

LANDESHAUPTSTADT



des
Ausschusses für Mobilität
der Stadtverordnetenversammlung
Amt der Stadtverordnetenversammlung
E-mail: stadtverordnetenversammlung@wiesbaden.de
Rathaus-Schlossplatz 6-65183 Wiesbaden
Telefon (0611) 31-xxxx
Telefax (0611) 31-3902
Sachbearbeiter: xxxxxxxxxxxxxxxx
E-mail: xxxxxxxxxxxxxxxx@wiesbaden.de

Wiesbaden, 03.11.2022

1. Den Mitgliedern des Ausschusses für Mobilität
2. Den Fraktionen
3. Dem Magistrat
4. Nachrichtlich
Frau Stadtverordnetenvorsteherin

Einladung

zur öffentlichen Sitzung
des Ausschusses für Mobilität
am Donnerstag, 3. November 2022, um 17:00 Uhr,
Rathaus, Stadtverordnetensitzungssaal (1. Stock), Schlossplatz 6, Wiesbaden

- Vor Eintritt in die Tagesordnung findet eine Bürgerfragestunde statt -

Tagesordnung I

1.

Genehmigung der Niederschriften

2. **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,

- 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.
- nach welchen Kriterien die Auswahl der Orte und die Häufigkeit der Geschwindigkeitsüberwachung mit mobilen Messanlagen erfolgten.
- 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.

3. 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,

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

4. 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,

- weitere Radabstellplätze sowie Lademöglichkeiten E-Bikes zu prüfen,
- die Einrichtung von Ladepunkten für E-Autos auf dem Neroberg zu prüfen,
- zu prüfen und zu berichten, inwiefern eine Markierung der Parkplatzflächen auf dem Neroberg umsetzbar ist und welche Anzahl Stellplätze so erreicht werden könnte,
- 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).

5. 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,

- ein Angebot für die Anschaffung, Lagerung und Verwaltung von mobilen Fahrradabstellanlagen zu machen, die bei städtischen Veranstaltungen aufgestellt werden können.
- dafür zu ermitteln, welche Kosten bei der Anschaffung von mobilen Fahrradabstellanlagen für mindestens 100 Fahrräder entstehen, die folgenden Kriterien entsprechen:
 - Die Fahrradabstellanlagen sollen transportabel und leicht aufstellbar sein.
 - Die Fahrradabstellanlagen sollen ein sicheres Abstellen und Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen.
- zu prüfen, ob diese Fahrradabstellanlagen durch ein Amt oder eine städtische Gesellschaft verwaltet und bei allen größeren Stadtfesten vor Ort aufgebaut werden können.

- ein System zum kostendeckenden Entleihen der Anlagen an private Veranstalter wie Vereine zu etablieren.
- zu prüfen, ob die Kosten für die Anschaffung und Verwaltung der mobilen Fahrradabstellanlagen aus dem Radverkehrsbudget gedeckt werden können.

6. 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 -

Die Verkehrswende wird deutschlandweit in vollen Zügen umgesetzt. Auch Wiesbaden befindet sich in einem aktiven Transformationsprozess und setzt in hohem Maße auf E-Mobilität. So hat die Stadtverordnetenversammlung im Oktober 2019 als Maßnahme des Sofortpaketes des Luftreinhalteplans das E-Mobilitätskonzept für Wiesbaden beschlossen.

Der Modal Split in Wiesbaden ist durch einen hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gekennzeichnet. Dieser nimmt rund 48 % ein¹ und könnte sich auf das Nutzungsverhalten hinsichtlich Elektroautos auswirken. In der Presse wurde Wiesbaden jüngst als Elektroauto-Hochburg betitelt. Laut Kraftfahrtbundesamt liegt Wiesbaden mit einem Anteil von 7,3 % an Elektroautos auf Platz zwei im bundesweiten Ranking². Für das Jahr 2025 wird sogar eine Zahl von 4500 zugelassenen E-Fahrzeugen für Wiesbaden prognostiziert. Weitere fünf Jahre später, im Jahr 2030, soll die Anzahl auf über 16.400 Fahrzeuge gestiegen sein².

