

E 0101000 01. Juli 2025

LANDESHAUPTSTADT



EG: 26.06.2025 STE

über  
Herrn Oberbürgermeister  
Gert-Uwe Mende

*be* *27.6.*

Der Magistrat

über  
Magistrat

Dezernat für  
Bauen und Verkehr

und  
Herrn Stadtverordnetenvorsteher  
Dr. Gerhard Obermayr

Stadtrat Andreas Kowol

an die Fraktion FWG/Pro Auto

*25* Juni 2025

Anfrage der Fraktion FWG/Pro Auto vom 15.05.2025, Nr. 244-2025 nach § 45 der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung SV 25-V-005-0015

**Anfrage:**

**Auswirkungen der Maßnahmen aus dem Vergleich mit der DUH auf die Luftreinheit in Wiesbaden**

Im Rahmen des 2019 geschlossenen Vergleichs mit der Deutschen Umwelthilfe (DUH) wurden Maßnahmen vereinbart, die eine Verbesserung der Luftreinheit in der Landeshauptstadt Wiesbaden gewährleisten sollen. Prominente Maßnahmen sind beispielsweise die Einführung der Pfortnerampel.

Aktuell liegen die Messwerte an den Messstellen im Mittel deutlich unterhalb des Grenzwertes. In Anbetracht der zukünftigen Ausrichtung ist es wichtig zu wissen, welche Maßnahmen welchen Effekt erzielt haben bzw. weiterhin haben, um diese Erkenntnisse in künftige Planungen einfließen zu lassen.

Um eine genaue Einschätzung der einzelnen Maßnahmen und ihrer Auswirkungen zu erhalten, fragen wir daher den Magistrat:

Der Magistrat wird gebeten zu berichten:

1. Welche Maßnahmen des Maßnahmenplans wurden bereits umgesetzt und zu welchem Zeitpunkt?
2. Welche Maßnahme hat nachweislich zu einer Reduktion der Belastung geführt und in welchem Umfang? (Bitte die Reduktion pro Maßnahme als Einzelposition angeben)?

Gibt es Maßnahmen, die zu keiner Entlastung geführt haben, und werden diese wieder zurückgebaut oder aufgehoben?

**Die Anfrage beantworte ich wie folgt:**

- 1) Anlage 1 enthält den Umsetzungsstatus der Maßnahmen mit Stand Juni 2023. Mit der offiziellen Beendigung des Lenkungskreises Green City Masterplan wurde festgelegt, dass die Tabelle nicht mehr fortgeschrieben wird. Seitdem hat es jedoch nur wenige Änderungen gegeben.
- 2) Im Luftreinhalteplan sind alle Minderungswirkungen für die jeweiligen Maßnahmenbündel in Tabellenwerten dargelegt. Die Messergebnisse der letzten Jahre haben die Wirksamkeit der Maßnahmen empirisch bestätigt. Eine isolierte Betrachtung für Einzelmaßnahmen wurde und wird nicht vorgenommen, da viele Maßnahmen sich gegenseitig beeinflussen und verstärken können (z.B. MIV-Zuflussdosierung in Kombination mit einer Busschleuse/Busspur).
- 3) In Hessen sieht die Rechtslage vor, dass ein Luftreinhalteplan so lange gilt, bis eine Fortschreibung erfolgt. Somit ist der Luftreinhalteplan von 2019 weiterhin verbindlich gültig, eine Rücknahme von Maßnahmen wäre folglich rechtswidrig. Zu beachten ist darüber hinaus, dass der Luftreinhalteplan nicht nur der Senkung der in der Öffentlichkeit oft genannten Belastung mit Stickstoffdioxid und Feinstaub dient, sondern der Senkung von insgesamt 13 gesundheits- und umweltgefährdenden Schadstoffen.

Zudem ist eine weitere Verschärfung der Grenzwerte von 40 auf künftig 20 Mikrogramm/m<sup>3</sup> von EU-Ebene bereits beschlossen. Die Rücknahme von Einzelmaßnahmen, selbst wenn sie für sich genommen bisher nur eine geringfügige bzw. langfristige Wirkung haben, würde dazu führen, dass die sowieso schon ambitionierte Aufgabe, diesen Wert zu unterschreiten, noch schwieriger würde. Die Maßnahmen müssen folglich alle aufrechterhalten werden, um den künftig geltenden Grenzwert einhalten zu können.

