



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, 08.09.2022

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, 15. September 2022, um 17:00 Uhr,
Rathaus, Stadtverordnetensitzungssaal (1. Stock), Schlossplatz 6, Wiesbaden

Hinweis:

Es wird empfohlen, während der Sitzung eine medizinische Maske zu tragen.

- Vor Eintritt in die Tagesordnung findet eine Bürgerfragestunde statt -

Tagesordnung I

1. Genehmigung der Niederschriften
2. Machbarkeitsstudie Aartalbahn
3. Personalmangel ESWE Verkehr

4. 22-F-65-0011

Geschwindigkeitsüberwachung in der Landeshauptstadt Wiesbaden

-Antrag der Fraktionen CDU, FDP, BLW/ULW/BIG und Freie Wähler/pro Auto vom 07.09.2022-

Neben stationären Messanlagen werden auch mobile Messanlagen in der Landeshauptstadt Wiesbaden zur Geschwindigkeitsüberwachung eingesetzt.

Ziel der Geschwindigkeitsüberwachung ist es grundsätzlich die Straßenverkehrsordnung zu wahren. Darüber hinaus soll an Gefahrenpunkten eine Sicherheit durch Kontrollen erzeugt bzw. erhöht werden. Solche Gefahrenpunkte sind zum einen Orte, an denen es bereits in der Vergangenheit zu Unfällen gekommen ist sowie besonders schutzwürdige Bereiche, wie z. B. Schulen, Kindergärten, Altersheime und Krankenhäuser.

Die Geschwindigkeitsüberwachung soll dagegen nicht primär zur Steigerung der kommunalen Einnahmen genutzt werden, so dass eine Überwachung an weniger gefährlichen Bereichen zwar nicht ausscheiden soll, aber gegenüber den oben genannten Orten zurücktreten muss.

Neben anderen Aufgaben im fließenden und ruhenden Verkehr obliegt die Geschwindigkeitsüberwachung in Wiesbaden der Kommunalen Verkehrspolizei. Die Zahl der Stellen wurde dort seit Gründung im Jahr 2017 immer weiter aufgestockt.

Der Ausschuss für Mobilität wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten zu berichten,

1. an welchen Orten und mit welcher Häufigkeit für die Jahre 2019 - 2021 eine Geschwindigkeitsüberwachung mit mobilen Messanlagen durchgeführt wurde. Dabei soll insbesondere das prozentuale Verhältnis der Geschwindigkeitsüberwachung an besonders schutzwürdigen Bereichen (bspw. Schulen, Kindergärten, Altersheimen und Krankenhäusern) gegenüber der Geschwindigkeitsüberwachung an anderen Orten ausgewiesen werden.
2. nach welchen Kriterien die Auswahl der Orte und die Häufigkeit der Geschwindigkeitsüberwachung mit mobilen Messanlagen erfolgten.
3. wie sich seit dem Jahr 2017 die Anzahl der Stellen bei der Kommunalen Verkehrspolizei entwickelt hat und wie viele Stellen tatsächlich besetzt waren. Weiter soll berichtet werden, wie sich diese personelle Aufstockung jeweils in den einzelnen Jahren refinanziert hat.

5. 22-F-63-0073

Wiesbadener Standards für Radinfrastruktur

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 07.09.2022

Sichere und kontinuierliche Radverkehrsanlagen sind ein wichtiger Bestandteil für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Gestaltung der Wiesbadener Verkehrsentwicklung. Für den Ausbau der Infrastruktur sollen einheitliche Standards für Wiesbaden entwickelt werden.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen,
die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. bezüglich der Breiten neuer Radfahrstreifen möglichst den Standard anzustreben, den das Tiefbau- und Vermessungsamt bei der Neumarkierung der Hochheimer Straße gesetzt hat (2,25m Breite). Wenn möglich, sollten die Radfahrstreifen durch entsprechende

Sicherungselemente oder (sofern vor Ort Parkplätze erhalten bleiben sollen) vorgezogen Parkstreifen geschützt werden.