Diese Fahrzeuge brauchen vor allem eins. Eine funktionsfähige und flächendeckende Ladeinfrastruktur. Die aktuelle Studie der nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur hat im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums ermittelt, dass deutschlandweit bis 2030 an nur ca. 61 Prozent der privaten Stellplätze am Wohnort ein Ladepunkt verfügbar sein wird³. Demnach ergibt sich eine klare Lücke an Lademöglichkeiten. Diese muss laut Studie zwingend durch öffentlich zugängliche Ladepunkte abgedeckt werden. In puncto öffentliche Ladeinfrastruktur stellt Hessen im Bundesländervergleich das Schlusslicht dar. So teilen sich gemäß Bundesnetzagentur (VDA; Stand 1. Oktober 2021) in Hessen 28 E-Autos eine Ladesäule.⁴ Dieser Wert liegt deutlich über der EU-Zielgröße von einem Ladepunkt für 10 E-Autos.⁵

Im Elektromobilitätskonzept der Stadt Wiesbaden wird betont, dass die Rahmenbedingungen so gestaltet und unterstützt werden müssen, dass Bürger*innen, Pendler*innen und Unternehmen ein attraktives Umfeld für Elektromobilität vorfinden. Dem Konzept nach ist die öffentliche Ladeinfrastruktur für Einwohner ohne Lademöglichkeit zu Hause und beim Arbeitgeber relevant und dient ebenso dem Gelegenheitsladen sowie zur Reichweitenertüchtigung auf Reisen mit hohen Distanzen⁶.

Wiesbaden steht vor der Herausforderung, die Ladeinfrastruktur an den steigenden Anteil von elektrisch betriebenen Fahrzeugen anzupassen um deren Akzeptanz weiterhin zu steigern.

Der Ausschuss wolle deshalb beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten:

- Zu berichten, welche Anbieter in Wiesbaden öffentliche Ladepunkte anbieten. Dabei soll eine Unterscheidung nach Normal- (11 oder 22 Kilowatt) und Schnellladepunkten (min. 50 Kilowatt)

unterschieden werden.

- Zu berichten, wie viele Ladepunkte/Wallboxen für Privathaushalte in Wiesbaden seit Beschluss des E-Mobilitätskonzepts 2019 über die ESWE Versorgung gefördert wurden.
- Zu berichten, wie viele Ladepunkte/Wallboxen für Unternehmen zum Aufladen von Firmenfahrzeugen und Privatfahrzeugen von Beschäftigten seit Beschluss des E-Mobilitätskonzepts 2019 über die KfW gefördert wurden.

- Zu berichten, welche Maßnahmen im Rahmen des E-Mobilitätskonzepts der Stadt Wiesbaden und ggf. darüber hinaus geplant sind oder bereits durchgeführt werden, um private Ladeinfrastruktur zu fördern bzw. weiter auszubauen.
- Zu berichten, welche Maßnahmen geplant sind oder bereits durchgeführt werden um öffentliche Ladeinfrastruktur auszubauen. In diesem Zusammenhang bitten wir darüber hinaus zu berichten:
 - 5.1 Welche genauen Standorte für neue Ladepunkte in welchem Zeitraum vorgesehen sind.
 - 5.1.2 Ob es Überlegungen oder Maßnahmen hinsichtlich einer Verkehrsflusssteuerung durch die Festlegung der Ladestandorte gibt.
 - Welche Netzausbaumaßnahmen im Zuge der Errichtung neuer Ladepunkte geplant sind.
 - Welche Anbieter neben ESWE Versorgung, Interesse an der Errichtung von Ladepunkten gezeigt haben und in welchem Umfang sowie ob eRoaming Modelle verfolgt oder realisiert werden.
 - Welche europäischen und nationalen Fördermöglichkeiten bereits in Anspruch genommen wurden und welche noch abrufbar sind? Wie im E-Mobilitätskonzepts der Stadt Wiesbaden geschildert, sollten dabei solche Möglichkeiten der Förderung besser kommuniziert werden. Die LH Wiesbaden kann hierbei als Vermittler tätig werden.
- Eine Aktualisierung des Elektromobilitätskonzepts der Landeshauptstadt zu veranlassen.

