



Der Vorsitzende des
Ausschusses für Mobilität
der Stadtverordnetenversammlung
Amt der Stadtverordnetenversammlung
E-mail: stadtverordnetenversammlung@wiesbaden.de
Rathaus-Schlossplatz 6-65183 Wiesbaden
Telefon (0611) 31-3738
Telefax (0611) 31-3902
Sachbearbeiter: Herr Baldus
E-mail: Johannes.Baldus@wiesbaden.de

Wiesbaden, 24.06.2021

1. Den Mitgliedern des
Ausschusses für Mobilität
2. Den Fraktionen
3. Dem Magistrat
4. Nachrichtlich
Herrn Stadtverordnetenvorsteher

Einladung

zur öffentlichen Sitzung
des Ausschusses für Mobilität
am Donnerstag, 1. Juli 2021, um 17:00 Uhr,

**Ortsverwaltung Dotzheim / Haus der Vereine, Saal im EG, Im
Wiesengrund 14, 65199 Wiesbaden-Dotzheim**

HINWEIS: Es wird empfohlen, während der
gesamten Sitzung einen medizinischen Mund-Nase-Schutz zu tragen.

Tagesordnung I

1. Genehmigung der Niederschriften vom 06.05.2021 und 20.05.2021
2. Sachstand Salzachtalbrücke
3. Krisenmanagement Verkehr während der Salzachtalbrücken-Sperrung

3.1 21-F-69-0003

Dem Verkehrschaos entgegenwirken

-Antrag der Fraktionen CDU und FDP und BLW/ULW/BIG vom 23.06.2021-

Seit Freitag, dem 18. Juni 2021, 17:00 Uhr befindet sich Wiesbaden im verkehrlichen Ausnahmezustand. Die notwendig gewordene Sperrung der Salzbachtalbrücke ist für die Stadt Wiesbaden und ihren Verkehr höchst problematisch, da nicht nur der motorisierte Individualverkehr von der Sperrung betroffen ist, sondern auch der öffentliche Personennahverkehr. Die Sperrung der Salzbachtalbrücke ist nicht die erste Brückensperrung, die Wiesbaden ereilt. Bereits 2015 führte die Sperrung der Schiersteiner Brücke zu einem Verkehrschaos. Aufgrund dessen sollte Wiesbaden schnellstmöglich aus der Vergangenheit lernen und Möglichkeiten finden, das Verkehrsmehraufkommen sinnvoll zu steuern und die Stadt Wiesbaden nicht im Verkehrschaos versinken zu lassen. Die Einrichtung eines Krisenstabs besetzt mit den wichtigen Stakeholdern ist ein erster und wichtiger Schritt, um eine Entlastung der angespannten Verkehrslage zu schaffen.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

- I. alle Information von der Autobahn GmbH zum Zustand der Salzbachtalbrücke anzufordern und diese der Öffentlichkeit vorzustellen.
- II. einen regelmäßigen Austausch zwischen Krisenstab und Öffentlichkeit sicherzustellen.
- III. zu prüfen und zu berichten, wie der Verkehr sinnvoll gesteuert werden kann und hierbei unvoreingenommen alle Optionen gleichwertig zu betrachten und zu evaluieren. Die vom Krisenstab bereits untersuchten Maßnahmen werden ausdrücklich begrüßt. Allerdings sollten weiterführende Maßnahmen, wie die Freigabe der Umweltspuren und des Rechtsabbiegens, sowie die Außerbetriebsetzung der sog. Pfortnerampeln, geprüft werden. Von Maßnahmen, die den fließenden Verkehr beeinträchtigen, wie z.B. Temporeduzierungen auf Hauptverkehrsachsen, sollte allerdings abgesehen werden. Oberstes Ziel aller Maßnahmen sollte die Sicherstellung des fließenden Verkehrsflusses sein.
- IV. zu berichten, welche Planungen zur alternativen Verkehrssteuerung bereits im Vorfeld der Sperrung für diesen Fall erstellt wurden.
- V. Konzepte vorzustellen, wie zukünftig auf Sperrungen von Hauptverkehrsknoten in Wiesbaden und Umgebung reagiert werden kann, um die Belastung für die Bürgerinnen und Bürger möglichst gering zu halten.

4. 21-V-05-0011

DL 22/21-4

Sachstand zur Ausschreibung von 140 emissionsfreien Gelenkbussen einschließlich Ladeinfrastruktur durch die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH

4.1 21-F-70-0001

Emissionsfreier ÖPNV 2023?

