



Der Vorsitzende des  
Ausschusses für Mobilität  
der Stadtverordnetenversammlung  
Amt der Stadtverordnetenversammlung  
E-mail: [stadtverordnetenversammlung@wiesbaden.de](mailto: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](mailto:Johannes.Baldus@wiesbaden.de)

Wiesbaden, 27.04.2023

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, 4. Mai 2023, um 17:00 Uhr,  
Rathaus, Raum 22 (EG), Schlossplatz 6, Wiesbaden

- Vor Eintritt in die Tagesordnung findet eine Bürgerfragestunde statt -

## Tagesordnung I

1. Genehmigung der Niederschrift vom 09.03.2023

*Anträge aus der Sitzung vom 09.03.2023:*

2. 23-F-63-0063

**Erlaubbare Stadt - Bedingungen für Fußgänger:innen in Wiesbaden verbessern**

-Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 26.04.2023 -

*Hinweis: Die Anträge [23-F-63-0034](#) und [23-F-63-0049](#) aus der Sitzung vom 09.03.2023 gehen in diesem Antrag auf.*

Wiesbaden ist eine der fünf Modellstädte des Projekts „Gut gehen lassen“ (2021 - 23), durchgeführt durch den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e. V. zur strategischen Förderung des Fußverkehrs in Wiesbaden. Um die Erkenntnisse des Projekts in den laufenden

Prozess zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur integrieren und der Fußverkehrsentwicklung in Wiesbaden vorantreiben, möchten wir den Ausschuss informieren und zusätzlich Maßnahmen auf den Weg bringen. Ziel dieser Maßnahmen sollte eine erlaubbare Stadt sein, die zum Flanieren einlädt und in der die kurzen Wege unter zwei Kilometern am direktesten und bequemsten zu Fuß zurückgelegt werden können.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. die Ergebnisse des Projekts "Gut gehen lassen" in Wiesbaden Bierstadt und die daraus resultierenden Handlungsempfehlungen dem Ausschuss für Mobilität vorzustellen.
2. bei allen Straßenbaumaßnahmen (Umbau, Sanierung und Neubau) die Fußverkehrsführung und Barrierefreiheit zu überprüfen und ggf. so zu überarbeiten, dass
  - a. eine ausreichende Gehwegbreite hergestellt wird. Hierbei soll eine Breite von 2,50 m angestrebt werden (EVA; FGSV, 2002). Wenn dies aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar ist, soll mindestens 1,5 m nutzbare Breite sichergestellt werden (HBVA; FGSV, 2010a), um immer eine barrierefreie Nutzung mit Kinderwagen, Rollstühlen und Rollatoren zu ermöglichen.
  - b. Gehwege und Übergänge soweit wie möglich von Hindernissen freigehalten werden. Poller, Laternen, Parkscheinautomaten, Ladesäulen u.ä. sind (auch bei nachträglicher Montage) so zu platzieren, dass eine möglichst große freie Gehwegbreite gesichert wird.
  - c. an Übergängen und Ecken eine gute Passierbarkeit und ausreichende Sichtbeziehungen gewährleistet werden. Hierzu können beispielsweise Abstellanlagen für Fahrräder und Elektro-Tretroller genutzt werden, um ein Zuparken des Kreuzungsbereiches zu verhindern.
3. ein Programm zur kontinuierlichen Verbesserung der Fußwege-Infrastruktur zu konzipieren und entsprechende Bedarfe zu den Haushaltsverhandlungen anzumelden. Ziel dieses Programms soll es sein, die für Fußgänger:innen kritischsten Stellen im Stadtgebiet zu identifizieren, diese sukzessive nach dem "worst first"-Prinzip zu überarbeiten und mögliche Lücken im Fußwegenetz zu schließen. Das Programm bildet den Rahmen für die Umsetzung entsprechender Beschlüsse der Ortsbeiräte, der Empfehlungen des Projektes „Gut gehen lassen“ sowie der Anregungen von den Quartiersgeher:innen und aus der übrigen Bürger:innenschaft. So wird unabhängig von anderen Baumaßnahmen eine kontinuierliche Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger:innen sichergestellt.
4. bei der Parkraumüberwachung zukünftig verstärkt die Freihaltung von Gehwegen und Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen zu kontrollieren und Verstöße konsequent zu ahnden.
5. bei der Optimierung der Lichtsignalanlagen (z.B. im Rahmen von DIGI-V) diese auf ihre Fußgänger:innen-Freundlichkeit hin zu überprüfen. Insbesondere auf stark von Fußgänger:innen frequentierten Übergängen sollten ausreichende Schaltzeiten und eine Querung in einer Ampelphase angestrebt werden. Überall wo es ohne andere Einschränkungen möglich ist, sollten automatische Grünphasen angestrebt werden, ohne dass zuvor ein Knopf betätigt werden muss.