2. in allen konkreten Radverkehrs-Planungen zukünftig sicherzustellen, dass..
 - ein ausreichend breiter Sicherheitstrennstreifen eingerichtet wird, wenn Radverkehrsanlagen an Pkw-Stellplätzen vorbeiführen, um Dooring-Unfälle zu vermeiden. Sicherheitstrennstreifen sind dabei so zu gestalten, dass eine Verwechslung mit Radschutzstreifen ausgeschlossen ist.
 - bei der Einrichtung oder Erneuerung von Fahrradinfrastruktur zukünftig auf sog. Radschutzstreifen verzichtet wird, da diese eine falsche Sicherheit suggerieren. Stattdessen sind echte Radfahrstreifen (vorzugsweise Protected Bikelanes) zu realisieren. Sollte in Einzelfällen keine bessere Lösung möglich sein, sind Ausnahmen von dieser Regel in den jeweiligen Vorlagen dezidiert zu begründen und die geprüften Alternativen darzustellen.
 - Rad-Piktogramme auf Radfahrstreifen in engerer Folge als bisher verwendet werden, um die Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.
 - die Beschlusslage zur Rotmarkierung von Kreuzungsbereichen (Beschluss 0553 vom 16.12.2021) konsequent umgesetzt wird.
 - beim Neubau von Straßen, bei denen die Ausweisung als Tempo 30-Zone nicht feststeht, Radfahrstreifen oder baulich getrennte Radwege entsprechend Regelbreiten (nicht nur die Mindestbreiten) der Hessischen Musterlösungen errichtet werden müssen.
3. zu erfassen, welche Bestands-Radverkehrsanlagen nicht den (unter 1.) genannten Vorgaben entsprechen. Abhängig von Risiko und Nutzungsfrequenz ("worst first") sollen für diese Straßen sukzessive bessere Lösungen geplant und realisiert werden. Zusätzlich soll bei der Bestandserfassung überprüft werden, wo Radschutzstreifen in Radfahrstreifen umgewandelt werden können. Dringender Handlungsbedarf besteht insbesondere in der Erich-Ollenhauer-Straße und der Taunusstraße.
4. die Erfahrungen mit dem Bau von Radverkehrsanlagen zu einem lebendigen "Wiesbadener Standard für Radverkehrsanlagen" weiterzuentwickeln, der die jeweils besten Lösungen für bestimmte Begebenheiten zum Standard für alle vergleichbaren nachfolgenden Projekte entwickelt. Als Basis sollen die jeweils aktuellen Vorgaben ERA sowie die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen dienen. Diese sollen um darüber hinausgehende an die Wiesbadener Verhältnisse angepasste und bereits in der Praxis bewährte Beispiellösungen (wie z.B. Protected Bike Lanes am Anfang der Rheinstraße) ergänzt werden, so dass sich nach dem "Top-Runner"-Prinzip ein sich kontinuierlich verbessernder verlässlicher Standard ergibt.
5. Sicherheitsstandards für die Fälle zu entwickeln, in denen Radfahrstreifen oder -wege durch Bauarbeiten beeinträchtigt oder unterbrochen werden. In diesen Standards sollen insbesondere Kriterien und Maßstäbe für eine sichere Radverkehrsführung an Baustellen, sowie für die Beschilderung von Umleitungen festgesetzt werden.

6. 22-F-63-0070

Verkehrliche Situation auf dem Neroberg

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 07.09.2022 -

Wiesbadens Neroberg genießt eine herausragende Bedeutung als Naherholungsgebiet - seien es kulturelle Events, das Opelbad, die gastronomischen Angebote, der Kletterpark oder schlichtweg als Wandergebiet. Die verkehrliche Anbindung und Situation vor Ort werden dem allerdings nicht gerecht - was an sonnigen Tagen zu chaotischen Zuständen auf den begrenzten

Parkflächen führt. Parallel zur bereits beschlossenen Prüfung einer Busanbindung (21-F-16-0004, September 2021) sind weitere Verbesserungen der gesamten Verkehrsanbindung notwendig.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:
Der Magistrat wird gebeten,