-Antrag der Fraktionen CDU, FDP, Volt und FW/Pro Auto vom 23.06.2021-

2017 wurde die „Vision Zero 2022 - Emissionsfreier ÖPNV“ vorgestellt - ein essentiell wichtiger Teil des Luftreinhalteplans. Das Ziel dieses Projekts war es, den Wiesbadener ÖPNV bis 2022 emissionsfrei zu gestalten. Dieses Projekt stieß auf hohe öffentliche Resonanz, da es deutschlandweit das ambitionierteste Ziel in dieser Richtung war. Die Stadt Wiesbaden wurde für dieses Zukunftsprojekt sogar mit einem Preis ausgezeichnet.¹

Seitdem hat sich in Wiesbaden und bei ESWE Verkehr zwar viel getan. Um die fristgerechte Umstellung der Dieselbusflotte zu schaffen, wurden 2019 die ersten batteriebetriebenen E-Busse ausgeliefert und in Betrieb genommen. Seitdem stieg die Anzahl eben dieser Busse im alltäglichen Betrieb kontinuierlich an. Bei den Bürgerinnen und Bürger trifft der Einsatz dieser Busse auf positive Resonanz, da er nicht nur die Luft sauberer macht, sondern auch die Lärmemissionen auf den Strecken gesunken sind, auf denen die batteriebetriebenen E-Busse eingesetzt werden.

Um den reibungslosen Betrieb eben dieser Busse aber auch sicherzustellen, wird ein Umspannwerk benötigt. Der Bau eben dieses Umspannwerks wurde mit Beschluss Nr. 0006 der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 14. Februar 2019 beschlossen. Das Umspannwerk soll auf dem Betriebsgelände der ESWE Verkehr an der Gartenfeldstraße 18 in Abstimmung mit der sw-netz und der ELW gebaut werden. Durch den Bau des Umspannwerks kann die benötigte Redundanz sichergestellt werden, um einen reibungslosen Einsatz der E-Busse zu gewährleisten. Solange die batteriebetriebenen E-Busse im Betrieb sind ohne den Bau des Umspannwerks abgeschlossen zu haben, kann und wird es weiterhin im alltäglichen Betrieb zu Ausfällen kommen. Ohne Umspannnetzwerk sind die Voraussetzungen für die notwendige Ladeleistung für den emissionsfreien ÖPNV nicht gegeben.

Einem FR-Artikel vom Februar 2021 ist zu entnehmen, dass an der Vision Zero 2022 nicht festgehalten werden kann. Der zuständige Dezernent Andreas Kowol spricht davon, dass im besten Fall der ÖPNV Ende 2023, aber realistischer gesehen erst 2024, emissionsfrei sein wird.² Dies wirft diverse Fragen auf - ganz besonders im Hinblick auf den verzögerten Bau des Umspannwerks, da im Beschluss Nr. 0006 der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 14. Februar 2019 unter BP 3.2 von großem Zeitdruck bei der Umsetzung gesprochen wurde.

Probleme gab es bedauerlicherweise auch bei der Beschaffung von Wasserstoffbussen. So gab das Pressereferat der Landeshauptstadt Wiesbaden am 19. Oktober 2018 eine Pressemitteilung mit dem Titel "Elf Wasserstoff-Busse sind ab Mitte 2019 im Einsatz"³ heraus. Dort wird auch Verkehrsdezernent Kowol mit den Worten zitiert: "Da auch die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie derzeit in aller Munde ist, können wir mit diesem Projekt nicht nur

¹https://www.wiesbaden.de/medien/rathausnachrichten/PM_Zielseite.php?showpmp=true&pmurl=https://www.wiesbaden.de/guiapplications/newsdesk/publications/Landeshauptstadt_Wiesbaden/141010100000310274.php (Stand 21. Juni 2021).

² <https://www.fr.de/rhein-main/wiesbaden/wiesbaden-setzt-auf-busse-90189321.html> (Stand 21. Juni 2021).

³https://www.wiesbaden.de/medien/rathausnachrichten/PM_Zielseite.php?showpmp=true&pmurl=https://www.wiesbaden.de/guiapplications/newsdesk/publications/Landeshauptstadt_Wiesbaden/141010100000340795.php (Stand: 21. Juni 2021)

über innovative Antriebsarten reden, sondern gehen ganz konkrete Schritte der Umsetzung"⁴. Eine entsprechende Lieferung der Busse ist allerdings nicht zu Stande gekommen, was auch dazu führt, dass die extra gebaute Wasserstofftankstelle auf dem Gelände von ESWE Verkehr bisher weitgehend ungenutzt bleibt. Diese Entwicklung war insoweit auch nicht förderlich für die Erreichung eines emissionsfreien ÖPNV bis 2023. Nun wurde ein neuer Auftrag vergeben, um insgesamt 10 Brennstoffzellenbusse nach Wiesbaden zu bekommen.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:
Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu prüfen und berichten,
 - a) ob eine Abstimmung zwischen ESWE-Verkehr, sw-netz und der ELW stattgefunden hat und zu welchem Ergebnis diese gekommen ist;
 - b) welche Gründe vorliegen, die den Bau des Umspannwerks verzögern, da schon 2019 die notwendigen Voraussetzungen für den Bau eben dieses bestanden;
 - c) zu wie vielen Ausfällen im täglichen Busbetrieb es durch die Verzögerung des Baus kam;
 - d) wann spätestens mit einem Baubeginn zu rechnen ist, da schon 2019 von einer Dringlichkeit gesprochen wurde;
 - e) wie der Betrieb der batteriebetriebenen E-Busse trotz nicht vorhandener Redundanz, resultierend aus dem fehlenden Umspannwerk, sichergestellt werden kann.