### 3. 23-F-63-0032

#### **Damit Busse besser durchkommen: Parkverstöße stärker ahnden**

- Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis90/Die Grünen, Die Linke und Volt vom 01.03.2023 -

Die Pünktlichkeit und Robustheit des Wiesbadener Bussystems hängt maßgeblich davon ab, dass die Busse auf stark befahrenen Abschnitten über eine eigene Fahrspur verfügen - nur so bleiben sie auch bei starkem Verkehrsaufkommen pünktlich. Dafür müssen die Spuren auch entsprechend freigehalten werden. Neben der Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, beeinflusst die zu erwartende Strafe maßgeblich die Bereitschaft, falsch zu parken. In Wiesbaden sind die meisten Spuren wahlweise als Busspur (mit Radfreigabe) oder als Radspur (mit Busfreigabe) ausgestaltet. Der derzeitige Bußgeldkatalog ahndet beide Varianten im Falle von Falschparkern aber unterschiedlich stark. Während das Bußgeld bei beiden Ausführungen gleichermaßen zwischen 55 und 100 Euro schwankt, gibt es für (behinderndes) Parken auf einem Radweg einen Strafpunkt - auf Busspuren hingegen nicht. Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu berichten, welche Abschnitte, die heute als Busspur (ggf. mit Radfreigabe) ausgestaltet sind, am häufigsten von Falschparkern beeinträchtigt werden,
2. nach dem Prinzip "worst first" sukzessiv stark beeinträchtigte Busspuren, wo verkehrstechnisch möglich, in Radspuren mit Busfreigabe (Umweltspuren) umzuwandeln. Das primäre Ziel der Umwandlung soll die Freihaltung der Fahrspur von Falschparkern sein.
3. über den Stand des Beschlusses 0120 des Ausschusses für Mobilität vom 02.12.2021 ("DashCams: Busspuren effektiver Freihalten")<sup>1</sup> zu berichten

### 4. 23-F-15-0006

#### **Nahverkehrsplanung**

-Antrag der Fraktion FW/Pro Auto vom 28.02.2023 -

Im Nachgang zum letzten Mobilitätsausschuss stellen sich noch einige Fragen. Berichtet wurde dort primär von der Zusammenarbeit mit dem Rheingau-Taunus-Kreis. Allerdings wurde nicht berichtet, wie die Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kreisen Main-Taunus-Kreis und dem Kreis Groß-Gerau, sowie der Landeshauptstadt Mainz und dem Landkreis Mainz-Bingen

Der Mobilitätsausschuss möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge berichten:

1. In welcher Weise der Main-Taunus-Kreis und der Kreis Groß-Gerau in die Gespräche mit eingebunden sind,
2. ist auch an einer Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Mainz und dem Landkreis Mainz-Bingen und weiterer möglicher Kreise gedacht,
3. ist eine weitere Einbindung der Ortsbeiräte über die bereits stattgefundene Onlineveranstaltung am 25.01.2023 geplant?

---

<sup>1</sup> <https://piwi.wiesbaden.de/antrag/detail/2835549>

5. **23-A-81-0003**

**Machbarkeitsstudie Aartalbahn**  
- Sachstand

Anträge zur Sitzung am 04.05.2023:

6. **23-F-65-0006**

**Neues Verfahren zur Anbringung von Geschwindigkeitsmesstafeln in den Wiesbadener Ortsbezirken und Beteiligung der Ortsbeiräte an Veranstaltungen der Verwaltung**  
- Antrag der Fraktionen CDU, FDP, BLW/ULW/BIG und FW/Pro Auto vom 26.04.2023 -

Vermessungsamt ein neues Verfahren zur Anbringung von Geschwindigkeitsmesstafeln bekannt gegeben.

