



E 010400 20. März 2026

DS 17-03-26

über  
Herrn Oberbürgermeister  
Gert-Uwe Mende

Be *[Signature]* 19.3.

Der Magistrat

Dezernat für  
Bauen und Verkehr

über  
Magistrat

Stadtrat Andreas Kowol

und  
Herr Stadtverordnetenvorsteher  
Dr. Gerhard Obermayr

an den Ausschuss der Mobilität

14. März 2026

Tagesordnung I Punkt 3 der öffentlichen Sitzung am 6. November 2025  
Vorlagen-Nr. 25-F-22-0094  
Rheinstraße  
- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 29.10.2025 -

Die Rheinstraße ist eine der zentralen Ost-West Verbindungen Wiesbadens und spielt eine bedeutende Rolle für den innerstädtischen Verkehr. Die rund einen Kilometer lange Straße wird überwiegend von Pkw genutzt, aber auch Radfahrer sind auf ihr unterwegs. In den letzten Jahren wurden mehrere Teilabschnitte der Rheinstraße umgestaltet. Im oberen Bereich wurden auf beiden Seiten neue Radwege errichtet. Dadurch wurde auch der Parkraum neugestaltet, sodass erneut Parkplätze wegfielen. Ebenso muss nun der Verkehr dort auf engerem Raum abgewickelt werden, da in Richtung Rhein-Main-Congress-Centrum (RMCC) eine Fahrbahn wegfiel und in Richtung Ringkirche zum Teil ebenso.

Im Sommer dieses Jahres wurde der untere Bereich der Rheinstraße neugestaltet. Auch hier gibt es nun auf beiden Seiten der Rheinstraße neue Radwege. Auch hier fielen wieder Parkplätze (in Richtung Ringkirche) und eine Fahrspur (in Richtung RMCC) weg.

In Richtung Rhein-Main-Congress-Centrum (RMCC) gibt es nun für den Radverkehr zwischen der Wörth- und der Bahnhofstraße sowie in der Gegenrichtung zwischen der Bahnhofstraße und der Kirchgasse keinen durchgängigen Radweg. Durch den Umbau wurde es für Radfahrer nicht etwa sicherer, sondern gefährlicher, da sie plötzlich ohne weiteren Radweg in den normalen Verkehr einfädeln müssen.

Durch die Umsetzung wurde zudem eine weitere Gefahrenstelle geschaffen, die zuvor nicht bestand. Bis zum Sommer konnte man von der Ringkirche kommend an der Bahnhofstraße auf einer kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur fahren. Das Geradeausfahren ist auf dieser Spur nun nicht mehr möglich, da man hinter der Bahnhofstraße auf dem neuen Radweg landet. Es gibt weder einen Hinweis auf die geänderte Verkehrsführung noch ein Schild mit der Aufschrift „Nur Rechtsabbiegen“. stattdessen wurde lediglich der Geradeauspfeil auf der Fahrbahn entfernt. An dieser Stelle kam es wiederholt zu kritischen Manövern

aller Verkehrsteilnehmer. Eine weitere Gefahr besteht im Übergang von drei auf zwei Fahrstreifen in Richtung RMCC, da es dort zu einer kaum erkennbaren Verschwenkung im Kreuzungsbereich kommt.

unverständlich ist die Regelung der Freigabe des Bürgersteigs für Radfahrer am RMCC am Ende des neuen Radweges für etwa 50 Meter bis zur Kreuzung.

Der Ausschuss für Mobilität möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, dem Ausschuss für Mobilität umfassend zu berichten und zu erläutern,

