



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, 08.09.2021

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, 16. September 2021, um 17:00 Uhr,
Rathaus, Stadtverordnetensitzungssaal (1. Stock), Schlossplatz 6, Wiesbaden

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

Tagesordnung I

1. Genehmigung der Niederschrift vom 01.07.2021
2. Sachstand Salzachtalbrücke
3. 21-F-02-0006

Anpassung von verkehrlichen Maßnahmen
- Antrag der CDU Fraktion vom 08.09.2021 -

Das Verkehrschaos, ausgelöst durch die Sperrung der Salzachtalbrücke, bestimmt den Alltag vieler Pendler. Eine Entlastung des Straßenverkehrs ist in den nächsten Monaten nicht zu

erwarten. Allerdings ist es wichtig, kontinuierlich die erhobenen verkehrlichen Maßnahmen zu evaluieren und gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen. Eine wichtige Anpassung wäre die vorübergehende Außerbetriebsetzung der Pfortnerampel auf der Berliner Straße. Durch eben diese Ampel werden erhebliche Rückstaus verursacht, die durch die Außerbetriebsetzung aufgelöst werden. Zwar soll durch die Inbetriebnahme der Pfortnerampel der Ring entlastet werden, allerdings werden auch die Abbieger in Richtung Moltkering und Bierstadt hierdurch gestaut, deren Verkehr sonst problemlos fließt.

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

Der Magistrat wird gebeten,

1. die Pfortnerampel auf der Berliner Straße vorübergehend außer Betrieb zu setzen und dies schnellstmöglich umzusetzen.
2. zu prüfen und zu berichten, wie es sichergestellt werden kann, dass der Verkehr in Richtung Moltkering / Bierstadt bei einem Weiterbetrieb der Pfortnerampel auf der Berliner Straße ungehindert abfließen kann.
3. kontinuierlich die verkehrlichen Maßnahmen im Zuge der Sperrung der Salzbachtalbrücke zu evaluieren und anzupassen, um einen möglichst flüssigen Verkehrsfluss im Wiesbadener Stadtgebiet herzustellen.

4. 21-F-03-0012

Verkehrliche Anbindung Sportpark Rheinhöhe
- Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen vom 08.09.2021 -

Hinweis: Der Antragstext wird nachgereicht.

5. 21-F-63-0009

Weiterentwicklung Ländchesbahn konsequent vorantreiben
- Antrag der Fraktionen von SPD, Grüne, Linke und Volt vom 08.09.2021 -

Mit dem ablehnenden Bürgerentscheid zur CityBahn vom 01. November 2020 ist nicht nur eine Weiterentwicklung Aartalbahn wieder aktuell geworden, auch die Ländchesbahn ist verstärkt in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt. In den letzten Jahren konnten erste Teilerfolge zu Attraktivitätssteigerung der Ländchesbahn erzielt werden, insbesondere durch eine Verdichtung des Fahrplanktakts und Ausdehnung der Betriebszeiten (Linie RB 21). Seit 15. Dezember 2019 verkehrt die Ländchesbahn montags bis freitags tagsüber durchgängig im 30-Minuten-Takt, abends und an den Wochenenden im 60-Minuten-Takt. Weiterhin wurde über den RMV- Stationsentwicklungsplan eine Modernisierung von Stationen angestoßen sowie in der Stadtverordnetenversammlung am 20. Mai 2021 die Möglichkeit zur Zweigleisigkeit im Bereich des Zulaufs auf Erbenheim gesichert.

Trotz einer inzwischen rund 20 Jahre währenden Diskussion mit Ankündigungen zur Aufwertung der Ländchesbahn, scheint bis heute kein Gesamtkonzept vorzuliegen, was zuletzt auch durch die erforderliche Umplanung der Station Erbenheim wegen des „vergessenen“ zweigleisigen Ausbaus mit Elektrifizierung deutlich wurde und zu Irritationen führte.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