Eine Ausnahme sind einzelne Maßnahmen, die von vornherein befristet angelegt waren, wie z.B. die Cargobike-Kaufprämie, die inzwischen planmäßig abgeschlossen wurde, sowie Maßnahmen, die sich technisch oder wirtschaftlich nicht bewährt haben, wie der Test von Wasserstoffbussen, der zugunsten einer größeren Leistungsfähigkeit und Betriebsstabilität des Fuhrparks beendet wurde.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1: Maßnahmenliste LHW\_DezV\_Sofortpaket\_LRP

Zusammenführung Sofortpaket Luftreinhalteplan (gemäß Beschluss vom 6.9.2018/18-V-36-0021) und Luftreinhalteplan (2. Fortschreibung Teilplan Wiesbaden, Februar 2019)

Maßnahmen alle betroffenen Ämter und Gesellschaften

Stand: Juni 2023

lfd. Nr.laut Beschluss Sofortpaket Luftreinhalteplan	Maßnahmentitel	Erläuterung Gesamtmaßnahme/Listung Einzelmaßnahmen	Zuständigkeit	Stand der Umsetzung Mai 2023	Zeitplan Umsetzung	Ampel 66
<b>0 Verkehrsentwicklungsplanung LHW</b>						
0	Verkehrsentwicklungsplan (VEP) / Stärkung des Umweltverbundes	Bis 2020 Umsetzung der 1. Stufe Modal Shift durch Erhöhung der Verkehrsanteile des Umweltverbundes: - <b>Steigerung Radverkehrsanteil von 5,7 % auf 10,4 %</b> - <b>Steigerung ÖPNV von 15,7 % auf 17,6 %</b> - <b>Fußverkehrsanteil 30,7 % bleibt konstant,</b> - <b>dadurch Reduktion des MIV von 47,9 % auf 41,3 %</b> (Abnahme MIV um ca. 6,6 Prozentpunkte).  (Quelle aller Modal Split IST-Werte: srv)	660210	Ist beschlossen nach STVV	Bis 2020 1. Stufe Modal Shift umsetzen Bis 2030 soll der VEP umgesetzt werden	
<b>1 Elektrifizierung</b>						
<b>1 Emissionsfreier ÖPNV</b>						
1.1	CityBahn	Systemrelevanter Bestandteil des Gesamtprojekts Emissionsfreier ÖPNV Betriebsbeginn geplant Q4/2022 Zusätzliche Erhöhung des ÖPNV-Modal Split über 17,6% hinaus	ESWE-Verkehr	Der Bau der CityBahn ist beim Bürgerentscheid am 1. November 2020 abgelehnt worden. Es haben sich 62,1 Prozent der Wählerinnen und Wähler gegen die CityBahn entschieden, 37,9 Prozent stimmten für eine Umsetzung. Der Bürgerentscheid hat eine bindende Wirkung von 3 Jahren.	Keine Umsetzung	
1.2	Elektrifizierung der kompletten Busflotte	In 2019 Substitution von insgesamt 63 Bussen der EURO-Normen III, IV und V durch 55 E-Busse und 8 BZ-Busse (inkl. 4 BZ-Busse der Stadtwerke Mainz auf Linie 6). In 2020 Substitution von 55 EURO V Bussen. In 2022 Abschluss der vollständigen Umstellung von insgesamt 221 Fahrzeugen auf Elektroantrieb. In Verbindung mit der CityBahn nach 2020 Voraussetzung für die weitere Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split über 17,6 Prozent hinaus bei gleichzeitiger Emissionsminderung.	ESWE-Verkehr	<b>Batteriebusse:</b> Seit 2019 ist die Flotte batterieelektrischer Busse von ESWE Verkehr stetig gestiegen. Seit Oktober 2022 sind 120 Solo-Batteriebusse des Modells eCitaro in Betrieb. 96 Ladepunkte wurden auf dem Betriebshof an der Gartenfeldstraße installiert. Die Insatallation weiterer 24 Ladepunkte ist in 2023 auf dem Betriebshof geplant (Baubeginn Ende Juni 2023). Für den Erwerb und Einsatz von emissionsfreien Gelenkbussen ist eine zusätzliche Betriebshoffläche Voraussetzung. Ein erster Testbetrieb mit einem emissionsfreien Doppelgelenkbus erfolgt im Juni 2023.  <b>Brennstoffzellenbusse:</b> Die Neuausrichtung der Fahrzeugstrategie von ESWE Verkehr sieht aktuell eine Fokussierung auf zwei Antriebsarten vor - Batterie- und Dieseltechnik. Die Anfang 2022 in Betrieb genommenen Brennstoffzellenfahrzeuge des Herstellers Caetano sollen an andere Interessenten verkauft werden. Die Wasserstofftankstelle bleibt Eigentum des VMW, eine Standortverlagerung nach Mainz ist in 2023 geplant. Ein entsprechender Beschluss erfolgte in der StVv am 23. März 2023. Hintergrund ist u.a., dass die ursprünglich geplante CityBahn nicht realisiert wird und daher ein Fokus auf Fahrzeuge mit hoher Fahrgastkapazität gelegt wird und dem geringen vorhandenen Platz am aktuellen Betriebshof Rechnung getragen werden muss.	2019 bis 2022	  
		Um kurzfristig einen noch höheren Minderungseffekt zu erzielen, hat sich die Stadt Wiesbaden entschlossen, die Anfang 2019 noch verbliebenen Euro-5- bzw. EEV-Busse noch im gleichen Jahr durch Nachrüstung eines SCRT-Systems in ihren Abgasen zu mindern.		<b>Nachrüstung Dieselbusse</b> ESWE Verkehr hat im Jahr 2019 99 Dieselbusse älterer Abgasnorm mit SCRT-Filterssystemen nachgerüstet.	abgeschlossen	
2	Erhöhung des Anteils elektrischer Antriebe im Motorisierten Individualverkehr (MIV)	Bei sich weiter verstärkender Nachfrage nach Hybrid- und E-Fahrzeugen kann in einem Pro-Szenario von einem E-Pkw-Anteil von 1 % bis 2019 und 2 % bis 2020 ausgegangen werden. Die LHW möchte den Trend durch die folgenden Einzelmaßnahmen 2.1-2.4 stärken.				
2.1.	Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks (Dezernate, Ämter, Ver- und Entsorgungsbetriebe)	61 Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb werden ab 2018 und bis 31.12.2019 durch E-Fahrzeuge ersetzt. Für die Maßnahme wurden Fördermittel des Bundes beantragt und im Juni 2018 gewährt  Kosten für die Pkw-Beschaffung und die Ladeinfrastruktur	alle		Bis 12/2019	
		Beschaffung von 24 E-PKWs sowie von Ladeinfrastruktur für die E-PKWs	66	> Projekt ist abgeschlossen	abgeschlossen	
		Beschaffung von 31 E-PKWs sowie von Ladeinfrastruktur	36		abgeschlossen	