2. zu berichten,
 - a) wann mit einer Auslieferung der Wasserstoffbusse zu rechnen ist;
 - b) wann mit der vollständigen Auslieferung der für Juni bestellten 20 E-Busse zu rechnen ist;
 - c) warum es wiederholt zu Verzögerungen bei der Auslieferung kam;
 - d) welche Fahrzeuge derzeit die städtische Wasserstofftankstelle nutzen und ob ggf. eine Freigabe der Nutzung auch für private Personen sowie Unternehmen angedacht ist;
 - e) welche Ansprüche konnten bisher gegen den Hersteller (Autosan in Sanok) bzw. den Lieferanten der Wasserstoffbusse (ebe Europa GmbH) aufgrund des Scheiterns des Projektes "H2 Bus Rhein-Main - emissionsfreier Nahverkehr in der Metropolregion" durchgesetzt werden.

4.2 21-F-16-0002

Umrüstung der Wiesbadener Busflotte auf Elektromobilität
- Antrag der Fraktion BLW-ULW-BIG vom 21.06.2021 -

Wiesbaden rüstet seit einiger Zeit seine Busflotte auf Elektromobilität um. In der Presse liest man immer wieder von Rückschlägen und Rückrufen u.a. wegen defekter Batterien. Im Februar diesen Jahres wurden die erst kurz vorher ausgelieferten und als Reichweiten-Innovation gefeierten Busse mit Feststoffbatterien wieder zurück gerufen, wegen Problemen mit eben diesen Batterien.

In dem Mannheimer Montagewerk von EvoBus brannte im Februar diesen Jahres gar ein Elektrobus mit Feststoffbatterien auf dem Werksgelände aus.

⁴ ebd.

Der Ausschuss möge beschließen:
Der Magistrat wird gebeten zu berichten:

- 1) Wie weit ist die Umrüstung der Busflotte in Wiesbaden auf Elektromobilität gediehen ist und welche Rückschläge gab es bisher?
- 2) Wie sehen die weiteren Planungen bezüglich Umrüstung der Wiesbadener Busflotte aus?
- 3) Wann soll die beschlossene komplette Umrüstung der Busflotte auf emissionsarme Antriebe abgeschlossen sein? Kann der angestrebte Termin 2022 gehalten werden?
- 4) Wie hoch ist die Ausfallquote der Wiesbadener Elektrobusse durch technische Defekte.
- 5) Welche Kosten hat die Umrüstung bis jetzt verursacht? Mit welchen Kosten rechnet die LHW noch?
- 6) Kommt die Firma Evobus der LHW wegen der Lieferverzögerungen bzw. Rückrufen preislich entgegen?
- 7) Welche emissionsarmen Alternativen zu Elektrobussen gibt es? Bzw. Welche Alternativen wurden geprüft?
- 8) Wie schätzt die LHW die Brandgefahr bei Elektrobussen ein.
- 9) Welche Vorsorgemaßnahmen wurden getroffen für den Fall eines Elektrobusbrandes?
- 10) Hat der Magistrat eine nachhaltige Strategie die ständig steigenden Verluste bei ESWE Verkehr einzudämmen?
- 11) Wie ist die Meinung und Haltung des Magistrates zum konstruktiv-kritischen Leserbrief von Herrn Dr. Christoph von Küster (FDP) der unserer Fraktion erlaubt hat den Text hier zu unserer Frage zu zitieren:

"Irrweg?