- den Sachstand für ein Gesamtkonzept für die Entwicklung der Ländchesbahn darzulegen. Dies beinhaltet auch die Elektrifizierung der Strecke.
- darzulegen, ob und unter welchen Voraussetzungen der Betrieb von Wasserstoffzügen im Hinblick auf den emissionsfreien Betrieb eine Alternative zur Elektrifizierung darstellen würde.
- einen aktuellen Sachstand zu den bisherigen planerischen und verkehrlichen Untersuchungen der Ländchesbahn beim Betreiber der Strecke zu erfragen und darzulegen, was bis wann davon umgesetzt werden kann. Dies gilt insbesondere für die folgenden Aspekte:
 - die bisher vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung von Streckeninfrastruktur, betrieblichen Abläufen und weiteren Angebotsverdichtungen.
 - den Sachstand zur Einbindung der Ländchesbahn in den Deutschlandtakt.
 - den Sachstand zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Wiesbadener Hauptbahnhofs mit Einbindung der Ländchesbahn.
- den Betreiber um eine Fertigstellung und Veröffentlichung der Gesamtkonzeption zu bitten.
- darzulegen, ob und gegebenenfalls wann ein Finanzbedarf bei der Landeshauptstadt Wiesbaden entsteht.
- zu prüfen, ob und in welcher Form ein zusätzlicher Haltepunkt der Ländchesbahn an der Mainzer Straße perspektivisch zu einem verkehrlichen Nutzen führen könnte.

6. 21-F-22-0019

Autonomes Fahren für Wiesbaden

- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 08.09.2021 -

Am 28. Juli 2021 ist das „Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes - Gesetz zum autonomen Fahren“ in Kraft getreten. Dieses Gesetz soll unter anderem den Rechtsrahmen schaffen, damit autonome Kraftfahrzeuge (Stufe 4) in festgelegten Betriebsbereichen im öffentlichen Straßenverkehr im Regelbetrieb fahren können. Laut BMVI zählen zu den Einsatzszenarien u.a. Shuttle-Verkehre, nachfrageorientierte Angebote in Randzeiten und die Beförderung auf der letzten Meile. Ziel des Gesetzes ist es, bis zum Jahr 2022 Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen in den Regelbetrieb zu bringen. In Wiesbaden befasst sich die verkehrspolitische Debatte leider häufig mit weiteren Straßensperrungen, rechtswidrigen Tempolimits und sonstigen Verboten, statt in der Verkehrspolitik einen Fokus auf zukunftsfähige Konzepte zu legen. Dieser Antrag soll dies ändern und den Startschuss dafür geben, dass Wiesbaden zum Vorreiter auf dem Feld der autonomen Mobilität wird.

Der Ausschuss möge daher beschließen:

1. Der Magistrat wird gebeten, zu berichten:
 - a. Welche Anstrengungen in diesem Jahr in Vorbereitung auf das o.g. Gesetz bereits durch den Magistrat unternommen wurden, um entsprechende Vorhaben in Wiesbaden zu ermöglichen.
 - b. Wie der aktuelle Stand des Projektes DIGI-S aussieht.
 - c. Inwieweit das Projekt DIGI-V auch die Voraussetzungen bietet, um autonomes Fahren der Stufe 4/5 in Wiesbaden zu ermöglichen. Konkret, wie viele Road-Side-Units geplant sind und ob diese die entsprechende Eignung dafür haben.
2. Der Magistrat wird ferner gebeten,
 - a. geeignete Potenzialflächen für autonomes Fahren der Stufe 4 in Wiesbaden - etwa für einen Shuttle-Verkehr - zu identifizieren. Dabei soll auch aktiv auf die Ortsbeiräte zugegangen werden, um deren Ortskenntnis zu nutzen bzw. auch schon bestehende Wünsche aufzugreifen.
 - b. entsprechende Ausschreibungen für autonome Shuttle-Services - etwa für die letzte Meile - vorzubereiten, um auch privaten Anbietern den Betrieb solcher Strecken zu ermöglichen.

7. 21-F-10-0014

Problematik der E-Scooter in Wiesbaden
- Antrag der Fraktion AfD vom 08.09.2021 -

Seit Anfang August 2019 prägen die E-Scooter auch das Stadtbild der Landeshauptstadt Wiesbaden. Wie der FAZ vom 07.09.2021 zu entnehmen ist, sorgt das leicht anarchische Verkehrsmittel in vielen deutschen und europäischen Städten aber auch für Probleme und Ärger. So auch in Wiesbaden Die Überprüfung und Gewährleistung der ordnungsgemäßen Nutzung und Abstellung der E-Scooter ist fast nirgendwo gegeben. Passanten und Anwohner beschwerten sich über wirr abgestellte und herum liegende Tretroller. In Köln mussten sogar schon mehrere Hundert E-Roller aus dem Rhein gefischt werden.