1. wie sich die Verkehrssituation auf der Rheinstraße vor dem ersten Bau der Fahrradspur dargestellt hat, insbesondere hinsichtlich der folgenden Punkte: Verkehrsaufkommen (PKW, Busse, Radverkehr, Fußgänger), Anzahl und Lage der Parkplätze, Verkehrsführung und Aufteilung der Fahrbahnen.
2. wie sich die Verkehrssituation nach dem Bau der Radwege aktuell darstellt (wie unter 1. dargestellt), insbesondere: wie viele Radfahrer derzeit auf der Rheinstraße gezählt werden und auf welcher Datengrundlage diese Zahlen beruhen (Zählungen, Modellannahmen, Quellen).
3. welche Prognosen für den Radverkehr in der Zukunft auf der Rheinstraße bestehen, auf welcher Grundlage die Annahmen beruhen und wie sich die zukünftige Verkehrssituation (Radwegeführung, Parkraum, Verkehrsführung und Aufteilung der Fahrspuren) darstellen wird.
4. wie viele Parkplätze es vor Beginn der Baumaßnahmen in der Rheinstraße gab, wie viele im Zuge der Umbauten weggefallen sind, wie viele aktuell bestehen, wie viele Parkplätze nach Abschluss aller Bauabschnitte voraussichtlich verbleiben werden.
5. ob und wann der Umbau des Abschnitts zwischen Wörth- und Bahnhofstraße sowie in der Gegenrichtung zwischen Bahnhofstraße und Kirchgasse in Angriff genommen wird und wie diese Abschnitte künftig gestaltet werden sollen (insbesondere hinsichtlich Radwegeführung, Parkraum und Fahrstreifen).
6. warum im unteren Bereich der Rheinstraße Parkplätze weggefallen sind und keine Anordnung wie im oberen Bereich erfolgen konnte, warum es an der ehemals rechten Geradeaus- und Abbiegespur zur Bahnhofstraße und RMCC keine Beschilderung gibt, sondern lediglich eine Bodenmarkierung und warum der Bürgersteig am RMCC für den Radverkehr für etwa 50 Meter bis zur Kreuzung freigegeben wurde.
7. wie der künftig noch fehlende Radweg zwischen Wörth- und Bahnhofstraße gestaltet werden soll und ob hierfür Parkplätze und Fahrstreifen entfallen, wie der geplante Radweg zwischen Bahnhofstraße und Kirchgasse aussehen wird und ob hierfür Parkplätze oder Fahrstreifen wegfallen und warum der Radverkehr nicht auf die Fahrradstraße Adelheidstraße verlegt wird, wie ursprünglich vorgesehen bzw. angedacht war.
8. warum die Gehwege, die laut Aussage der Verwaltung im Falle eines Rückstaus auf der Rheinstraße von Feuerwehr oder Krankenwagen genutzt werden sollen, derzeit noch durch Pflanzenkübel, Beschilderungen und Gastronomiebestuhlung blockiert sind und wann hier mit einer Anpassung bzw. Freiräumung zu rechnen ist.

Beschluss Nr. 0098

Der Antrag wird in folgender Fassung angenommen:

Der Magistrat wird gebeten, dem Ausschuss für Mobilität umfassend zu berichten und zu erläutern,

1. wie sich die Verkehrssituation auf der Rheinstraße vor dem ersten Bau der Fahrradspur dargestellt hat, insbesondere hinsichtlich der folgenden Punkte: Verkehrsaufkommen (PKW, Busse, Radverkehr, Fußgänger), Anzahl und Lage der Parkplätze, Verkehrsführung und Aufteilung der Fahrbahnen.
2. wie sich die Verkehrssituation nach dem Bau der Radwege aktuell darstellt (wie unter dargestellt), insbesondere: wie viele Radfahrer derzeit auf der Rheinstraße gezählt werden und auf welcher Datengrundlage diese Zahlen beruhen (Zählungen, Modellannahmen, Quellen).
3. welche Prognosen für den Radverkehr in der Zukunft auf der Rheinstraße bestehen, auf welcher Grundlage die Annahmen beruhen und wie sich die zukünftige Verkehrssituation (Radwegführung, Parkraum, Verkehrsführung und Aufteilung der Fahrspuren) darstellen wird.
4. wie viele Parkplätze es vor Beginn der Baumaßnahmen in der Rheinstraße gab, wie viele im Zuge der Umbauten weggefallen sind, wie viele aktuell bestehen, wie viele Parkplätze nach Abschluss aller Bauabschnitte voraussichtlich verbleiben werden.
5. ob und wann der Umbau des Abschnitts zwischen Wörth- und Bahnhofstraße sowie in der Gegenrichtung zwischen Bahnhofstraße und Kirchgasse in Angriff genommen wird und wie diese Abschnitte künftig gestaltet werden sollen (insbesondere hinsichtlich Radwegführung, Parkraum und Fahrstreifen).
6. warum im unteren Bereich der Rheinstraße Parkplätze weggefallen sind und keine Anordnung wie im oberen Bereich erfolgen konnte, warum es an der ehemals rechten Geradeaus- und Abbiegespur zur Bahnhofstraße und RMCC keine Beschilderung gibt, sondern lediglich eine Bodenmarkierung und warum der Bürgersteig am RMCC für den Radverkehr für etwa 50 Meter bis zur Kreuzung freigegeben wurde.
7. wie der künftig noch fehlende Radweg zwischen Wörth- und Bahnhofstraße gestaltet werden soll und ob hierfür Parkplätze und Fahrstreifen entfallen, wie der geplante Radweg zwischen Bahnhofstraße und Kirchgasse aussehen wird und ob hierfür Parkplätze oder Fahrstreifen weggefallen und warum der Radverkehr nicht auf die Fahrradstraße Adelheidstraße verlegt wird, wie ursprünglich vorgesehen bzw. angedacht war.
8. warum die Gehwege, die laut Aussage der Verwaltung im Falle eines Rückstaus auf der Rheinstraße von Feuerwehr oder Krankenwagen genutzt werden sollen, derzeit noch durch Pflanzenkübel, Beschilderungen und Gastronomiebestuhlung blockiert sind und wann hier mit einer Anpassung bzw. Freiräumung zu rechnen ist.
9. ob eine Veränderung im Unfallgeschehen zu beobachten war.