¹ https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/umwelt-naturschutz/Druckversion_E-Mobilitaetskonzept.pdf

² https://merkurist.de/wiesbaden/elektromobilitaet-wiesbaden-ist-elektroauto-hochburg_XqV

³ https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/11/Studie_Ladeinfrastruktur-nach-2025-2.pdf

⁴ <https://www.vda.de/de/themen/elektromobilitaet/ladenetz-ranking>

⁵ <https://www.zeit.de/news/2022-04/21/studie-ladepunkte-fuer-e-autos-staerker-konzentrieren>

⁶ https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/umwelt-naturschutz/Druckversion_E-Mobilitaetskonzept.pdf

7. 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.

8. 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).

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)

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:

- Wie und wann wird die Schaffung eines ausreichenden Seitenabstandes der Elektrobusse ohne blockierende Kabel umgesetzt?
- Wie und wann werden Installation von automatischen Rauchmeldern und Wärmebildkameras auf dem ESWE Betriebshof vollzogen?
- Wie und wann werden entsprechende Schulung und vorgeschriebene Unterweisungen der ESWE-Mitarbeiter*innen durchgeführt?
- Wie und wann werden Brandschutzübungen durchgeführt? Wurden bereits Brandschutzübungen durchgeführt? Sind welche geplant? Wer nimmt teil?
- Sind Brandabschnitte, die durch feuerfeste Wände getrennt sind, geplant? Wenn ja, wann werden diese errichtet? Wenn nein, warum nicht?
- 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.

9. 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 berechnete.

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,

- 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.
- 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.
- wie viele Tickets im Vergleich dazu in dem Zeitraum März - Mai 2022 verkauft wurden. Die Aufstellung soll ebenfalls wie unter 2. erfolgen.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- ob es durch die Einführung des 9 Euro Tickets zu einer tatsächlich messbaren Auswirkung auf den Verkehr auf Wiesbadens Straßen gekommen ist.

10. 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,

- 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.
- einen Vorschlag vorzulegen, aus dem hervorgeht, wie festgestellte Mängel bis zur nächsten Sommersaison behoben werden können.
- die Ergebnisse dem nächstmöglichen Ausschuss für Mobilität vorzustellen.

11. 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,

- im Zuge der Umsetzung der Sitzungsvorlage 22-V-05-0012 die Einwendungen der Ortsbeiräte zu berücksichtigen.
- 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 Linienvorlauf) zu berücksichtigen.

12. 22-J-42-0003

Informationsantrag zur Eignung von Superblöcken

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

Aufgrund eines Antrags des Jugendparlaments in der letzten Legislaturperiode 20-22 findet am Sonntag, den 2. Juli ein erster Autofreier Sonntag der Landeshauptstadt Wiesbaden in ausgewählten Superblöcken statt. Dieser bietet Freiraum für kulturelle Begegnungen zwischen Menschen auf der Straße und trägt so maßgeblich zum Anstieg der kulturellen Vielfalt in Wiesbaden bei. Modelle von regelmäßigen Autofreien Sonntagen wurden bereits in Bezug auf kulturelle Vielfalt und der Entwicklung gemeinsamer Ideen zu Autofreien Innenstädten, in vielen Städten wie unter anderem Hannover ausgiebig erprobt¹.

Ebenfalls gibt ein Autofreier Sonntag in ausgewählten Superblöcken den Menschen die Möglichkeit sich über die Verkehrswende, sowie über Alternativen zum Individualen-Personenverkehr zu informieren und sich mit Expert:innen auszutauschen. Eine weitere positive Eigenschaft eines Autofreien Sonntags, ist die gezielte Umgestaltung von öffentlichen Straßen hinzu kulturellen Angeboten, oder dem Ausbau des Öffentlichen-Personennahverkehrs. Wir als Jugendparlament der Landeshauptstadt Wiesbaden sehen deshalb in Autofreien Sonntagen viel Freiraum und die damit einhergehende Möglichkeit, bestehendes konkret neu zu gestalten und zu verbessern. Aus diesem Grund fordern wir einen regelmäßig stattfindenden Autofreien Sonntag, an gezielt

¹ <https://www.hannover-online.de/news-lesen/autofreier-sonntag.html>

ausgewählten Orten, um Raum für Gestaltungen zu schaffen, ohne den Ökonomisch-relevanten Verkehr zu stören.