Bislang wurde versucht, die Auswüchse der E-Scooternutzung mit Hilfe von freiwilligen Vereinbarungen zwischen den Städten und den Scooter-Anbietern in den Griff zu kriegen. Mit offensichtlich unbefriedigenden Ergebnissen. Viele Städte prüfen stattdessen nun die Möglichkeit von Sondernutzungssatzungen. Frankfurt wird demnächst einen solchen Vorschlag mit dem Ziel der Begrenzung der Fahrzeugflotte sowie der Einrichtung von Parkverbotszonen unterbreiten. Die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sieht für die Nutzung der E-Scooter zukünftig die Einholung einer Sondererlaubnis vor, ihr Gesetzesentwurf befindet sich bereits zur Abstimmung im Berliner Abgeordnetenhaus.

Der Magistrat möge berichten,

1. Wie viele E-Scooter sind momentan auf den Straßen Wiesbadens unterwegs?
2. Welche Probleme und Schwierigkeiten durch die Tretroller auf Wiesbadens Straßen sind dem Magistrat bekannt?
3. Werden die getroffenen Regulierungen aus den freiwilligen Vereinbarungen zwischen den Stadt Wiesbaden und den Anbieterunternehmen durch die Betreiber eingehalten?
4. Wie überprüft die Stadt die ordnungsgemäße Nutzung und Abstellung der E-Scooter auf Wiesbadens Straßen?
5. Wie garantieren die Anbieter die ordnungsgemäße Nutzung und Abstellung der E-Scooter?
6. Wie viele und welche Art von Beschwerden von Bürgerseite hat die Stadt in 2020 und 2021 erreicht?

7. Wurde ebenfalls in Rhein und Main bereits E-Scooter geborgen?
8. Welche zeitlichen Einschränkungen der E-Scooter Nutzung sieht der Magistrat in der Landeshauptstadt vor?
9. Wird die Geo-Fencing Verbotzone in Wiesbadens eingehalten?
10. Wie beurteilt der Magistrat die aktuelle rechtliche Handhabung der Kommunen im Umgang mit den Scootern?
11. Wie beurteilt der Magistrat die Bemühungen um Sondernutzungserlaubnisse, die die Städte Frankfurt und Berlin derzeit unternehmen?

8. 21-F-60-0005

Wird das Befahren der Fußgängerzone ausreichend kontrolliert?

- Antrag der Fraktionen CDU, FDP und Volt vom 08.09.2021 -

Die Wiesbadener Innenstadt wird wieder belebter nach dem Ende des Lockdowns und der Öffnung der Geschäfte und der Gastronomie. Immer häufiger fällt Passanten jedoch auf, dass viele Autos in der Fußgängerzone fahren und parken. Eigentlich sollte dies ja aber gar nicht außerhalb der Lieferzeiten möglich sein. Es widerspricht der Idee einer Fußgängerzone und lädt die Passanten nicht zum Verweilen ein. Genau dies ist aber zwingend notwendig, um die Wiesbadener Innenstadt zu beleben und einladend zu gestalten.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu prüfen und berichten,
 - a. wie der Kontrollprozess bezüglich dem illegalen Befahren der Wiesbadener Fußgängerzone im Bereich Langgasse / Kirchgasse durch PKW, LKW, Fahrräder und eScooter aussieht;
 - b. in welchen Abständen Kontrollen durchgeführt werden;
 - c. wie oft es zu Ahndungen hinsichtlich des illegalen Befahrens und Parkens in der Fußgängerzone in den Jahren 2019, 2020 und 2021 gekommen ist;
 - d. inwieweit der Kontrollprozess durch bauliche Maßnahmen, wie die Errichtung von Pollern, verbessert werden kann.
2. Eine Erhöhung der Kontrolldichte zu prüfen, um illegales Befahren und Parken in der Fußgängerzone zu unterbinden.