1. weitere Radabstellplätze sowie Lademöglichkeiten E-Bikes zu prüfen,
2. die Einrichtung von Ladepunkten für E-Autos auf dem Neroberg zu prüfen,
3. zu prüfen und zu berichten, inwiefern eine Markierung der Parkplatzflächen auf dem Neroberg umsetzbar ist und welche Anzahl Stellplätze so erreicht werden könnte,
4. zu prüfen und zu berichten, welche Möglichkeiten zur frühzeitigen Kommunikation noch freier Parkkapazitäten auf dem Neroberg für Autofahrer bestehen (Beispielsweise per Integration in DIGI-P).

7. 22-F-22-0019

Samstagsfahrplan bei ESWE Verkehr
- Antrag der Fraktionen FDP und CDU vom 07.09.2022 -

Pünktlich zum Ende der Sommerferien hat ESWE Verkehr angekündigt, bis auf weiteres auch unter der Woche zum Großteil nur den Samstagsfahrplan bedienen zu wollen. Dies hat bei den Kundinnen und Kunden verständlicherweise für erhebliche Verwirrung und Verärgerung gesorgt. Die Berichte der ersten Tage mit dem veränderten Fahrplan sind nicht ermutigend: Es fielen weitere Fahrten aus, Busse waren völlig überfüllt.

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

- a) wie viele Busfahrerinnen und Busfahrer in den Monaten seit März 2020 monatlich gekündigt haben und wie viele monatliche Neueinstellungen den Kündigungen gegenüberstehen.
- b) ob bei ESWE Verkehr systematisch Exit-Interviews durchgeführt wurden oder werden und, wenn ja, welche Gründe dabei für den Wechsel des Arbeitgebers angegeben werden.
- c) wie viele zusätzliche Busfahrerinnen und Busfahrer ESWE Verkehr benötigt, um wieder zum Normalfahrplan zurückzukehren.
- d) wie sich der Personalstand in den einzelnen Geschäftsbereichen von ESWE Verkehr seit 2017 entwickelt hat.
- e) wie sich der Krankenstand im Vergleich mit anderen städtischen Gesellschaften und anderen ÖPNV-Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet darstellt.
- f) welche Auswirkungen der Personalmangel auf die Umsetzung der geplanten Fahrplanänderungen im Dezember 2022 haben wird.
- g) Welche Anstrengungen Dezernat V und die Geschäftsführung von ESWE Verkehr unternommen haben, um die aus Sicht der ESWE Verkehr notwendige Umstellung auf dem Samstagsfahrplan abzuwenden.

8. 22-F-63-0071

Mobile Radabstellanlagen für Veranstaltungen

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 07.09.2022 -

Zu den "Nebenwirkungen" des erfreulichen Booms der Fahrradnutzung in Wiesbaden gehört, dass bei größeren Veranstaltungen die Abstellplätze für Fahrräder mittlerweile bei weitem nicht mehr ausreichen und es zu chaotischen Fahrradabstellsituationen kommt. Um dem entgegenzuwirken und die nachhaltige Anreise mit dem Fahrrad weiterhin zu fördern, sollte die Stadt eine größere Anzahl mobiler Radabstellanlagen anschaffen, die bei Veranstaltungen wie dem Stadtfest vor Ort aufgestellt werden, aber auch von Vereinen u. ä. für eigene Veranstaltungen (z. B. Kerben) entliehen werden können.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen,
die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. ein Angebot für die Anschaffung, Lagerung und Verwaltung von mobilen Fahrradabstellanlagen zu machen, die bei städtischen Veranstaltungen aufgestellt werden können.
2. dafür zu ermitteln, welche Kosten bei der Anschaffung von mobilen Fahrradabstellanlagen für mindestens 100 Fahrräder entstehen, die folgenden Kriterien entsprechen:
 - a) Die Fahrradabstellanlagen sollen transportabel und leicht aufstellbar sein.
 - b) Die Fahrradabstellanlagen sollen ein sicheres Abstellen und Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen.
3. zu prüfen, ob diese Fahrradabstellanlagen durch ein Amt oder eine städtische Gesellschaft verwaltet und bei allen größeren Stadtfesten vor Ort aufgebaut werden können.
4. ein System zum kostendeckenden Entleihen der Anlagen an private Veranstalter wie Vereine zu etablieren.
5. zu prüfen, ob die Kosten für die Anschaffung und Verwaltung der mobilen Fahrradabstellanlagen aus dem Radverkehrsbudget gedeckt werden können.