Im Jahr 2017 gab ESWE Verkehr die Vision des emissionsfreien Nahverkehrs bekannt. Bis Ende 2022 sollten 221 Busse elektrisch unterwegs sein. Brennstoffzellenbusse und die Citybahn waren weitere Pläne. Die Energie sollte ESWE Versorgung liefern. Ein Umspannwerk mit 50 Megawatt Leistung sollte neu entstehen bei ESWE Verkehr. Von 56 Elektrobussen der ersten Bestellung sind jetzt knapp 40 geliefert. Probleme bereiten die Busse, die die neuartige LMP-Technologie (Feststoffbatterien) haben. Man erhofft eine Reichweite von 200 Kilometern und Einsatzzeiten von ca. 10 Stunden. Diese Batterien seien auch weniger brandgefährlich als NMC-Batterien. Am 01.02.2021 wurden hier die ersten 21 dieser Busse ausgeliefert. Am 19.02. gab ESWE Verkehr einen Rückruf des Herstellers für diesen Batterietyp bekannt. Bundesweit wurden 30 Busse aus dem Verkehr gezogen. Mögliche Isolationsfehler bei den Zellmodulen lägen vor, hieß es von Evobus. In Wiesbaden wurden alle Batterien dieses Typs ausgetauscht. Inzwischen sind die Busse wieder im Einsatz. Am Morgen fahren sie drei bis vier Stunden. Danach rücken sie ein und werden geladen. Am Nachmittag rücken einige nochmals für wenige Stunden aus. Für Dieselbusse sind sie kein gleichwertiger Ersatz. Zudem ist am 04.02. bei Evobus im Mannheimer Werk ein Bus mit Feststoffbatterien abgebrannt. Ob sich die Probleme der LMP-Technologie lösen lassen und die Vision von 2017 Realität wird, ist aus heutiger Sicht fraglich. Konkret sind dagegen schon die Pläne der Syna GmbH und der sw netz: Eine 110-kV-Freileitungstrasse soll zwischen Breckenheim und Bierstadt entstehen. Das Bierstadter Umspannwerk wird erweitert. Von dort ist eine Erdleitung zum neuen Umspannwerk bei ESWE Verkehr geplant. Inbetriebnahme: 2023."

5. 21-F-63-0006

Sicherheitsmaßnahmen für den Rad- und Fußverkehr auf dem Hafengeweg
-Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 23.06.2021-

Das Fahrradfahren boomt - nicht erst seit Corona - und das Fahrrad etabliert sich zunehmend als konkurrenzfähiges Fortbewegungsmittel im Stadtverkehr. Dies liegt unter anderem daran, dass die Radinfrastruktur in den letzten Jahren stetig verbessert wurde. Der Unfall am Schiersteiner Hafenweg am 02.06.2021 hat jedoch gezeigt, dass hier eine Gefahrenstelle besteht, da sich der erhöhte Anteil des Fuß- und Radverkehrs in diesem Gebiet mit, von der Autobahn abfahrenden, PKWs und LKWs kreuzt, die häufig mit hoher, nicht der Freizeitnutzung dieses Gebietes angepasster, Geschwindigkeit in den Hafenweg einfahren. Hier bedarf es zeitnahe Sicherungsmaßnahmen, um in Zukunft allen Verkehrsteilnehmer*innen in diesem Bereich eine sichere Fortbewegung zu ermöglichen.

Der Ausschuss möge beschließen,
die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

- eine Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal 30 km/h oder andere Formen der Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Hafenweg einzuführen.
- an der Einfahrt des Hafenwegs auf Höhe der Rheingaustraße auf den erhöhten Rad- und Fußverkehr in diesem Gebiet aufmerksam zu machen (z.B. in Form entsprechender Warnschilder und/oder Farbmarkierungen, Piktogrammen o.ä.) und den Einsatz baulicher Maßnahmen zur Aufmerksamkeitserhöhung des Wirtschaftsverkehrs zu prüfen.

6. 21-F-55-0017

Optimierung der Umsteigewege von Linie 1, Haltestelle Schiersteiner Str.
-Antrag der Fraktion Die Linke vom 23.06.2021-

Durch die Einrichtung bzw. Verlängerung der Bus- und Fahrradspur in der Schiersteiner Straße stadtauswärts bereits ab dem ersten Ring, besteht nun auch die Möglichkeit die bisher vor dem Kiosk liegende Haltestelle der stadtauswärts verkehrenden Buslinien 5, 8, 15, 49 und 171 an die Kreuzung Schiersteiner Straße/Kaiser-Friedrich-Ring zu verlegen.

Die Verlegung ist nun endlich möglich, nachdem in der Schiersteiner Straße zwischen der Einmündung Erbacher Straße und der Kreuzung Schiersteiner Straße/Kaiser-Friedrich-Ring, mit der Verlängerung/Einrichtung der Bus-/Fahradspur die dortigen Parkplätze eingezogen wurden und damit die benötigte Fläche für die neue Lage der Haltestelle verfügbar ist.

Durch die zu beschließende Maßnahme, kann der Fußweg beim Umsteigen von der aus Richtung Hauptbahnhof kommenden und nur im Kaiser-Friedrich-Ring haltenden Buslinie 1 und den nur in der Schiersteiner Straße, derzeit zwischen Erbacher Straße und Niederwaldstraße in der Schiersteiner Straße vor dem dortigen Kiosk haltenden, stadtauswärts verkehrenden Linien 5 und 15 erheblich verkürzt und damit im Sinne der Barrierefreiheit eine Verbesserung für die Nutzer*innen erreichen, wenn die Haltestelle neu zwischen Kaiser-Fridrich-Ring und Erbacher Straße in der Schiersteiner Straße (und damit unmittelbar, d. h. so nahe wie möglich an die Kreuzung zum ersten Ring) verlegt wird.