9. 21-F-15-0006

Aufstellung einer mobilen Ampel im Bereich „An der Kupferlache“

- Antrag der Fraktion FW/Pro Auto vom 08.09.2021 -

Am 2. Ring im Bereich der Straße „An der Kupferlache“ kommt es, vor allem seit der Sperrung der Salzbadalbrücke, zu erhöhten Gefahrensituationen für Fußgänger und Radfahrer. (siehe zuletzt auch WK vom 08.09.2021). Die Gefahrensituation muss schnellstmöglich minimiert werden.

Der Mobilitätsausschuss möge beschließen:

Der Magistrat möge zeitnah und ohne schuldhafte Verzögerung dafür Sorge tragen, dass am 2. Ring im Bereich der Straße „An der Kupferlache“ eine mobile Lichtsignalanlage installiert wird, ähnlich wie in (der Nähe) der Breitenbachstraße.

10. 21-F-16-0004

Anbindung des Nerobergs an den ÖPNV
- Antrag der Fraktion BLW/ULW/BIG vom 20.08.2021 -

Der Neroberg ist ein beliebtes Ausflugsziel für Einheimische und Touristen. Griechische Kapelle, Opelbad, Gastronomie, Kletterwald, Erlebnismulde oder auch einfach die spektakuläre Aussicht über Wiesbaden locken viele Besucher auf den Berg.

Trotzdem existiert keine wirkliche Anbindung an den ÖPNV. Bei der Nerobergbahn handelt es sich nicht um ein öffentliches Verkehrsmittel im herkömmlichen Sinne, sondern um eine historische Freizeit- und Touristikbahn, für die ein separates Ticket gelöst werden muss. Die Folge ist, dass vor allem bei Veranstaltungen aber auch in der Ferienzeit, wenn viele Menschen die Freizeiteinrichtungen auf dem Berg nutzen, nicht nur der Parkplatz heillos zugeparkt wird, auch die Zuwege zum Neroberg werden rücksichtslos zugestellt mit parkenden Autos.

Z.B. bei Abendveranstaltungen in der Erlebnismulde oder auch, wenn man spät das Opelbad verlässt bleibt Besuchern kaum eine andere Wahl als das Auto, wenn man nicht im Dunkeln zu Fuß oder mit dem Fahrrad den Neroberg herunter laufen oder fahren möchte. Die Nerobergbahn schließt um 19.00 Uhr, das Opelbad ist in den Sommermonaten bis 20.00 Uhr geöffnet.

Auf der Webseite des Improsomers (<https://fgkh.de/schauspiel/improsommer#Anfahrt>) wird dem Besucher für den Rückweg folgendes geraten:

„Eine Taschenlampe und feste Schuhe für den Rückweg sollte man besser dabei haben! Achtung, die Benutzung der Wanderwege auf dem Neroberg erfolgt natürlich auf eigenes Risiko.“

Hier wäre dringend Abhilfe notwendig, auch im Sinne des Umweltschutzes und um die Blechlawinen auf dem Berg zu reduzieren wäre eine regelmäßige Busverbindung auf den Neroberg angebracht. Die Buslinie 8 bietet sich hierfür an. Über den Tränkweg und den Philipp-Hoffmann-Weg sollte eine Busanbindung ohne großen Parkplatzverlust möglich sein.

Der Ausschuss möge beschließen,

1. der Magistrat wird gebeten zu prüfen:
ob eine Anbindung des Nerobergs an den ÖPNV mit der Buslinie 8 machbar wäre.
2. der Magistrat wird gebeten:
eine regelmäßige Busverbindung auf den Neroberg einzurichten, die es den Besuchern ermöglicht auch in den Abendstunden den Neroberg noch mit dem ÖPNV anzufahren oder zu verlassen.

11. 21-F-40-0002

Autominen entlang des Radwegs an der Luisenstraße zur Verhinderung parkender Autos
- Antrag des Stadtverordneten Haker vom 07.09.2021 -

Der Fahrradweg in der Luisenstraße wird zwar viel benutzt, dennoch gibt es immer mehr Fahrradfahrer*innen die sich andere Wege in die Stadt suchen, wegen der ständig im Weg stehenden parkenden Autos. Dies führt zur Gefährdung der Sicherheit der Fahrradfahrer*innen. Aus diesem Grund wolle der Ausschuss beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten zu prüfen:

Ob eine Installation von mehreren Autominen entlang des Fahrradweges zur Abschreckung von Autofahrer*innen möglich ist und ein entsprechendes Konzept vorlegen.