Um für einen regelmäßigen Autofreien Sonntag an ausgewählten Orten zu ermöglichen, soll der Magistrat gebeten werden, folgende Informationen auf konkreter Datenbasis zu ermitteln.

Das Jugendparlament möge beschließen,
Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen,
Der Magistrat wird gebeten zu prüfen,

- welche Orte/Streckenabschnitte/Wohnblöcke sich für die kulturellen Begegnungen eignen, ohne den Ökonomisch-relevanten Verkehr zu blockieren.
- inwiefern sich explicit der Streckenabschnitt der Friedrich-Ebert-Allee/Wilhelmstraße von der Bierstädter Straße bis zur Lessingstraße für einen Superblock eignet, ohne Ökonomisch-relevante Strecken zu blockieren.
- inwiefern der Öffentliche-Personennahverkehr an den Ökonomisch meistgeeigneten Orten/Streckenabschnitten/Wohnblöcken ausgebaut und erneuert werden kann (-> Siehe 1.).

13. 22-F-05-0010

Umsetzung des Stadtverordnetenbeschlusses Nr. 0160 vom 31.03.2022 („Einrichtung eines Akteneinsichtsausschusses zu Citybahn“)
- Antrag der Fraktion FDP vom 19.10.2022 -

14. 22-F-10-0018

Pausenraum für die Busfahrer in der Elly-Heuss-Schule
- Antrag der Fraktion AfD vom 19.10.2022 -
Unsere Busfahrer von ESWE-Verkehr haben derzeit an der Elly-Heuss-Schule die Möglichkeit einen Raum für ihre nötigen Pausen zu nutzen. Leider hat uns in der AfD-Fraktion die Nachricht ereilt, dass dieser Raum nach dem geplanten Umbau dieses Gebäudes nicht mehr zur Verfügung stehen wird. Der Abriss des Gebäudes soll im Sommer 2023 starten. Fertigstellung ist für Sommer 2026 geplant.

Der Ausschuss für Mobilität wolle beschließen,
die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen,

- der Magistrat wird gebeten, zu berichten,
 - ob es zutrifft, dass im neuen Nebengebäude der Elly-Heuss-Schule kein Pausenraum für die Busfahrer mehr geplant ist.
 - wo die Busfahrer während der Bauphase ihre Pausen verbringen können.
 - ob an anderer Stelle ein Pausenraum für die Busfahrer geplant ist. Falls ja, wo wird sich dieser befinden und ab wann wird er nutzbar sein?

- der Magistrat möge sich darum kümmern, dass ein solcher Pausenraum während der Bauphase sowie nach Abschluss der Bauarbeiten eingeplant wird, sofern dieser noch nicht Bestandteil der Planungen ist.

15. 22-J-42-0012

Bau und deutliche Markierung von Fahrradwegen

- Antrag von Hendrik Schücke vom 27.09.2022 -

Wir als Jugendparlament Wiesbaden fordern den konsequenten Ausbau der Fahrradwege in Wiesbaden, um eine alternative zum ÖPNV, sowie zum Individual-Verkehr - auch langfristig - schaffen zu können. Um auch zu Stoßzeiten die Sicherheit aller Radfahrenden gewährleisten zu können, fordern wir alle im Antrag folgenden Radwege mit einer Roten Markierung zu hinterlegen, um diese für Autofahrende auch zu dunklen Tageszeiten sichtbar zu gestalten.

Mit diesem Antrag fordern wir den Bau von konstant durchgängigen Fahrradwegen auf der Dotzheimer Straße (Holzstraße - Klarenthaler Straße), sowie auf der Rheinstraße (Kaiser-Friedrich-Ring - Wilhelmstraße) (wo sich zurzeit noch kein Fahrradweg befindet, und keiner geplant ist) und die Prüfung inwiefern sich der Bau von einem Fahrradweg auf der Frankfurter Straße (Bierstadter Straße - Beethoven Straße) eignet.