Für den Umsteigeweg würde der im heutigen Zustand notwendige und zudem noch bergauf führende Fußweg um bis zu 150 m verkürzt und so insbesondere das notwendige Umsteigen von der Buslinie 1 Fahrtrichtung WI Hbf - Dürerplatz zu den Buslinien 5 und 15 Fahrtrichtung Innenstadt - Schierstein/Gräselberg verbessert. Dies gilt vor Allem für die Anschlüsse abends ab 20 Uhr, sowie Samstag und Sonntag am Vormittag mit den zu den sogenannten "Schwachverkehrszeiten" mit halbstündiger bzw. zwanzigminütiger Taktung.

Hierdurch lassen sich Wartezeiten für Fahrgäste in Richtung Schierstein (5) oder Gräselberg (15) von bis zu einer halben Stunde erheblich verkürzen. Damit wird ein Heimkommen auch von Fernreisen aus Richtung Wiesbaden Hauptbahnhof in diese beiden Stadtteile wesentlich erleichtert und komfortabler gestaltet, weil sich gerade auf dem letzten Stück einer ermüdenden Fernreise die Reisezeit um bis zu eine halbe Stunde verkürzen lässt.

Aus den vorgenannten Gründen wolle der Ausschuss beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, eine Verlegung der Bushaltestelle Schiersteiner Straße der Buslinien 5, 8, 15, 49 und 171 an die Kreuzung Schiersteiner Straße/Kaiser-Friedrich-Ring in die Wege zu leiten und eine entsprechende Sitzungsvorlage in den Geschäftsgang zu bringen.

7. 21-F-63-0004

Eine Buslinie für den Wiesbadener Osten

-Antrag der Fraktionen von Bündnis90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 23.06.2021-

Die Stadtteile des Wiesbadener Ostens besitzen alle eine Anbindung in die Innenstadt. Das Angebot wurde in den vergangenen Jahren Stück für Stück ausgebaut. Doch bis heute fehlt eine Buslinie, welche alle einzelnen Stadtteile des Wiesbadener Ostens durchgängig miteinander verbindet.

Die Angebotslücke im ÖPNV hat auch die nachvollziehbare Folge, dass die Quote von PKWs je 100 Einwohner in den Stadtteilen des Wiesbadener Ostens deutlich höher ausfällt als im restlichen Stadtgebiet. Für eine Mobilitätswende in Wiesbaden, die Menschen in Innenstadtgebieten und den ländlicher geprägten Regionen gleichermaßen mitnimmt, ist eine gute ÖPNV-Verbindung gerade im Wiesbadener Osten unerlässlich. Mit einer Buslinie im Wiesbadener Osten können Fahrten des MIV reduziert und so die Straßen zusätzlich entlastet werden. Darüber hinaus können klimaschädliche Emissionen gesenkt werden.

Mit der Anbindung an den Kasteler Bahnhof und Niedernhausen ist eine Anbindung Richtung Frankfurt möglich. Über den nahegelegenen Brückenkopf ist außerdem eine schnelle Weiterfahrt nach Mainz möglich. In Zukunft könnte die Ostlinie dann auch als Zubringer für die in Delkenheim geplante Wallauer Spange dienen.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

- 1) Der Magistrat wird gebeten, Konzepte für eine Ostlinie zu entwickeln, die möglichst alle Stadtteile des Wiesbadener Ostens (Naurod, Heßloch, Auringen, Medenbach, Kloppenheim, Bierstadt, Igstadt, Breckenheim, Nordenstadt, Delkenheim, Erbenheim) miteinander verbindet.
- 2) Dabei sollen die folgenden Aspekte berücksichtigt werden:
 - a) Möglichst wenige, dafür zentrale Haltepunkte in den Ortskernen sowie zugehörigen Gewerbegebieten.
 - b) Attraktive Taktungen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (z.B. in die Gewerbegebiete von Erbenheim bis Delkenheim oder Anschlussverbindungen in Richtung Industriepark InfraServ) sowie für Freizeitverkehre (beispielsweise nachts und am Wochenende).

- c) Eine Anbindung zu den S-Bahnhöfen Niedernhausen, Kastel, Hochheim und zukünftig an der Wallauer Spange, sowie zu den Bahnhöfen Igstadt, Erbenheim und Auringen-Medenbach, um so eine Vernetzung in das Rhein-Main-Gebiet zu ermöglichen.

- 3) Der Magistrat wird gebeten, die notwendigen Finanzmittel als weiteren Bedarf zu den Haushaltsberatungen 2022/23 anzumelden.