Das bisher bewährte Verfahren wurde damit rückwirkend zum 01. Januar 2023 beendet. Das neue Verfahren ist hinsichtlich der Mastprüfung und der Anbringung verpflichtend geregelt.

Die Ortsbeiräte wurden an der Entwicklung des Verfahrens nicht beteiligt.

Die Ortsbeiräte wurden stattdessen seitens des Tiefbau- und Vermessungsamtes zu einer Vorstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2030 eingeladen. Die Teilnahme pro eingeladenem Ortsbeirat ist aber auf drei Teilnehmer begrenzt. Ein Großteil der Ortsbeiratsmitglieder wird somit ausgeschlossen.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu berichten, aus welchen Gründen das bislang bewährte Verfahren abgelöst wurde;
2. das mit Schreiben vom 17. Januar 2023 bekannt gegebene Verfahren zurückzunehmen und unter der Beteiligung der Ortsbeiräte ein neues Verfahren zu erarbeiten;
3. ein Konzept zu erstellen, welches zukünftig wieder eine angemessene Beteiligung der Ortsbeiräte bzw. aller Ortsbeiratsmitglieder an Veranstaltungen der Verwaltung vorsieht.

7. **23-F-63-0064**

**Lautstärke der akustischen Signale an Ampeln**  
- Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke und Volt vom 26.04.2023 -

Die Helene-Lange-Schule ist eine integrierte Gesamtschule und die einzige Schule mit dem Förderschwerpunkt Sehen in der Landeshauptstadt Wiesbaden.

Laufen blinde Schüler\*innen von der Helene-Lange-Schule zur Bushaltestelle am Langenbeckplatz, empfiehlt es sich für sie, die Straße zu überqueren und die linke Straßenseite zu benutzen. Durch die geringe Lautstärke gehen die Signalgeber der Fußgängerampel im Verkehrslärm unter. Den Schüler\*innen wird so die Orientierung erschwert, es kann zu gefährlichen Situationen kommen.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. die Lautstärke des Signaltons der Fußgängerampel am Langenbeckplatz dem Verkehrslärm anzupassen,
2. zu berichten, ob die Fußgängerampeln in Wiesbaden ihre Lautstärke abhängig von den Hintergrundgeräuschen selbständig regulieren können. Falls nicht, ist dies nachrüstbar?

## 8. 23-F-69-0030

### **Einsatz von eFuels bei Kommunalfahrzeugen - Fördermittel des Bundes einwerben**

- Antrag der Fraktionen von FDP, CDU und BLW/ULW/BIG vom 26.04.2023 -

Das Ziel der klimaneutralen Stadtverwaltung stellt Wiesbaden vor zahlreiche Herausforderungen. Eine maßgeblich hierbei sind die zahlreichen Kommunalfahrzeuge (Müllabfuhr, Straßenreinigung, Winterdienst, etc.), für die auf absehbare Zeit keine batterieelektrischen Alternativen verfügbar sein werden. Eine Möglichkeit hierbei ist der Betrieb mit grünem Wasserstoff. Nicht zuletzt die Entscheidung der ESWE Verkehr zukünftig - entgegen aller nationaler und internationaler Trends - auf Wasserstoffantriebe zu verzichten und auch die frisch gekaufte Wasserstofftankstelle an Mainz zu verkaufen, macht die Umsetzung in näherer Zukunft jedoch schwieriger. Eine Alternative hierfür bieten synthetische Kraftstoffe, die aus Wasserstoff und Kohlenstoffdioxid gewonnen werden können und je nach verwendetem Strommix klimaneutral sind.