12. 21-F-22-0018

Die Ladeinfrastruktur für e-Fahrzeuge ausbauen
- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 08.09.2021 -

Die Zahl der Elektrofahrzeuge hat in Deutschland deutlich zugenommen. Im Vergleich zu dem Jahr 2020 hat sich Zahl der zugelassenen Elektrofahrzeuge mehr als verdoppelt.¹ Die Bundesregierung hat durch gezielte Förderung einen wichtigen Teil dazu beigetragen. Gerade im Hinblick auf den Klimawandel und die Lärmbelastung für Bürgerinnen und Bürger ist dies eine erfreuliche Entwicklung. Die städtische Verwaltung ist angewiesen, ihren Beitrag zu dieser Entwicklung zu leisten und die Ladeinfrastruktur angemessen auszubauen, um mit dieser Entwicklung im privaten Pkw-Bereich Schritt zu halten. Den Bürgerinnen und Bürgern muss es möglich sein, ihr Elektrofahrzeug unkompliziert beim Stadtbummel, auf der Arbeit oder über Nacht aufladen zu können. Um dies zu gewährleisten, ist eine Bestandaufnahme der Ladeinfrastruktur für e-Fahrzeuge von Nöten und an die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger anzupassen. Nur so kann die fortlaufende Entwicklung sinnvoll unterstützt und gefördert werden.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu prüfen und berichten,
 - a. wie viele Ladestationen es in Wiesbaden gibt und wo sich diese befinden;
 - b. auf welche Landepunkt-pro-Elektrofahrzeug-Quote und welche prognostizierten Zulassungszahlen für elektrische Fahrzeuge der Magistrat die Ausbauziele stützt.
2. eine regelmäßige Evaluierung der bestehenden Ladeinfrastruktur vorzunehmen und diese an die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger anzupassen. Diese Evaluierung soll dem Ausschuss für Mobilität halbjährlich zur Kenntnis gegeben werden.

13. 21-F-16-0005

¹ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/265995/umfrage/anzahl-der-elektroautos-in-deutschland/> (Stand: 31. August 2021)

Brandschutz bei ESWE Verkehr

- Antrag der Fraktion BLW/ULW/BIG vom 30.08.2021-

Die Elektrifizierung der Busflotte von ESWE Verkehr bringt neue Gefahren mit sich. Und in keiner anderen Stadt in Deutschland wurden bisher so viele Elektrobusse gekauft wie in Wiesbaden.

Bekanntlich gab es in der ersten Jahreshälfte in Düsseldorf und Hannover bei den dortigen Verkehrsbetrieben zwei Brände in Busdepots, bei denen mehrere Elektrobusse zerstört wurden. Hallen brannten nieder und weitere Busse ebenfalls. In Hannover wurde daraufhin die komplette Elektrobusflotte aus dem Verkehr gezogen. Als Reaktion auf einen Brand im Werk von EvoBus in Mannheim wurden in München zwei Elektro-Gelenkbusse an den Hersteller zurückgegeben. Es gab weitere Elektrobusbrände auf der Welt.

Die CDU-Fraktion in der Hamburger Bürgerschaft stellte als Reaktion auf den Brand in Hannover eine Anfrage an den Senat. Der Antwort vom 15.06.2021 entnehmen wir: *„Die E-Gelenkbusse der HOCHBAHN werden auf den bereits elektrifizierten Betriebshöfen in Alsterdorf und Hummelsbüttel geparkt. In den Busabstellungen gibt es Brandmeldeanlagen, Videoüberwachung und Löschwasserbevorratung. ... Die VHH verfolgt für die zukünftigen Neubauten von Verkehrsflächen generell das Aufstellungsprinzip der Blockabstellung, die eine maximale Flexibilität bei der Nutzung und größtmögliche Flächennutzungseffizienz ermöglicht. Die VHH wird ab einer Flottengröße von mehr als 20 (E-)Bussen eine bauliche Brandschutztrennung zur Vermeidung von Feuerausbreitung zwischen den Abstellbereichen vorsehen. Die Blockgröße wird dabei zwischen 20 und 30 Fahrzeuge betragen.“*

