



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, 30.04.2025

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, 8. Mai 2025, 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 20.03.2025
2. **Schienenverkehr**
Zu diesem Tagesordnungspunkt wurden Vertreter der DB Infra GO, der Vias und des RMV eingeladen.
 - 2.1. 25-A-81-0004
S-Bahn-Ausfälle und Störung des Schienenverkehrs durch Bauarbeiten
 - 2.2 25-A-81-0001
Zugausfälle auf der RheingauLinie (RB10)

3. 25-F-22-0045

Zwischenbilanz Tempo 30/40

- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 29.04.2025 -

Im Sommer des vorherigen Jahres wurde auf vielen Wiesbadener Straßen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 bzw. Tempo 40 eingeführt. Begründet wurde diese Maßnahme mit dem Lärmschutz der Anwohner.

Von den Anwohnern wurde und wird weiterhin geschildert, dass es zu keiner feststellbaren Lärmreduzierung gekommen sei. Ebenfalls mitgeteilt wurde, dass sich nicht alle Verkehrsteilnehmer an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten und eine regelmäßige Kontrolle der Geschwindigkeit auf den neu beschilderten Strecken nicht zu bemerken sei.

Der Ausschuss für Mobilität möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, zu berichten,

- a) ob die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf den neu beschilderten Strecken kontrolliert wurde;
- b) in welchem Umfang diese Kontrollen durchgeführt wurden (insbesondere Anzahl und Orte der Kontrollen) und welche Ergebnisse (insbesondere Anzahl der Verstöße, Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung) gemacht wurden;
- c) ob eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Strecken, wie z. B. den zweiten Ring, erreicht wurde;
- d) ob Messungen zur Lärm- und Schadstoffreduzierung stattgefunden haben, inwieweit diese von den Messergebnissen vor Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzungen abweichen und welche Schlüsse aus den erzielten Ergebnissen zu ziehen sind;
- e) wie sich die Unfallzahlen auf diesen Strecken seit der Geschwindigkeitsbeschränkung entwickelt haben;
- f) welche Rückmeldungen seitens ESWE Verkehr hinsichtlich der Auswirkungen auf den Busverkehr und die Einhaltung der Fahrplanzeiten vorliegen;
- g) ob es anhängige Rechtsstreitigkeiten wegen der neu eingeführten Temporeduzierung von betroffenen Verkehrsteilnehmern gibt.

4. 25-F-63-0029

Erhalt von Kopfsteinpflaster-Straßenbelägen und deren barriereärmere und radfreundlichere Aufarbeitung

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 29.04.2025 -

In den gründerzeitlichen Vierteln Wiesbadens sind die Kopfsteinpflaster-Straßenbeläge ein das Stadtbild prägendes Element, das es auch aus denkmalpflegerischer Sicht zu erhalten gilt. Leider haben die historischen Pflasterungen an vielen Stellen, in Folge der starken Beanspruchung durch den Kfz-Verkehr sowie unvermeidliche Baumaßnahmen an Kanälen und Leitungen, schon erkennbar gelitten. Auf praktisch allen Hauptverkehrsstraßen wurden sie daher über die Jahrzehnte hinweg durch Asphaltdecken ersetzt.

Die großfugigen Ausbesserungsstellen, vor allem bei den historischen Großpflasterstraßen, stellen für Radfahrende ein erhebliches Hindernis dar. Die Fahrt ist dort oft ruckelig, unsicher und unkomfortabel. Bei Rädern mit dünneren Reifen besteht sogar Sturzgefahr. Auch für Fußgängerinnen mit Mobilitätseinschränkungen oder Sehbehinderung stellen diese Beläge ein Hindernis dar.

Der Erhalt historischer Straßenbeläge steht also häufig im Konflikt mit den Anforderungen moderner, sicherer und barrierefreier Mobilität. Dabei gibt es eine Vielzahl von Ansätzen, um