---

Berichtstext des Dezernates V:

**Zu 1.) Ausgangssituation vor Umsetzung**

Das Verkehrsaufkommen lag bei ca. 19.000-36.000 Kfz/24 h mit überwiegend gleichmäßiger Verteilung auf beide Fahrtrichtungen. Die Rheinstraße verfügte abschnittsweise über zwei bis drei Fahrstreifen je Richtung. Der Radverkehr wurde im Mischverkehr geführt; eine regelkonforme Führung bestand nicht.

**Zu 2.) Umgesetzte Bauabschnitte und Radverkehrsentwicklung**

Die Umsetzung der Radverkehrsanlagen erfolgte abschnittsweise in den Jahren 2020, 2022 und 2025.

Punktuelle Zählungen zeigen eine deutliche Zunahme des Radverkehrs:

- 2022: 688 Radfahrende/Tag
- 2023: 810 Radfahrende/Tag (+17,7 %)

Diese Entwicklung wird durch modellbasierte Auswertungen bestätigt.

**Zu 3.) Perspektive Radverkehr**

Mit der weiteren Umsetzung der Radverkehrsanlagen ist von einer anhaltenden Zunahme des Radverkehrs auszugehen. Dies entspricht den Zielsetzungen des Radverkehrskonzepts und des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden, wonach die Rheinstraße als zentrale Ost-West-Achse prioritär auszubauen ist.

**Zu 4.) Stellplatzentwicklung**

Vor Beginn der Maßnahmen wurde keine Gesamterhebung der Stellplätze durchgeführt; dokumentiert wurde ausschließlich der jeweilige Entfall je Bauabschnitt. Der bislang realisierte sowie der noch geplante Stellplatzwegfall belaufen sich kumuliert auf 44 Stellplätze. Hierin enthalten ist der geplante Entfall von 11 Stellplätzen in den noch ausstehenden Abschnitten.

**Zu 5.) Weiterer Ausbau**

Die noch ausstehenden Abschnitte der Rheinstraße werden umgesetzt, sobald es die innerstädtische Baustellensituation sowie die erforderlichen Verkehrsführungen zulassen. Dabei werden insbesondere Synergien mit weiteren städtischen Projekten (z. B. Deckensanierungen) genutzt. Die künftige Gestaltung wird abschnittsweise unterschiedlich ausfallen. Die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs wird jeweils standortbezogen berücksichtigt.

**Zu 6.) Unterer Abschnitt Rheinstraße / RMCC**

Eine Übertragung der Gestaltung aus dem oberen Abschnitt war aus verkehrlichen Gründen nicht möglich; die Aufteilung des Straßenraums musste abschnittsbezogen erfolgen. Die vorhandene Markierung an der ehemals rechten Geradeaus- und Rechtsabbiegespur entspricht den Vorgaben der StVO. Die Situation wird weiterhin beobachtet und bei Bedarf nachjustiert. Die Gehwegfreigabe für den Radverkehr wurde eingerichtet, da aufgrund der erforderlichen Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Allee und der notwendigen dreistreifigen Aufstellung keine durchgehende Radverkehrsanlage realisiert werden konnte.

**Zu 7.) Adelheidstraße**

Die Rheinstraße als Hauptverkehrsachse und die Adelheidstraße als Nebenstraße erfüllen unterschiedliche Funktionen. Beide sind Bestandteil eines ergänzenden, gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes und nicht gegeneinander austauschbar.

**Zu 8.) Einsatzfahrzeuge**

Einsatzfahrzeuge dürfen Radverkehrsanlagen und Gehwege bei Bedarf nutzen. Eine Prüfung ergab, dass dies im Bestand in der Regel möglich ist.

**Zu 9.) Verkehrssicherheit**

Das Unfallgeschehen vor und nach Umsetzung der Maßnahmen wird insgesamt als unauffällig bewertet.

Mit freundlichen Grüßen