Das Jugendparlament Wiesbaden möge beschließen,

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen,

Der Magistrat wird gebeten,

- zu prüfen und dem Jugendparlament zu berichten, ob der Bau von Fahrradwegen auf der Frankfurter Straße (Bierstadter Straße - Beethoven Straße) möglich ist.
- den Bau von einem rot-markierten Fahrradweg auf der Dotzheimer Straße (Holzstraße - Klarenthaler Straße) in beide Fahrrichtungen in die Wege zu leiten.
- den Bau von einem rot-markierten Fahrradweg auf der Rheinstraße (Kaiser-Friedrich-Ring - Wilhelmstraße) in beide Fahrrichtungen in die Wege zu leiten.

16. 22-F-22-0011

Nach Aus für den eMobilityHub an der Berliner Straße - Parkplatzverfügbarkeit sicherstellen

- Antrag der Fraktionen von CDU und FDP vom 19.05.2022 -

Während der Magistrat die Maßnahmen, die auf eine Verdrängung des Autoverkehrs abzielen, zügig und ohne Rücksicht auf Verluste umsetzt, hinken die Projekte, bei denen insbesondere der auswärtige Verkehr auf ÖPNV und Rad umgeleitet werden soll, hinterher. Ausweislich der letzten Übersicht über den Umsetzungsstand der LRP-Maßnahmen aus dem April 2022, ist insbesondere bei den Park & Ride-Parkplätzen aus dem Taunus auch nach Jahren kein ausreichender Fortschritt zu verzeichnen.

Im Mobilitätsausschuss hat der Magistrat nun verkündet, dass auch das eMobility-Hub an der Berliner Straße vorerst auf Eis gelegt wird, da das Mobility Hub aufgrund der bisherigen Verzögerungen nicht vor Auslaufen der dringend benötigten Förderungen durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz fertiggestellt werden kann. Stattdessen soll das Mobility Hub auf dem Gelände des geplanten Parkhauses an der Klarenthaler Straße realisiert werden.

Diese Rochade führt zu weitreichenden Problemen an beiden Standorten. Der eMobility-Hub an der Berliner Straße war zwar vor allem als P+R-Lösung, aber auch als Quartiersgarage für die

neuen Wohnungen im Berufsschulquartier vorgesehen, das Parkhaus an der Klarenthaler Straße als Ersatz für die bei der Umgestaltung des Elsässer Platzes wegfallenden Parkplätze und zur Nutzung durch Sportler und Zuschauer der Sporthalle. Durch die Umplanung verringert sich die Anzahl der geschaffenen Ladeplätze deutlich. An der Balthasar-Neumann-Straße verzögert sich die Entlastung der Bewohner vom Parksuchverkehr.

Ferner dürfte die „Umnutzung“ des noch zu errichtenden Parkhauses an der Klarenthaler Straße dort zu einem stärkeren Parkplatzsuchverkehr und zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen, um den Mobility-Hub als Parkplatz und Ladestation zu nutzen.

Die Stadtverordnetenversammlung wolle daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

- schnellstmöglich einen neuen Standort für ein eMobilityHub/ein Pendlerparkhaus mit einer vergleichbaren Stellplatzanzahl wie am bisher geplanten Standort Berliner Straße zu suchen, das den einkommenden Verkehr von A66 und A455 abfangen und auf ÖPNV und Rad umleiten kann.
- am bisher angedachten Standort des eMobility-Hubs schnellstmöglich ein Anwohner-Parkhaus mit mindestens 300 Stellplätzen zu realisieren.
- Angesichts der nicht vorankommenden Realisierung der bisher identifizierten P&R-Flächen, neue (auch kleinteilige) Flächen zu suchen, die schnell zu Park-and-Ride-Parkplätzen umgewandelt werden können.
- bei der Neugestaltung des Elsässer Platzes und Verlagerung der Parkplätze in ein zu bauendes Parkhaus auf einen vollständigen Ausgleich der wegfallenden Parkplätze zu achten.
- Zur wirksamen Reduzierung des Parksuchverkehrs bei der Tarifgestaltung darauf zu achten, dass das Abstellen für die Anwohner günstig und preislich attraktiv ist.

17.

Verschiedenes

18.

TO

Tagesordnung II

1. **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 Fahrplankontakts 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.