8. 21-F-60-0004

Aufenthaltsqualität an der Dreililienquelle steigern
-Antrag der Fraktionen CDU, FDP und Volt vom 23.06.2021-

Das Kureck und dessen Aufwertung ist andauerndes Thema, das Stadtentwickler und Stadtentwicklerinnen in Wiesbaden seit geraumer Zeit beschäftigt. Der Platz zwischen der Dreililienquelle und der Spiegelgasse ist hierbei in Vergessenheit geraten. Besonders die angrenzenden Hotels und Restaurants würden von einer Aufwertung des Bereichs profitieren, was gerade jetzt in der Zeit nach der Pandemie im Fokus des politischen Handels stehen sollte. Durch eine Verkehrsberuhigung der angrenzenden Straßen könnten die dort ansässigen Restaurants ihre Außengastronomie erweitern und mehr Kundschaft bewirten.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:
Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

- I. ein Konzept zur Aufwertung des kleinen Platzes an der Dreililienquelle / Spiegelgasse vorzulegen;
- II. darin zu berücksichtigen, welche verkehrlichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung dieses Bereichs infrage kommen;
- III. zu prüfen und berichten, ob die Zufahrt zu den Parkhäusern des Nassauer Hofes / Schwarzen Bock durch die Umkehr der Einbahnstraßenregelung vom Kranzplatz aus möglich ist und als sinnvoll erachtet wird;
- IV. den Fahrbahn- und Gehsteigbelag zu erneuern, um den vorhandenen Flickenteppich zu schließen;
- V. der Gastronomie, die an der Dreililienquelle und der Spiegelgasse ansässig ist, eine Erweiterung der Außengastronomie zu ermöglichen.

9. 21-V-23-0001

Errichtung eines Parkhauses an der Klarenthaler Straße zur Versorgung des Gebietes mit Parkraum - Grundsatz- und Ausführungsvorlage

- Der Magistrat berät hierzu voraussichtlich erst in seiner Sitzung am 29.06.2021 -

9.1 21-F-63-0005

Erweiterung der Planungen für das Parkhaus an der „Klarenthaler Straße“
-Antrag Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt für den Ausschuss vom 23.06.2021-

Mit Beschluss 0315 vom 01.12.2020 wurde der Magistrat gebeten, für das geplante Parkhaus an der Klarenthaler Straße (SV 20-V-23-0002) zukunftsorientierte Ergänzungsmaßnahmen zu prüfen. Dazu zählen u.a. die Infrastruktur für E-Mobilität sowie ein Mikro-Hub als Umschlagplatz

für Logistikdienstleister. Während letzterer zunächst temporär auf dem Elsässer Platz entsteht (siehe Beschluss 0197 vom 20.05.2021 zum Pop-up Mikro Hub), drängt sich, u.a. durch den Beschluss 0066 vom 11.03.2020 zum DIGI-L Stufenkonzept, weiterhin die Frage nach einer langfristigen Lösung im Bereich des Elsässer Platzes auf. Auf Grund dieser dringenden Notwendigkeit und vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen und Beschlusslage könnte die Integration eines Mikro-Hubs in die Planungen zum Parkhaus an der Klarenthaler Straße eine sinnvolle Ergänzung darstellen.

Gleiches gilt für die Infrastruktur für E-Mobilität in dem Parkhaus, welche im Zuge der Investitionssicherheit nicht nur geprüft, sondern zeitnah vollumfänglich geplant und gebaut werden muss. In Anbetracht des Klimanotstandes, aber auch im Sinne einer nachhaltigen und zukunftsweisenden Verkehrspolitik sind auch über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus bereits heute alle Parkplätze mit Leerrohren auszustatten, sodass bei absehbar steigendem Bedarf die Ladeinfrastruktur problemlos nachgerüstet werden kann. Auch der Verkehrsentwicklungsplan (Beschluss 0209 vom 02.07.2020) sieht unter Maßnahme M1 (ruhend) die sukzessive Ausrüstung der Parkeinrichtungen mit Ladesäulen für E-Fahrzeuge vor. Nicht zuletzt wird damit den Innenstadtbewohnerinnen und -bewohnern eine gesicherte Möglichkeit zum Umstieg auf E-Mobilität geboten, indem sie die Möglichkeit erhalten, ihr Fahrzeug über Nacht im Parkhaus zu laden. Das wäre im Straßenraum so nicht erreichbar.

Der Ausschuss möge beschließen,
die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