9. 22-F-63-0033

Ladeinfrastruktur für den elektrifizierten Individualverkehr in Wiesbaden

- Antrag der Fraktionen Volt, Bündnis 90/Die Grünen, SPD und Die Linke vom 04.05.2022 -

ANLAGEN:

Beschluss Nr. 0094 des Mobilitätsausschusses vom 30.06.2022

Bericht von Dezernat V vom 18.08.2022

10. 22-F-15-0017

Unsachgemäßes Abstellen von Elektro-Tretrollern

-Antrag der Fraktion FW/ Pro Auto vom 07.09.2022 -

Vorbemerkung:

Unsachgemäß abgestellte Elektro-Tretroller auf werden täglich ein größeres Ärgernis in unserer Stadt. Behinderungen und Gefährdungen von Passanten nehmen zu. In der NDR-Dokumentation ('Die Tricks mit Elektromobilität') wird u. a. geschildert, dass die Hansestadt

Hamburg entsprechenden Ordnungsgelder für nicht ordnungsgemäß abgestellte Elektro-Tretroller verhängt.

Deshalb bitten wir den Ausschuss zu beschließen:
Die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten:
Schnellstmöglich die Voraussetzungen für die Verhängung von Ordnungsgeldern für unsachgemäßes Abstellen von Elektro-Tretrollern (insbesondere auf Bürgersteigen) zu schaffen.

11. 22-F-16-0007

Brandschutz von Elektrobussen bei ESWE-Verkehr weiter mangelhaft?
- Antrag der Fraktion BLW/ULW/BIG vom 31.08.2022

Nach dem überfälligen Abbau des Photovoltaik-Daches im Betriebshof von ESWE Verkehr sind Anforderungen des Brandschutzes bezüglich der Elektrobusse augenscheinlich weiterhin nur mangelhaft erfüllt:

Der seitliche Abstand zwischen den Elektrobussen ist zu gering (siehe Foto - in PIWi-Dokument).

Das kann einer schnellen Ausbreitung eines Brandes durch Funkenflug und Hitzeeinwirkung Vorschub leisten. Weitere Elektrobusse können so durch einen Dominoeffekt ebenfalls in Brand geraten.

Die Durchgänge bei Elektrobussen im Depot müssen nach den Vorgaben der Arbeitsstättenrichtlinie ASR 1.8 / Arbeitsschutzrichtlinie A1-8 mindestens 88 Zentimeter breit und nicht komplett mit Ladekabeln blockiert sein.

Diesen Mindestabstand von 88 cm bei Elektrobussen, der nicht durch Kabel blockiert sein darf kann man unter anderem auch nachlesen: LAO 1 Busdepot Brand1 TWA Ausgabe 1-2/2022 auf Seite 87. (Siehe Abbildung- in PIWi-Dokument)

Der Mindestabstand zwischen den Elektrobussen ist nach unserer Information auf dem ESWE Betriebshof nicht gegeben.

Auch der laut DGUV vorgeschriebene Kontrollgang um den E-Bus vor der Fahrt (Abfahrtskontrolle) ist so nicht möglich.

Automatische Rauchmelder und Wärmebildkameras fehlen bisher völlig.

Selbstdiagnosesysteme in Elektrobussen haben eine Vorlaufzeit von wenigen Minuten. Bei dem Brand von Elektrobussen in Stuttgart kam eine Meldung erst eine Minute vor dem Ausbruch des Feuers.