2. 21-F-63-0043

Bußgeldstelle

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 22.11.2021 -
Der Finanz- und Beteiligungsausschuss möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Die Bußgeldverfahren bei Verkehrsordnungswidrigkeiten sollen in Zukunft nicht mehr von der Zentralen Bußgeldstelle des Landes Hessen beim Regierungspräsidium in Kassel, sondern von der Landeshauptstadt Wiesbaden selbst abschließend analog dem Verfahren für die Stadt Frankfurt bearbeitet werden. Hilfsweise sollen die Betragsgrenzen dahingehend hochgesetzt werden, dass ein möglichst hoher Betrag des Bußgeldbudgets in der Landeshauptstadt Wiesbaden gehalten wird.

Der Magistrat wird gebeten, sich beim Land Hessen dafür einzusetzen, dass

- die Landeshauptstadt Wiesbaden analog zur Regelung für die Stadt Frankfurt die Bußgeldverfahren in Verkehrsordnungswidrigkeiten mit ihrer eigenen Bußgeldstelle im Straßenverkehrsamt abschließend bearbeiten und die Einnahmen zu 100 % vereinnahmen darf und die bisherige Zuständigkeit der Zentralen Bußgeldstelle des Landes Hessen beim Regierungspräsidium Kassel beendet wird.
- Hilfsweise solange das Vorhaben unter Ziffer 1 noch nicht umgesetzt wird, den bisher vom Land Hessen festgelegten Verteilungsschlüssel der Einnahmen aus den Bußgeldern für Verkehrsordnungswidrigkeiten von 40 zu 60 % zugunsten des Landes Hessen abzuändern auf 70 zu 30 % zugunsten der Landeshauptstadt Wiesbaden, da dort der größte Teil der Arbeit in den Verfahren zu leisten ist.

3. 22-F-63-0011

Wellritzstraße: eine Fußgängerzone ist mehr als ein Schild

-Antrag der Fraktionen SPD, Grüne, die Linke und Volt vom 19.01.2022-

Fußgängerzonen definieren sich nicht nur durch die Abwesenheit von Kraftfahrzeugen. Ein wesentlicher Bestandteil ist auch die Förderung einer Aufenthaltsqualität, die zum Verweilen einlädt. Eine Förderung von Sauberkeit sowie eine attraktivere Gestaltung öffentlicher Flächen inklusive mehr Grün sind in den Top 3 der Forderungen aus dem Forschungsprojekt „Wiesbadener Innenstadt im Wandel“² - sowohl aus Sicht der Einzelhändler als auch der Passanten.

Sowohl bis zur baulichen Umgestaltung des 1. Abschnitts als auch während der Erprobung des 2. Abschnitts der Fußgängerzone Wellritzstraße sollten daher auch kurzfristige und temporäre Maßnahmen ergriffen werden, um die Optik und Aufenthaltsqualität der Wellritzstraße zu steigern und so den ansässigen Handel und die Gastronomie zu stärken.

Der Ausschuss für Mobilität möge daher beschließen,

Der Magistrat möge berichten,

- welche kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen gegen Durchgangsverkehr ergriffen werden können (beispielsweise Schranken oder Poller)

² Siehe 22-V-12-0001

- ob und welche Maßnahmen zur temporären Aufwertung der Optik und der Aufenthaltsqualität bis zur endgültigen Umgestaltung der Fußgängerzone Wellritzstraße als sinnvoll erachtet werden, beispielsweise
 - die Platzierung von temporären Sitzgelegenheiten, die zum Verweilen animieren,
 - die Platzierung von temporären Bäumen und Grünpflanzen (wie beispielsweise die drei »»Klimabäume«« im Sommer 2021 auf dem Schloßplatz),
 - eine farblich-künstlerische Gestaltung des Asphalts analog den Superblocks in Barcelona. Diese kann in Zusammenarbeit mit dem Kinderzentrum Wellritzhof auch spielerischer Natur sein.
- was aus Sicht der eigens eingesetzten Vermittlerin³ zwischen Stadt und Bürgern die drängendsten Handlungsfelder zur Aufwertung der Fußgängerzone Wellritzstraße sind