- 1) Der Magistrat wird gebeten, die Einrichtung eines Mikro Hubs bei der Planung des Parkhauses an der Klarenthaler Straße zu berücksichtigen und folgende Punkte zu prüfen und zu berichten:
 - I. Welche Kosten und/oder Erlöse brächte die Errichtung und Unterhaltung des Mikro-Hubs in dem Parkhaus an der Klarenthaler Straße mit sich?
 - II. Wie wirkt sich die Errichtung des Mikro-Hubs auf die Stellplatzanzahl im Parkhaus aus?
 - III. Welche Auswirkungen haben die Errichtung und der Betrieb eines Mikro-Hubs auf die Wirtschaftlichkeit des Parkhauses?
- 2) Der Aufbau von Ladekapazitäten als konkreter Umsetzungsschritt des Luftreinhalteplans auf dem Weg zur umfassenden E-Mobilität soll bei der Gestaltung des Parkhauses bereits im Planungsprozess berücksichtigt werden. Die künftige Ausstattung aller Stellplätze mit Ladepunkten soll daher sichergestellt werden. Die elektrische Ausrüstung des Parkhauses soll daher planerisch so vorbereitet werden (durch Leerrohre o.ä.), dass bei Bedarf ab Betriebsaufnahme jeder Stellplatz mit Ladeinfrastruktur kurzfristig ausgestattet werden kann. Auch die Netzanbindung sowie eine mögliche Verschränkung mit der auf dem Dach vorgesehenen PV-Anlage soll bereits für diese zukünftige Nutzung hin ausgelegt werden. Die nach Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) vorgeschriebene Stellplatzanzahl mit bereits installierter Lademöglichkeit trägt den aktuell prognostizierten Bedürfnissen nicht Rechnung. Es sollen daher bereits zum Zeitpunkt der Eröffnung des Parkhauses 80 Ladepunkte (entspricht 20% der Stellplätze) eingerichtet werden
- 3) Der Magistrat wird gebeten, zu prüfen und zu berichten,
 - I. Welche Mehrkosten bringt die Ausstattung aller Stellplätze mit Ladeinfrastruktur mit sich im Vergleich zu den bisher für Ladeinfrastruktur angesetzten Kosten?
 - II. Welche Mehrkosten würden verglichen damit bei einer entsprechenden Aufstockung der Infrastruktur in 4 Jahren entstehen?

- 4) Bis zum Abschluss der Prüfpunkte 1 I-III und 3 wird das Parkhaus an der Klarenthaler Straße in beiden Planungsvarianten (mit und ohne Mikro-Hub, mit und ohne erweiterte Ladeinfrastruktur) gleichberechtigt weitergeführt. Für den Fall, dass eine Umsetzung des Mikro-Hubs im Parkhaus ausgeschlossen wird, werden vom Magistrat alternative Standorte im Nahbereich genannt

10. 21-V-61-0019

DL 22/21-12

Bebauungsplan „Parkhaus Berliner Straße“ im Ortsbezirk Südost
- Entwurfsbeschluss

- Der Magistrat berät hierzu voraussichtlich erst in seiner Sitzung am 29.06.2021 -

10.1 21-F-71-0001

Ergänzungsantrag zur SV 21-V-61-0019 Bebauungsplan „Parkhaus Berliner Straße“ im Ortsbezirk Südost - Entwurfsbeschluss
-Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke und Volt-

Um die Akzeptanz des Parkhauses an der Berliner Straße als Park&Ride-Parkhaus zu erhöhen, bedarf es einer direkten Linksabbiegemöglichkeit zum Parkhausgebäude für die stadteinwärtsfahrenden Pendler*innen

Der Ausschuss möge beschließen,
die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Die SV 21-V-61-0019 Bebauungsplan „Parkhaus Berliner Straße“ im Ortsbezirk Südost - Entwurfsbeschluss wird um den folgenden Beschlusspunkt ergänzt:

6. Im weiteren Verfahren ist eine direkte Linksabbiegemöglichkeit (Ampel oder Brücke) von der Berliner Straße stadteinwärts zum Parkhaus zu prüfen. Die Ergebnisse sind vor dem Satzungsbeschluss den Gremien zu präsentieren. Die bauliche Anschlussfähigkeit einer Linksabbiegerbrücke direkt an das Parkhaus sollte bei dem Entwurf des Parkhauses berücksichtigt und perspektivisch offengehalten werden.

11. 21-F-22-0007

Diskussion zu Tempo 30 auf die Sachebene zurückführen
-Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 23.06.2021-

Mit dem Antrag Nr. 21-F-63-0002 haben die Fraktionen Bündnis 90/die Grünen, SPD, Linke und Volt einen Antrag mit dem irreführenden Titel „Tempo runter für weniger Lärm, mehr Sicherheit und bessere Luft“ in die Stadtverordnetenversammlung eingebracht. Dies hat bereits zu vielen negativen Reaktionen aus der Stadtgesellschaft und über social media geführt. Im Rahmen der Antragsbegründung werden ohne Nachweis verschiedene Behauptungen aufgestellt, wozu Tempo 30/40 alles gut sein soll.