Auch das Abstellen der E-Busse in Reihen mit je acht Fahrzeugen bereitet Probleme. Man kann ein brennendes Fahrzeug so nicht herausziehen und auf einen Havarieplatz schleppen, um ein Übergreifen der Flammen zu verhindern. Löschen kann man einen E-Busbrand ohnehin nicht. Es bleibt nur die Möglichkeit, ihn kontrolliert abbrennen zu lassen.

Brennt ein E-PKW, kann man diesen ggf. in einen Wassercontainer heben. Bei Bussen scheidet das aus: zu groß, zu schwer, zu gefährlich sind sie.

Also hilft nur, den brennenden Bus schnell herausziehen und isoliert auf einem Havarieplatz abbrennen lassen. Man müsste die E-Busse dazu wie auf einem PKW-Parkplatz abstellen, auf dem jedes Fahrzeug wenigstens in eine Richtung bewegt werden kann. Und ein Abschleppfahrzeug müsste bereitstehen. Aber gerade das geht bei der Reihenabstellung nicht.

Einen Havarieplatz gibt es bei ESWE Verkehr offenbar auch nicht. Umso wichtiger wären ausreichende Seitenabstände der Reihen und bestmögliche Überwachung.

Auch Brandabschnitte, die durch feuerfeste Wände getrennt sind, würden helfen. Dann brennt nicht gleich alles ab. Solche Brandwände sucht man bei ESWE Verkehr bisher ebenfalls vergebens.

120 E-Citaros wurden gekauft. Es wurden 12 Reihen mit jeweils acht Ladesäulen, mithin 96 Ladeplätze gebaut. 24 weitere Ladeplätze waren geplant, wurden durch die Feuerwehr jedoch bisher nicht genehmigt.

Der Ausschuss möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten folgende Fragen zu beantworten und zu berichten:

1. Wie und wann wird die Schaffung eines ausreichenden Seitenabstandes der Elektrobusse ohne blockierende Kabel umgesetzt?
2. Wie und wann werden Installation von automatischen Rauchmeldern und Wärmebildkameras auf dem ESWE Betriebshof vollzogen?
3. Wie und wann werden entsprechende Schulung und vorgeschriebene Unterweisungen der ESWE-Mitarbeiter*innen durchgeführt?
4. Wie und wann werden Brandschutzübungen durchgeführt? Wurden bereits Brandschutzübungen durchgeführt? Sind welche geplant? Wer nimmt teil?
5. Sind Brandabschnitte, die durch feuerfeste Wände getrennt sind, geplant? Wenn ja, wann werden diese errichtet? Wenn nein, warum nicht?
6. Wo und wie sollen die 24 E-Citaros abgestellt und geladen werden, für die kein fester Ladeplatz zur Verfügung steht? Wie ist das Betriebskonzept für die gesamte Flotte von 120 E-Citaros?

Es wird eine zusätzliche schriftliche Beantwortung beantragt.

12. 22-F-65-0012

Wiesbadener Bilanz des 9-Euro-Tickets

- Antrag der Fraktionen CDU, FDP, BLW/ULW/BIG und Freie Wähler/pro Auto vom 07.09.2022 -

In dem Zeitraum 1. Juni 2022 bis 31. August 2022 wurde das 9-Euro-Ticket in Deutschland angeboten. Nutzerinnen und Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs konnten für jeweils 9 € ein Monatsticket erwerben, welches zu einer Nutzung von Zügen, Bussen und Straßenbahnen innerhalb ganz Deutschlands berechtigte.

In den Medien wurde das 9-Euro-Ticket überwiegend als beliebte Neuerung beschrieben. Es wurde von volleren Zügen und Bussen und von leereren Straßen berichtet. Es wurde aber auch dargestellt, dass es teils zu völlig überfüllten Zügen und Bussen gekommen ist, so dass Personen nicht zusteigen konnten und an den Haltestellen zurückbleiben mussten. Auch sei es bei Bussen und Bahnen durch das zusätzliche Fahrgastaufkommen zu erheblichen Verspätungen und Ausfällen gekommen. Weiter wurde berichtet, dass das Ticket zu großen Teilen nicht im Berufsverkehr eingesetzt, sondern es vielmehr am Wochenende für touristische Fahrten genutzt wurde.