diesen Konflikt konstruktiv zu lösen - von glatt gefrästen Fahrspuren über eingelegte Asphaltstreifen bis hin zu fugenlosen Natursteinpflaster oder Pflaster mit schmalere Fugen. Als Vorbilder können hier Städte wie Freiburg, Kopenhagen oder Utrecht dienen: Dort werden bereits seit Jahren pragmatische Lösungen umgesetzt, um historische Pflasterflächen fahrradfreundlich zu gestalten - bei der grundhaften Sanierung genauso wie bei Erhaltungsmaßnahmen im Bestand.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu berichten, wie bei Kopfsteinpflasterstraßen im Stadtgebiet aktuell im Hinblick auf die folgenden Themen verfahren wird:
 - a. Pflege und Erhalt,
 - b. Umgang mit Schlaglöchern und anderen Straßenschäden (wie Absenkungen oder ausgewaschenen Fugen),
 - c. Fahrbahndecken-Wiederherstellungen nach Baumaßnahmen im Untergrund,
 - d. grundhafte Sanierung.
2. zu prüfen, wie die Befahrbarkeit von bestehenden Straßen mit Kopfsteinpflaster mit dem Fahrrad verbessert werden kann. Dabei sollen unter Einbindung von Tiefbauamt, Denkmalschutz, Behindertenbeauftragten sowie weiteren Verbänden (z. B. ADFC)
 - a. Lösungen aus anderen Städten (z. B. Freiburg) gesichtet und auf ihre Übertragbarkeit auf Wiesbaden geprüft und bzgl. ihres Kostenaufwands eingeschätzt werden.
 - b. den vielversprechendsten Ansatz in der Adelheidstraße im Rahmen des dortigen Umbaus zu einer Fahrradstraße testweise umzusetzen,
 - c. dazu Rückmeldung von Radfahrenden, Fußgänger:innen und weiteren Betroffenen eingeholt werden,
 - d. dem Ausschuss über die gewonnenen Erkenntnisse zeitnah zu berichten.

5. 25-F-22-0046

Reaktivierung der Aartalbahn

- Antrag der Fraktionen FDP und CDU vom 29.04.2025 -

Zuletzt wurde am 05.12.2024 im Mobilitätsausschuss ein Sachstandsbericht über die Reaktivierung der Aartalbahnstrecke gegeben. Seitdem gab es keine weiteren Informationen zum Fortgang der Reaktivierungsbemühungen hinsichtlich der Strecke. Dass dies so langsam vorangeht, erscheint höchst bedauerlich, weil die Reaktivierung zu einer erheblichen Entlastung des Wiesbadener Verkehrs beitragen kann. Gerade vor dem Hintergrund, dass seit der Vorstellung der Machbarkeitsstudie Anfang 2023 nun mehr als 2 Jahre vergangen sind, erschließt es sich nicht, dass beim Projekt seitdem praktisch keinerlei Fortschritte erzielt wurden.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

den aktuellen Sachstand zur Reaktivierung der Aartalbahnstrecke dem Ausschuss für Mobilität darzustellen und dabei insbesondere die Aktivitäten des Magistrats im Bezug auf das Erreichen einer Reaktivierung in den vergangenen 6 Monaten darzustellen.

6. 25-F-63-0030

Bus- und Radbeschleunigung

- Antrag der Fraktionen Die Linke, Bündnis 90/Die Grünen, SPD und Volt vom 29.04.2025 -

An mehreren Örtlichkeiten in Wiesbaden gibt es gesonderte LSA-Schaltungen für den Busverkehr. Linienbusse erhalten hier die Möglichkeit, in eine Pole-Position vorzufahren und die Kreuzung als erstes Fahrzeug passieren zu können. Es handelt sich hier um sog. Vorschaltampeln.

Da Busse häufig auf den Wiesbadener Umweltspuren fahren, bedingt dies in der Regel auch eine gesonderte LSA-Schaltung für den Radverkehr. An der LSA Bahnhofstraße kurz vor der Kreuzung Rheinstraße ist die LSA wie folgt geschaltet:

Grün für alle Mobilitätsarte

oder

rot für den MIV / grün für Bus- und Radverkehr.

Diese Schaltung hat sich an der hiesigen Örtlichkeit vollumfänglich für alle Verkehrsarten bewährt und sollte als Modellanlage für alle weiteren LSA-Anlagen mit vergleichbarer Infrastruktur dienen.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu berichten, wie viele gesonderte LSA-Schaltungen für den Bus-/ Radverkehr im Stadtgebiet vorhanden sind (in der Regel im Zusammenhang mit Bus- und Umweltspuren). Wo befinden sich diese?
2. LSA-Schaltungen an Busbeschleunigungen mit gemeinsamer Radverkehrsführung ohne Radfahrerampel mit einer Schaltung für den Radverkehr nachzurüsten
3. zu berichten, wie häufig / an welchen Örtlichkeiten wurde eine analoge Umsetzung zur Schaltung in der Bahnhofsstraße umgesetzt?
4. zu berichten, an welchen Örtlichkeiten wäre eine permanente Grünphase für den Radverkehr umsetzbar, da an dieser Stelle kein Konflikt mit dem MIV besteht?
5. zu berichten, an welchen weiteren Örtlichkeiten ist eine solche Bus- und Radbeschleunigung umsetzbar oder bereits in Planung?
6. zu berichten, an welchen Örtlichkeiten eine solche Umsetzung ausscheidet und was die Gründe dafür sind.