Der Ausschuss möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

sich bei der Bundesregierung um eine Förderung im Rahmen des „Gesamtkonzepts Erneuerbare Kraftstoffe“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zu bemühen, um Pilotprojekte zur Nutzung von synthetischen Kraftstoffen in Kommunalsonderfahrzeugen umzusetzen.

## 9. 23-F-15-0012

### **Zählstellen für Fahrräder**

- Antrag der Fraktion FW/Pro Auto vom 26.04.2023 -

In der Frankfurter Rundschau vom 26.04.2023 wird unter anderem berichtet, dass es in Hessen 270 automatische Dauerzählstellen für den Radverkehr in Hessen gibt.

Der Ausschuss möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten zu berichten,

1. sind in Wiesbaden entsprechende Zählstellen eingerichtet, wenn ja wie viele und wo,
2. ob in Wiesbaden (weitere) entsprechende Zählstellen eingerichtet werden sollen,
3. welche Kosten hierbei für die Landeshauptstadt Wiesbaden entstehen würden bzw. sind und ob es hierzu auch Förderungen durch das Land Hessen gibt?

## 10. 23-F-69-0031

### **Sachstand Konzession Ladeinfrastruktur**

- Antrag der Fraktionen von FDP, CDU und BLW/ULW/BIG vom 26.04.2023 -

In der „Prognose von Ladevorgängen in Wiesbaden“ aus 2021 wird davon ausgegangen, dass Wiesbaden bis 2030 1200 bis 2400 Ladepunkte im (halb-)öffentlichen Raum benötige, um den durch den schrittweisen Umstieg auf batteriebetriebene Fahrzeuge entstehenden Ladebedarf zu decken.

Der Großteil der im öffentlichen Raum aufgestellten Ladesäulen wird in Wiesbaden von der ESWE Versorgungs AG betrieben. Damit ähnelt Wiesbaden anderen Städten, in denen ebenfalls die lokalen Stadtwerke oder Versorger bei der Installation von Ladesäulen vorangegangen sind. Die Kartellbehörden haben mittlerweile erhebliche Bedenken, dass die Stadtwerke so eine lokal marktbeherrschende Stellung erhalten, die den Wettbewerb einschränkt und zu höheren Preisen für die Konsumenten führt.

Im September 2021 beauftragte die Stadtverordnetenversammlung daher den Magistrat, „eine Konzessionsausschreibung zum rechtssicheren und bedarfsorientierten Aufbau von Elektroladeinfrastruktur im Straßenraum vorzubereiten und durchzuführen.“

Der Ausschuss möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, zu berichten:

1. wie viele Ladesäulen im öffentlichen Raum in Wiesbaden zur Verfügung stehen.
2. wie viele dieser Ladesäule von ESWE Versorgung betrieben werden und wie viele von anderen Betreibern.
3. wie viele Ladesäulen im öffentlichen Raum in den vergangenen Jahren jeweils aufgestellt wurden.
4. wann mit einem Ergebnis der Konzessionsausschreibung zu rechnen ist.
5. ob private Betreiber bisher proaktiv an die Stadt herangetreten sind und wie mit diesen Anfragen umgegangen wurde.

## 11. 23-F-15-0011

### **Bierdeckelwerbung für 49 € Ticket durch ESWE Verkehr**

- Antrag der Fraktion FW/Pro Auto vom 26.04.2023 -

Aktuell wirbt ESWE Verkehr für das 49 € Ticket über Bierdeckel. Aus unserer Sicht ist das 49 € Ticket ein Selbstläufer und muss nicht separat durch ESWE Verkehr beworben werden. Dies vor allem, da ESWE Verkehr ein millionstarkes Defizit fährt.

Der Ausschuss möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird daher gebeten zu berichten,

1. welche (direkten und indirekten) Kosten für die Werbemaßnahme entstanden sind,
2. welche Vertriebswege dafür genutzt wurden,
3. in welcher Auflagenanzahl die Bierdeckel hergestellt wurden,
4. von welchen Firmen das Marketing und die Herstellung erfolgte?