Um nach der Beendigung des 9-Euro-Tickets eine Bilanz zu den Erfahrungen für die Landeshauptstadt Wiesbaden ziehen zu können, bedarf es einer Auswertung der erhobenen Daten.

Der Ausschuss für Mobilität wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten mit ESWE-Verkehr Kontakt aufzunehmen und zu berichten,

1. wie viele 9-Euro-Tickets im Zuständigkeitsbereich von ESWE-Verkehr für den Zeitraum Juni - August 2022 verkauft wurden. Die Aufstellung soll getrennt nach Monaten erfolgen.
2. wie viele andere Tickets, wie z.B. Einzelfahrscheine, im gleichen Zeitraum verkauft wurden. Die Aufstellung soll nach Monaten und nach den verschiedenen Arten von Tickets getrennt erfolgen.
3. wie viele Tickets im Vergleich dazu in dem Zeitraum März - Mai 2022 verkauft wurden. Die Aufstellung soll ebenfalls wie unter 2. erfolgen.
4. in welcher Höhe es in dem Zeitraum Juni - August 2022 durch die Einführung des 9-Euro-Tickets zu Mehr- oder Mindereinnahmen bei ESWE Verkehr gekommen ist, bevor die eventuell aufgetretenen Mindereinnahmen durch den Bund ausgeglichen worden sind.
5. ob es durch die Einführung des 9-Euro-Tickets zu einem höheren Fahrgastaufkommen gekommen ist. Das Fahrgastaufkommen soll dabei nach Werktagen und Wochenende aufgeschlüsselt dargestellt werden. Dabei soll auch eine Gegenüberstellung zu dem Zeitraum März - Mai 2022 erfolgen.
6. ob es zu überfüllten Bussen und zu Verspätungen von Bussen gekommen ist und wenn ja, auf welchen Linien es zu Überfüllung und Verspätungen gekommen ist.
7. ob es im Angebotszeitraum zu einer Befragung der Nutzerinnen und Nutzer und einer anschließenden Auswertung gekommen ist oder ob eine solche Befragung zeitnah angedacht ist.
8. ob es eine interne Beurteilung des 9-Euro-Tickets gab oder ob eine solche Beurteilung zeitnah beabsichtigt ist. Die Beurteilung soll vor allem im Hinblick auf eine Überfüllung und Verspätung der Busse erfolgen.
9. ob es durch die Einführung des 9 Euro Tickets zu einer tatsächlich messbaren Auswirkung auf den Verkehr auf Wiesbadens Straßen gekommen ist.

13. 22-F-63-0072

Radabstellanlagen Schwimmbäder, Sporthallen und Sportplätzen

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 07.09.2022 -

Die Fahrradabstellanlagen vor Schwimmbädern, Sporthallen und -plätzen ermöglichen oftmals kein sicheres Abschließen (z. B. am Kallebad). Für die nächste Sommersaison soll dieser Zustand verbessert werden.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen,
die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. bei allen Schwimmbädern, Sporthallen und Sportplätzen zu überprüfen, ob im Umfeld der Einrichtungen Radabstellanlagen in ausreichendem Umfang, entsprechend der hessischen Fahrradabstellplatzverordnung, vorhanden sind und ob die Anlagen den Standards der ADFC-Qualitätsprüfung entsprechen.
2. einen Vorschlag vorzulegen, aus dem hervorgeht, wie festgestellte Mängel bis zur nächsten Sommersaison behoben werden können.
3. die Ergebnisse dem nächstmöglichen Ausschuss für Mobilität vorzustellen.