7. 25-F-10-0010

Ausnahmegenehmigungen von den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) der Landeshauptstadt Wiesbaden

- Antrag der Fraktion AfD vom 29.04.2025 -

Bedingt durch die aktuelle Verkehrssituation stehen zum Beispiel Pflegedienste oft im Stau. Eine Nutzung der Wiesbadener Busspuren würde hier, gerade was das Zeitmanagement angeht, eine erhebliche Entlastung darstellen. Pflegedienste leisten außerdem umfangreiche Dienste am Patienten, darunter die Verabreichung wichtiger Medikamente, beispielsweise Insulin. Laut Heimseite der Stadt Wiesbaden kann die Straßenverkehrsbehörde eine Ausnahmegenehmigung für die Benutzung von Busspuren erteilen.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen,
die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen,
der Magistrat wird gebeten,

allen medizinischen relevanten Institutionen eine Ausnahmegenehmigung von den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung zu gewähren, um in Zukunft die Busspuren in der Landeshauptstadt Wiesbaden nutzen zu dürfen. Die Ausnahmegenehmigung soll kostenfrei ausgestellt werden.

8. 25-F-63-0028

Sachstand Auffahrtsspindel Kaiserbrücke

- Antrag der Fraktionen Volt Bündnis 90/Die Grünen, SPD und Die Linke vom 29.04.2025 -

2019 wurde dem Bau einer Spindel für den Radverkehr an der Kaiserbrücke im Wiesbadener Ortsteil Mainz-Kastel als Teil der gemeinschaftlich mit Mainz vorangetriebenen Verbesserung der Rheinquerung zugestimmt. Zudem ist Ende 2024 ein neuer Radweg zwischen Mainz-Kastel und Kaiserbrücke eröffnet worden, welcher auf die Planungen der Fahrradspindel abgestimmt ist. Die Realisierung einer barrierefreien Auffahrt an der Kaiserbrücke hat im Rahmen der Verkehrswende und dem stetig zunehmenden Radverkehr eine wachsende Bedeutung. Der Ausbau dieser Infrastruktur ist dringend notwendig, um eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität zu fördern.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu berichten, wann die Vergabeverfahren eingeleitet werden und ob bzw. welche Genehmigungen aktuell noch ausstehen? Hat dies Auswirkungen auf den Baubeginn?
2. zu berichten, wie der Radverkehr während der Bauarbeiten umgeleitet wird und welche Kommunikationsmaßnahmen diesbezüglich vorgesehen sind?
3. die Einrichtung einer Radzählstation zu prüfen und ferner zu berichten, wie Daten von Fußgänger:innen erhoben werden können.

9. Kurzfristige Teilspernungen an der Auffahrt zur A643

- Antrag der Fraktionen FDP, CDU und FWG/Pro Auto vom 30.04.2025,
Nachtrag aus Aktualitätsgründen -

Am Montagnachmittag, dem 28. April 2025, wurde die Auffahrt von der Äppelallee auf die A643 in Richtung Mainz ohne vorherige öffentliche Ankündigung gesperrt. Die kurzfristige Maßnahme führte zu einem erheblichen Verkehrschaos im Wiesbadener Süden.

Der Ausschuss möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

- 1) zu berichten,
 - a. aus welchem Grund die Autobahn GmbH kurzfristige (Teil-)sperrung für notwendig erachtete.
 - b. wann die LHW von der (Teil-)sperrung informiert wurde.
- 2) mit der Autobahn GmbH in Kontakt zu treten, um Absprachen für die Koordination und Information bei geplanten und ungeplanten Sperrungen zu treffen, damit diese z.B. auch in DIGI-V eingepflegt werden können.

10. Verschiedenes

Tagesordnung II

1. 24-F-22-0052

360-Grad-Kameras

- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 04.09.2024 -

Hinweis:

Der Bericht von Dezernat V vom 30.03.2025 steht im PiWI zur Verfügung.

2. 25-F-22-0011

Wiederholte Unfälle auf der Schiersteiner Brücke

- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 22.01.2025 -

Hinweis:

Der Bericht von Dezernat V vom 30.03.2025 steht im PiWI zur Verfügung.

.

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