2.2.	Elektromobilitätskonzept der LHW für den Individualverkehr/Einrichtung und Betrieb von Ladesäulen	Erhöhung des Anteils von Elektroautos und Plug-In-Hybriden durch den bedarfsgerechten Ausbau von Ladeinfrastruktur in Wiesbaden. Als Sofortmaßnahme plant die ESWE Versorgungs AG mit Fördermitteln des Landes bis Oktober 2018 im Stadtgebiet 20 Ladesäulen mit je 2 Ladepunkten. Unterstützt das Ziel eines Anteils von 2 % von Elektrofahrzeugen am Fahrzeugbestand durch erhöhte Sichtbarkeit von Ladeinfrastruktur.	ESWE Versorgung	<p>2018 wurden durch die ESWE Versorgungs AG 20 Ladesäulen mit je 2 Ladepunkten im öffentlichen Straßenverkehrsraum errichtet. Die Finanzierung wurde durch die ESWE Versorgungs AG übernommen, inkl. einer Inanspruchnahme einer Landesförderung.</p> <p>Der Bau der Säulen gemäß Plan wurde bereits 2020 abgeschlossen. Bereits 2021 haben wir weitere Säulen errichtet und zusätzlich für die Bürgerinnen und Bürger ein Portal geschaffen auf dem man Wunschstandorte vorschlagen und aktiv besparen kann (<a href="http://www.eswe-versorgung.de/cis">www.eswe-versorgung.de/cis</a>) . Aktuell befinden sich noch weitere Anträge im städtischen Genehmigungsprozess für den Ausbau weiterer Ladeinfrastruktur in 2022.</p> <p>Im Sommer 2023 wird die anbieterneutrale Konzessionsausschreibung abgeschlossen. Der Konzessionär wird dann in den folgenden 10 Jahren den Aufbau / Ausbau der Ladeinfrastruktur als Basisversorgung betreiben.</p>	abgeschlossen	
		Zudem soll bis Anfang 2019 ein Elektromobilitätskonzept erstellt werden	36	<p>Konzept liegt vor und wird im Oktober 2019 den Gremien vorgestellt. Im Rahmen des Elektromobilitätskonzeptes wurden folgende Bausteine erarbeitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ladeinfrastrukturanalyse</li> <li>• Bedarfsräume für Ladeinfrastruktur</li> <li>• prognostizierter Strombedarf pro Jahr durch E-Pkw</li> <li>• Lösungen für Anwohnerladen im verdichteten Wohnquartieren</li> <li>• Vorschlag für ein Genehmigungsverfahren für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Verkehrsraum</li> <li>• Prüfung der Privilegierung von Elektrofahrzeugen</li> <li>• Vorschläge für Änderungen der Stellplatzsatzung</li> <li>• Ideen für die Integration von Ladeinfrastruktur in Bebauungspläne</li> </ul> <p>Mit Beschluss des „Sofortpaketes zur Luftreinhaltung“ ist es das erklärte Ziel der Landeshauptstadt Wiesbaden, dass im Jahr 2020 2 % aller in Wiesbaden gemeldeten Pkw reine E-Pkw oder Plug-In Hybride sind. Bei derzeit 141.705 Pkw wären dies 2.834 Pkw.</p> <p>Für die Stadt Wiesbaden können bis 2030 zwischen ca. 12.600 E-Pkw (Teilszenario B) und ca. 36.000 E-Pkw (Teilszenario A) erwartet werden. Dies entspricht einem E-Pkw-Anteil zwischen 8,5 bis 24,2 % bis zum Jahr 2030 bzw. 16,4 % im Mittel (was über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 14,5 % liegt). Es wird erwartet, dass ca. 62 % der E-Pkw privat zugelassen sind, was im Mittel rund 15.000 Fahrzeugen entspricht.</p> <p>Im Elektromobilitätskonzept werden folgende Einsparungen für 2030 prognostiziert:</p> <p>„Konservatives Szenario“: ca. 34.500 t CO2 und ca. 108 t NOx „Innovatives Szenario“: ca. 98.200 t CO2 und ca. 307 t NOx</p>	abgeschlossen	