4. 22-F-63-0048

Verkehrssituation Kasteler Rheinufer/Reduit

- Antrag der Fraktionen Die Linke, Bündnis 90/Die Grünen, SPD und Volt vom 22.06.2022 - Das Rheinufer ist, vor allem in der Sommersaison, ein beliebtes und vielseitig genutztes Naherholungsziel. Der Abschnitt am Kies-Menz-Kran/Reduit wird in der Folge regelmäßig durch unrechtmäßig abgestellte Pkw gefährdet. So wäre es, z.B. für Rettungswagen, häufig kaum möglich den Einsatzort zu erreichen. Zusätzlich kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen Kfz-Verkehr, Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden auf der Straße am Rheinufer. Um die Sicherheit der Besucher*innen, sowie der Anwohner*innen, zu verbessern, müssen Maßnahmen zur Regulierung getroffen, und das Rheinufer im Bereich Kies-Menz-Kran/Reduit für Pkw von Nicht-Anwohner*innen gesperrt werden. Ein entsprechender einstimmiger Beschluss des Ortsbeirats (Nr. 106/21) erfolgte in dessen Sitzung am 28. September 2021.

Der Ausschuss Mobilität wolle beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Der Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden möge die Verkehrssituation am Rheinufer in Mainz-Kastel verbessern, indem

- kurzfristig die Straße Rheinufer zwischen der Einfahrt Rampenstraße und dem Haupteingang der Reduit, zumindest an den Wochenenden, durch geeignete Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und somit die Sicherheit auf der Straße gewährleistet wird,
- mittelfristig der Bereich dauerhaft (durch Schranke, Poller oder Ähnliches) gesperrt bleibt und die Verkehrsführung für An- und Lieferverkehr angepasst wird,
- ein Verkehrskonzept erstellt wird, aus dem hervorgeht, wie langfristig (insbesondere nach Sperrung des Bahnübergangs am Bahnhof Kastel) der gesamte Bereich zwischen Reduit und

³ Siehe „Wirkt nicht wie eine Fußgängerzone“, Wiesbadener Kurier, 23.12.2021

Bahnhof (einschl. der Parkflächen) verkehrlich erschlossen und für Anwohner*innen zugänglich gemacht werden soll.

5. 22-F-63-0063

DL 35/22-1

Alternativantrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt zum TOP I.4 (Projekt meinRad - ESWE Verkehr) der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 14. Juli 2022

Projekt meinRad - ESWE Verkehr

Die Fraktionen Bündnis 90/ Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt erachten ein flächendeckendes BikeSharing als zukunftsweisende Ergänzung zum Mobilitätsmix. Wie überall in Deutschland ist hierfür ein kommunaler Zuschuss erforderlich. Diese Kosten müssen aber im Verhältnis zum verkehrlichen Mehrwert stehen.

Neben den ESWE-meinRädern werden auch die Fahrräder des Anbieters nextBike bezuschusst - letztere durch den AStA der Hochschule RheinMain mit jährlich rund 170 Euro pro Fahrrad . Auch erfolgreiche Konzepte aus dem europäischen Ausland wie ZüriMobil aus Zürich oder WienMobil funktionieren nur dank öffentlicher Zuschüsse.

Da ESWE MeinRad in seiner bisherigen Form nicht weitergeführt wird, soll nun eine Kooperation mit einem Dienstleister herbeigeführt werden. Entscheidende Kriterien sind dabei die Erhöhung der Zahl der aktiven Kunden und somit der Erlöse, die Senkung von Zugangshürden (insb. unkomplizierte Online-Sofortregistrierung) und die Erschließung neuer Nutzergruppen (bspw. Hochschulen, Unternehmen, Hotels).

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. gemeinsam mit der ESWE Verkehr die Rahmenbedingungen eines möglichst flächendeckenden BikeSharing-Angebotes in Wiesbaden zu konzeptionieren,
2. dazu ein entsprechendes Vergabeverfahren vorzubereiten, welches auch die Möglichkeit des Angebots von E-Bikes und E-Lastenrädern berücksichtigt,
3. dabei auch Qualitätskriterien zu Kundenservice sowie Verfügbarkeit und Qualität der Räder zu implementieren,
4. abzuschätzen, wie hoch der voraussichtliche Zuschussbedarf werden wird,
5. zu berichten, ob und mit welchem Effekt die bestehende Hardware des MeinRad-Systems (z.B. Stationen, Verteilerfahrzeuge) in ein neues BikeSharing integriert werden kann.

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.