Gemäß einem Bericht des Wiesbadener Kurier vom Freitag, 13.08.2021, sind hier bisher lediglich die Ladesäulen mit Brandmeldern ausgestattet. Videoüberwachung, Löschwasserbevorratung und eine Löschanlage gibt es nicht. Der bereits in Betrieb befindliche Block von sieben Reihen mit je acht Plätzen bietet Platz für 56 Elektrobusse. Eine bauliche Brandschutztrennung gibt es nicht (bei den VHH bereits ab 20 Busse). Der zweite Block mit 40 weiteren Ladeplätzen (fünf Reihen mit je acht Plätzen) unter dem Busport ist jetzt auch fertiggestellt. Allerdings ist er noch nicht von der Feuerwehr frei-gegeben und wird nicht genutzt. Erst müsse noch ein sogenannter Löschorhang, auch als Wasserwand bekannt, gebaut und abgenommen werden. Dieser soll die Fläche im Brandfall teilen und nach außen hin abtrennen. Dabei ist insbesondere die Sicherung der nahegelegenen Wasserstofftankstelle zu gewährleisten. Bekanntlich herrschen im Innern der Wasserstofftanks Drücke von mehreren hundert Bar. Explosionen können katastrophale Folgen haben.

Ob Wasserwände, die man auch aus Ziergärten kennt, ausreichend sind, ist fraglich. Die Wasserwand müsste sich allein an einer Längsseite des Busports über eine Länge von etwa 100 Metern erstrecken. Ist sie stabil? Woher soll das viele Wasser im Brandfall rechtzeitig kommen und wohin soll es fließen? Wären nicht Brandschutzwände sehr viel geeigneter und sicherer? Insgesamt scheint das Sicherheitskonzept von ESWE Verkehr fragwürdig und die Planung unvollständig. Die Hamburger Standards werden deutlich unterschritten. Von Fachleuten hören wir, dass ein privater Bauherr keinesfalls eine Genehmigung von der Brandschutzbehörde für eine solche Anlage bekommen würde. In jedem Fall und ganz besonders für die Landeshauptstadt Wiesbaden sollte gelten: *safety First!*

Der Ausschuss möge beschließen,

1. Der Magistrat (Dezernat I) möge umgehend veranlassen, die installierte Ladeinfrastruktur für Elektrobusse bis zur Klärung aller Sicherheitsfragen außer Betrieb zu nehmen.
2. Der Magistrat (Dezernat I) möge sich bitte in Hamburg bei der Hamburger Hochbahn und Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein (VHH) und der dortigen Feuerwehr über die dort

getroffenen und geplanten Brandschutzmaßnahmen in den elektrifizierten Betriebshöfen sowie an anderer geeigneter Stelle informieren und dem Ausschuss darüber berichten

14. 21-F-21-0011

Klare Regeln für E-Scooter

- Antrag der Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 24.02.2021 -

ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 03.07.2021

15. 20-F-05-0077

Eine letzte Chance für meinRad: 5 Euro im Monat, 30 Euro im Jahr

- Antrag der FDP-Fraktion vom 25.11.2020 -

ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 24.06.2021

16. Vorbereitung Expertenhearing Nahverkehrsplan

17. Verschiedenes

Tagesordnung II

- | | | |
|----|--|--------------------|
| 1. | 21-V-05-0012 | DL 31/21-2 |
| | Fahrplanwechsel am 12.12.2021 | |
| 2. | 21-V-20-0039 | DL 33/21-15 |
| | Investitionscontrolling 2021 zum Stichtag 03.08.2021 | |
| 3. | 21-V-66-0011 | DL 31/21-12 |
| | Konzessionsausschreibung Elektroladeinfrastruktur | |
| 4. | 21-V-66-0208 | DL 30/21-12 |
| | Röderstraße - Einrichtung eines Fußgängerüberweges | |
| 5. | 21-V-66-0212 | DL 30/21-13 |
| | Dostojewskistraße - Einbindung in die Tempo-30-Zone | |

6. 21-V-23-0003

Parkhaus an der Klarenthaler Straße - Kosten für Plausibilitätsprüfung, Elektromobilität und Tiefgründung

- Der Magistrat berät hierzu voraussichtlich erst in seiner Sitzung am 14.09.2021 -

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