magistrat (Dezernat V/66/23) wird beauftragt, den Grunderwerb für weitere Abschnitte zu veranlassen.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat als Gemeinschaftsprojekt in enger Kooperation mit der Landeshauptstadt 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.

II. Ergänzende Erläuterungen

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

Über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurde in der Sitzungsvorlage 23-V-66-0224 informiert. Es wurde hierzu beschlossen, dass die Planung einer Radschnellverbindung zwischen Wiesbaden und Mainz aufgenommen werden soll. Die Variante 3 Mühltal/Aartalbahn 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 werden. Zudem wurde der Magistrat beauftragt, alle für die Planung erforderlichen Schritte bzgl. der Variante 3 (Aartalbahn/Mühltal) in die Wege zu leiten.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden befindet sich derzeit in Grundstücksverfügbarkeitsgesprächen und vertiefenden Planungen der einzelnen Abschnitte. Der Teilabschnitt „Klingholzstraße - Theodor-Heuss-Ring“ bildet den innerstädtischen Auftakt der Radschnellverbindung Wiesbaden-Mainz und soll als erstes realisiert werden. Die untersuchte Trasse verläuft parallel zu den Gleisanlagen der Aartalbahn zwischen dem Hauptbahnhof und dem Theodor-Heuss-Ring. Sie nutzt damit weitgehend vorhandene Bahnnebenflächen und minimiert Eingriffe in den motorisierten Individualverkehr. Die Planung führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit durch klare Trennung von Verkehrsarten.

Im angesprochenen Bereich stehen demnächst Arbeiten der ELW für eine Bau- und Betriebsstraße an. Die Arbeiten sind terminlich abhängig von Sperrpausen der Bahn im Zuge der Sanierung der rechten Rheinstrecke. An diese Planungen möchte sich die Landeshauptstadt Wiesbaden mit einem vier Meter breiten asphaltierten Radweg im Radschnellwegstandard anschließen. Durch die teilweise Nutzung eines neu zu bauenden Betriebsweges der ELW wird versucht, Synergieeffekte zu nutzen, Kosten einzusparen und den baulichen Eingriff in die Natur zu minimieren. Bei der zeitlichen Planung muss sich die Landeshauptstadt Wiesbaden an den Bauzeiten der ELW für den Hauptsammler orientieren. Da die Landeshauptstadt Wiesbaden hierdurch zeitlich gebunden ist und die Synergieeffekte zur Kosteneinsparung sonst nicht genutzt werden könnten, muss dieser Abschnitt in der jetzigen Sitzungsvorlage vorgezogen werden.

Zu den Gleisen der Aartalbahn wird ein Abstand eingehalten, so dass die Radschnellverbindung eine evtl. Reaktivierung nicht ausschließt. Die Trasse wird durch die ELW nur in seltenen Fällen für Wartungszwecke genutzt. Diese Parallelnutzung führt somit nur zu sehr geringen Einschränkungen und keinen geplanten Sperrungen. Die Parallelnutzung als Betriebsweg wird beispielweise auch problemlos auf einem bereits eröffneten Teilstück der Radschnellverbindung Darmstadt-Frankfurt praktiziert.

Für die vertiefenden Planungs- und Bauleistungen ist ein Förderantrag beim Land Hessen angestrebt. Nach Empfehlungen des Landes Hessen ist für eine potentielle Förderanmeldung ebenfalls ein abschnittsweises Vorgehen sinnvoll. Hessen Mobil empfiehlt hierbei einzelne Förderanträge zu stellen. In der gesamten Planung ist die Gewährleistung einer barrierearmen Wegeverbindungen integraler Bestandteil. Da ein Förderantrag geplant ist, wird sich an Förderrichtlinien des Landes Hessen orientiert.

Sobald für den zweiten Teilabschnitt Wiesbaden Hauptbahnhof - Ende Klingholzstraße die Grundstückverhandlungen abgeschlossen und eine detailliertere Planung mit Kosten ermittelt worden sind, wird eine weitere Ausführungsvorlage in die politischen Gremien gegeben. Bis zu einer weiteren Detaillierung der Trasse in Richtung Mainz wird die Radschnellverbindung an den Theodor-Heuss-Ring über einen Ausbau der bestehenden Zuwegung an das Radverkehrsnetz angebunden werden. Es werden zum gegebenen Zeitpunkt gesonderte Sitzungsvorlagen in die Gremien gegeben und Förderanträge gestellt.

III. Geprüfte Alternativen

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

Es wurden verschiedene Varianten in der Machbarkeitsstudie betrachtet. Eine Planung unabhängig der ELW wurde ebenfalls betrachtet. Hierbei würden höhere Kosten aufgrund der fehlenden Synergien entstehen und die Maßnahme deutlich später umgesetzt werden.

Bestätigung der Dezernent*innen

15. Dezember 2025

Kowol
Stadtrat