14. 22-F-65-0013

Berücksichtigung der Einwendungen der Ortsbeiräte zum Fahrplanwechsel

- Antrag der Fraktionen CDU, FDP, BLW/ULW/BIG und Freie Wähler/pro Auto vom 07.09.2022 -

Die Sitzungsvorlage 22-V-05-0012 zum Fahrplanwechsel wurde im Sommer in den Ortsbeiräten behandelt. Die jeweiligen Ortsbeiräte haben zum Fahrplanwechsel ihre Einwendungen mitgeteilt. Teilweise wurde diese Einwendungen aber nicht berücksichtigt, obwohl die Ortsbeiräte die Gegebenheiten vor Ort am besten kennen.

So wurden u. a. die schlüssigen Einwendungen des Ortsbeirats Breckenheim nicht berücksichtigt. Der Ortsbeirat schlug hinsichtlich der neuen Linie 35 vor, dass diese zunächst über die L3017 bis zum Kreisel am REWE fahre und dann auf der Strecke der Linie 23 die Haltestellen Friedhof, Am Rathaus und Rieslingstraße anfare. Dadurch solle ein Busbegegnungsverkehr in Breckenheim vermieden werden. Weiter wurde auch die Einwendung, dass die Linie 35 durch Hochheim fahren solle, nicht berücksichtigt. Diese Einwendung zielt auf den eigentlichen Sinn der neuen Linie ab, die eine bessere Verbindung der östlichen Vororte untereinander beabsichtigt.

Der Ausschuss für Mobilität wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. im Zuge der Umsetzung der Sitzungsvorlage 22-V-05-0012 die Einwendungen der Ortsbeiräte zu berücksichtigen.
2. insbesondere im Zuge der Umsetzung der Sitzungsvorlage 22-V-05-0012 die Einwendungen des Ortsbeirates Breckenheim hinsichtlich des Linie 35 (Fahrstrecke durch Breckenheim und Anschluss von Hochheim im Linienverlauf) zu berücksichtigen.

15. 22-J-42-0003

Informationsantrag zur Eignung von Superblöcken

- Antrag von Lena Siedenburg, Mia Becker und Hendrik Schücke vom 01.06.2022 -

ANLAGE: Beschluss Nr. 0095 des Ausschusses für Mobilität vom 30.06.2022

16. Verschiedenes

Tagesordnung II

1. **22-V-05-0039** **DL 26/22-4**
Flankierende Maßnahmen Bewohnerparken
2. **22-V-05-0012** **DL 25/22-8**
Fahrplanwechsel am 11.12.2022
3. **22-V-05-0029** **DL 26/22-3**
Gesamtbericht der lokalen Nahverkehrsorganisation nach Artikel 7 Abs 1 der EU-VO 1370/2007 für das Jahr 2020
4. **22-V-66-0225** **DL 27/22-10**
Uferstraße - Herstellung einer Radverkehrsverbindung
- Der Magistrat berät hierzu voraussichtlich am 13.09.2022. -
5. **20-F-21-0026** **DL 25/22-1**
Fahrradparkhaus am Wiesbadener Hauptbahnhof
- Antrag der Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 24.06.2020 -
ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 1. August 2022
6. **21-F-63-0023** **DL 25/22-2**
Baustellenkommunikation und -koordination
- Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke und Volt vom 24.11.2021 -
ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 14. August 2022
7. **22-F-63-0054**
Sachstand Umgestaltung Amöneburger Kreisel
- Antrag der Fraktionen SPD, Grüne, Linke, Volt vom 22.06.2022 -
ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 30. August 2022
8. **21-F-69-0003** **DL 25/22-4**

Seite 11 der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 15. September 2022

Dem Verkehrschaos entgegenwirken

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

ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 15. Juli 2022

9. 22-F-63-0034

Beitritt der Stadt Wiesbaden in die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Volt und Linke vom 04.05.2022 -

ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 14. August 2022

10. 22-F-63-0052

Widerrechtliches Parken in Wiesbaden

-Antrag der Fraktionen Volt, Bündnis 90/Die Grünen, SPD und Die Linke vom 22.06.2022 -

ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 18. August 2022

11. 22-F-65-0006

Entlastung des Wiesbadener Verkehrs

- Antrag der Fraktionen CDU, FDP, BLW/ULW/BIG und FW/Pro Auto vom 04.05.2022 -

ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 16. August 2022

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