## 12. Radverkehrsanträge des Jugendparlaments

### 12.1 23-J-42-0002

#### **Bau und deutliche Markierung von Fahrradwegen am Zietenring**

- Antrag von Hendrik Schücke vom 21.03.2023 -

Das Jugendparlament Wiesbaden stellt hiermit einen Antrag auf den Bau von beidseitigen Fahrradwegen, mit Beginn an der Kreuzung Klarenthaler Straße - Kurt-Schumacher-Ring, den Kurt-Schumacher-Ring entlang bis zum Zietenring und dann diesen entlang bis zur Seerobenstraße, sowie diese mit einer roten Markierung zu hinterlegen. Ziel ist es, einen sicheren Fahrradverkehr rund um die Hauptverkehrsachsen der Dilthey-Schule und der Leibniz-Schule, sowie des Campus der Hochschule Rhein-Main sicherzustellen, auf welcher täglich mehr Tausend Schüler:innen und Student:innen mit Bus, Fahrrad und zu Fuß unterwegs sind. Durch regelmäßige Umfragen auf den Social Media Kanälen des Jugendparlamentes hat sich ergeben, dass viele Jugendliche mit der aktuellen Verkehrssituation im Stadtgebiet von Wiesbaden und rund um ihre weiterführenden Schulen nicht zufrieden sind. Besonders im Verkehrssektor rund um die Dilthey-Schule und der Leibniz-Schule, sowie des Campus der Hochschule Rhein-Main wünschen sich Jugendliche eine bessere Anbindung an das Fahrradwegenetz, welches sich erst ab der Klarenthaler Straße Richtung Innenstadt fortsetzt. Ein regelmäßiger Austausch mit Student:innen in Wiesbaden, sowie dem Stadtschüler:innenrat und einzelnen SVen haben die Dringlichkeit vom Ausbau des Wiesbadener Fahrradwegnetzes bestätigt. Durch den Austausch mit dem Stadtschüler:innenrat haben wir ebenfalls erfahren, dass Erziehungsberechtigte von Schüler:innen niedrigerer Jahrgangsstufen teilweise nicht gewillt sind, ihre Kinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren zu lassen, da es an der nötigen Fahrrad-Infrastruktur hierfür fehlt. Aus diesen Gründen schätzen wir die Priorität des Baus der oben genannten Fahrradwege als sehr hoch ein.

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

1. Den Bau von beidseitigen Fahrradwegen mit Beginn an der Kreuzung Klarenthaler Straße - Kurt-Schumacher-Ring, den Kurt-Schumacher-Ring entlang bis zum Zietenring und dann diesen entlang bis zur Seerobenstraße durchzuführen.
2. diese Fahrradwege mit einer roten Markierung zu hinterlegen.

### 12.2 23-J-42-0004

#### **Protected Bikelanes**

- Antrag von Léopold Richardt und Hendrik Schücke (AK Mobilität) vom 22.03.2023 -

Bestehende Fahrradwege können durch die Verwirklichung von baulichen Trennungen deutlich sicherer werden.

Für die Friedrich-Ebert-Allee bietet sich eine solche bauliche Trennung für den bestehenden Radweg in Höhe des RMCCs an. Die Notwendigkeit ergibt sich aus der häufig beobachtbaren überhöhten Geschwindigkeit und dem unverhältnismäßigen Beschleunigen einzelner Fahrzeuge zum Zwecke der Selbstdarstellung. Dieses Phänomen ist in der Friedrich-Ebert-Allee vor allem abends zu beobachten. Zudem wird der markierte Radweg häufig missachtet. Eine bauliche Trennung kann hier die Sicherheit und vor allem die Akzeptanz der Radfahrer deutlich erhöhen. Zudem führt diese Trennung nicht zu einer Beeinträchtigung des Autoverkehrs und ist somit für alle Verkehrsteilnehmer vorteilig.

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

1. dass auf der Friedrich-Ebert-Allee, beginnend an der Kreuzung Rheinstraße Friedrich-Ebert-Allee und endend an der Einfahrt zur Tiefgarage des RMCC, auf dem bestehenden Fahrradweg eine bauliche Trennung in Form eines „Wiesbadener Schutzbordes“ realisiert wird.
2. dass auf der Friedrich-Ebert-Allee, beginnend an der Kreuzung mit der Vikoria-Luise-Straße und endend an der Kreuzung mit der Rheinstraße, eine bauliche Trennung in Form eines „Wiesbadener Schutzbordes“ realisiert wird.