Um die Diskussion von der ideologischen Ebene des Antrags auf eine Sachebene zurückzuführen, sind vor der Entscheidung zu dieser Thematik verschiedene Aspekte zu beleuchten und zu klären. Entsprechende Diskussionen haben bereits in anderen Städten stattgefunden und dort zu erheblichen Spaltungen der Gesellschaft beigetragen. Beispielhaft sei dafür die Stadt München angeführt, wo die Bestrebungen ein stadtweites Tempolimit von 30

km/h einzuführen dazu geführt haben, dass die dortige SPD von „blindem Autohass“ gesprochen hat. Gerade vor dem Hintergrund der Spaltung der Wiesbadener Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch die Vorkommnisse um die Citybahn, ist eine umfassende Erörterung notwendig bevor entschieden wird. So bleibt etwa völlig unklar, wie der Nutzen der dynamischen Verkehrssteuerung über DIGI-V durch ein starres Tempolimit eingeschränkt oder vollständig aufgehoben wird. Weitergehend wird erklärt die entsprechende Regelung sei geeignet Lärmemissionen zu senken und zu einer stärkeren Verkehrssicherheit beizutragen. Im Rahmen der Diskussion zur Einrichtung von Tempo 40 Zonen in Frankfurt erklärte die sogenannte Deutsche Umwelthilfe dazu, dass eine Reduzierung nur auf 40 Stundenkilometer aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit nicht nachvollziehbar sei. Hinzu kommt, dass der Antrag indirekt Kritik an der Kontrolldichte des Verkehrsdezernats bzgl. sogenannter „Ampelrennen“ übt. Dort besteht in der Tat ein stärkerer Handlungsbedarf, wobei aber auch fraglich ist, inwieweit das geforderte Tempolimit von diesen Ampelrennen abhält. Weitere Aspekte sind die Lenkungswirkung des Durchgangsverkehrs in Nebenstraßen, Auswirkungen auf die Bustaktung und die notwendige Rechtsgrundlage.

Der Ausschuss möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

- 1) Welche Auswirkungen hätte ein starres Tempolimit auf die Implementierung von DIGI-V? Inwieweit müssten Neuprogrammierungen vorgenommen werden? Ist bereits eine Absprache mit den zuständigen Unternehmen erfolgt für den Fall, dass die Stadtverordnetenversammlung tatsächlich ein entsprechendes Tempolimit beschließen sollte?
- 2) Wie beurteilt der Magistrat die von den Antragsstellern erhobenen Vorwürfe hinsichtlich einer mangelnden Kontrolldichte bzgl. Tempoverstößen? Welche Konzepte verfolgt der Magistrat bisher um sog. „Ampelrennen“ stärker zu kontrollieren?
- 3) Welche Aktivitäten hat der Magistrat in den letzten 12 Monaten unternommen, um den Umstieg auf batterieelektrische PKW und PKW mit Brennstoffzellenantrieb zu fördern? Wie viele Ladesäulenparkplätze sind in den letzten 12 Monaten ausgewiesen worden?
- 4) Welche Auswirkungen sind bei einem Beschluss von Tempo 30/40 mit Blick auf die verkehrlichen Lenkungswirkungen zu erwarten? Welche Wohngebiete identifiziert der Magistrat als entsprechende Ausweichstrecken, um die Hauptverkehrsachsen dann zu umfahren?
- 5) Mit welchen Auswirkungen auf die Bustaktung ist zu rechnen? Wieviel zusätzliche Fahrzeuge werden wegen längerer Umlaufzeiten benötigt? Wieviel zusätzliches Fahrpersonal?
- 6) Welche Rechtsgrundlage ist für einen solchen „Pilotversuch“ einschlägig? Sind die entsprechenden Voraussetzungen für die eingeplanten Straßen gegeben?
- 7) Wie schätzt der Magistrat die Akzeptanz des geplanten Tempolimits durch die Wiesbadener Bürgerinnen und Bürger angesichts der vermutlich längeren andauernden Sperrung der Salzachtalbrücke und des damit verbundenen Verkehrschaos ein?

12. Verschiedenes

Tagesordnung II

1. 21-V-05-0016

DL 22/21-5

Infrastrukturanlagen rund um die Wallauer Spange

- Der Magistrat berät hierzu voraussichtlich erst in seiner Sitzung am 29.06.2021 -

- | | | |
|----|---|--------------------|
| 2. | 21-V-20-0020 | DL 20/21-2 |
| | Investitionscontrolling 2021 zum Stichtag 03.05.2021 | |
| 3. | 21-V-66-0005 | DL 22/21-15 |
| | Erweiterung des "Pop Up" Mikro-Hubs auf dem Elsässer Platz | |
| 4. | 21-V-66-0205 | DL 19/21-14 |
| | DIGI-V - Verausgabungsstand und Finanzierung Eigenanteil 2020 | |

Falls ein Ausschussmitglied an der Teilnahme verhindert sein sollte, wird um Weitergabe der Einladung gemäß § 62 HGO gebeten.

Im Anschluss an die öffentliche Sitzung tagt der Ausschuss nicht öffentlich, falls Tagesordnungspunkte zur Beratung und Beschlussfassung in nicht öffentlicher Sitzung vorgesehen werden.

Kraft
Vorsitzender