### 12.3 23-J-42-0007

#### **Bau von Protected Bike Lanes**

- Antrag von Léopold Richardt und Hendrik Schücke vom 22.03.2023 -

Das Jugendparlament Wiesbaden stellt hiermit einen Antrag auf den Bau von gesicherten Fahrbahnbegrenzungen, sogenannten Protected-Bike-Lanes<sup>1</sup>, auf der Biebricher Straße ab dem Bildungszentrum InfraServ bis zum Anschluss der Biebricher Straße an die Wiesbadener Straße. Zusätzlich soll der Fahrradweg auf der Schwalbacher Straße im Abschnitt ab der Einfahrt des Parkhaus Mauritiusgalerie, sowie der Fahrradweg auf der Bahnhofsstraße ab dem Beginn der Bushaltestelle Hauptbahnhof bis zur Kreuzung mit dem Kaiser-Friedrich-Ring, mit den oben genannten Fahrbahnbegrenzungen abgesichert werden.

In einem gemeinsamen Austausch mit dem ADFC kamen wir zu der Information, dass sich Wiesbadener Fahrradfahrende an Ballungsstellen des Verkehrs im Allgemeinen und insbesondere zu Stoßzeiten auf Fahrradwegen sehr unsicher fühlen. Dies hängt teilweise mit den engen Fahrradwegen zusammen, aber auch mit dem starken Verkehr an beispielsweise der Biebricher Straße. Um Wiesbaden somit sicherer für alle Bürger:innen und insbesondere für Jugendliche zu gestalten, sehen wir es als sehr wichtig an, die unten genannten Fahrradwege mit von gesicherten Fahrbahnbegrenzungen zu schützen.

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

1. Den Bau von gesicherten Fahrbahnbegrenzungen, sogenannten Protected-Bike-Lanes<sup>2</sup>, auf der Biebricher Straße ab dem Bildungszentrum InfraServ bis zum Anschluss der Biebricher Straße an die Wiesbadener Straße durchzuführen.
2. Den Bau von gesicherten Fahrbahnbegrenzungen, sogenannten Protected-Bike-Lanes<sup>13</sup>, auf dem Fahrradweg auf der Schwalbacher Straße im Abschnitt ab der Einfahrt des Parkhauses Mauritiusgalerie durchzuführen.
3. Den Bau von gesicherten Fahrbahnbegrenzungen, sogenannten Protected-Bike-Lanes<sup>4</sup>, beim Fahrradweg auf der Bahnhofsstraße ab dem Beginn der Bushaltestelle Hauptbahnhof bis zur Kreuzung mit dem Kaiser-Friedrich-Ring durchzuführen.
4. Das Jugendparlament regelmäßig über den Sachstand zu informieren.

### 13. Verschiedenes

---

<sup>2</sup> <https://www.adfc.de/artikel/geschuetzte-radfahrstreifen>

<sup>3</sup> s. o. unter 2

<sup>4</sup> s. o. unter 2



## Tagesordnung II

1. 21-F-21-0015

**Öffentliche Ladesäulen für E-Bikes im Stadtgebiet**

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

ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 17.03.2023

2. 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-

ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 25.02.2023

3. 22-F-63-0047

**Murnastraße verkehrsberuhigen**

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

ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 28.02.2023

4. 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 -

ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 18.02.2023

5. 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 -

ANLAGE: Bericht von Dezernat V vom 29.03.2023

6. 22-V-66-0229

DL 09/23-5

**Fort Biehler in Mainz-Kastel, Einrichtung einer Tempo-30-Zone, Verkehrsberuhigung, Erhöhung der Verkehrssicherheit**

7. 23-V-66-0205

DL 09/23-19

**Verkehrsberuhigung Rampenstraße-Rheinufer**

8. 22-V-66-0209

DL 09/23-20

**Saalgasse - Erweiterung Tempo 30 Zone im Ortsbezirk Mitte**

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**