		Von der Maßnahme sind Flächen von Amt 66 betroffen. Zudem müssen Schilder aufgestellt werden und es entstehen Parkeinnehmeausfälle.	66	Charge wurde durchgeführt. ESWE-Versorgung hat Elektroladesäulen installiert.		
2.3	Privilegierung von privaten E-Fahrzeugen beim Parken	Befreiung von E-Fahrzeugen von Parkgebühren, um Marktdurchdringung zu fördern. Dieser Anreiz wird 2019 für alle bewirtschafteten Flächen der Stadt umgesetzt.	66	Die Satzung zur Befreiung der Gebühren wurde geändert, die letzten Parkscheinautomaten wurden im Sommer 2019 entsprechend umgerüstet.	abgeschlossen	
2.4	Ausweisung von gebührenfreien innerstädtischen Parkplätzen für Car-Sharing-Fahrzeuge mit Elektroantrieb oder solche mit Brennstoffzellentechnik im öffentlichen Straßenraum in beachtlicher Zahl	Das EmoG (§ 3) lässt die Befreiung der E-Fahrzeuge von Parkgebühren an bewirtschafteten öffentlichen Stellen zu. Aktuell sind 100 Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge reserviert. Ziel bis 2020 ist es, zusätzlich 300 Stellplätze einzurichten und davon 150 für Elektrofahrzeuge vorzuhalten. Erfahrungsgemäß ersetzt ein Car-Sharing-Fahrzeug 8-20 Privatfahrzeuge. Dadurch Förderung des Markthochlaufs für E-Fahrzeuge.	ESWE Versorgung	> Seit der Überführung der Bundesgesetzgebung zum Carsharing im Herbst 2021 in Landesrecht (Hessisches Straßengesetz, Inkrafttreten 12.10.2021), ist eine Ausweisung von Carsharing-Stationen auch an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen möglich. Auf dieser Grundlage wurden im Verlaufe des zweiten Halbjahres 2022 35 zusätzliche Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum eingerichtet. Weitere Stationen sollen im zweiten Halbjahr 2023 ausgeschrieben und im 1. Quartal 2024 eingerichtet werden.	fortlaufend	
2.5	E-Mobility-Hub	Beitrag zur Erhöhung des Anteils der Elektromobilität im MIV und ÖPNV durch einen innovativen Prototypen des E-Mobility-Hubs. Dieser kann bei Inbetriebnahme in 2020 einen der weltweit ersten elektrischen multimodalen Knotenpunkt darstellen, an dem an einem Standort gezielt die Bedarfe von elektrischen Fahrzeugkategorien wie E-Fahrrädern, E-Rollern, E-PKW, E-Lieferfahrzeugen/Vans/LKW und E-Busse mit elektrischen Dienstleistungen wie Shared-Economy-Angebote und sowohl elektrischem Wirtschaftsverkehr als auch Privatverkehr in größerem Maßstab gebündelt werden.	66	<p>Eine Förderzusage in Höhe von 8,5 Mio. € liegt vor. Die Förderlaufzeit hat am 15.10.2019 begonnen und endete ursprünglich am 30.09.2022. Zur Zeit ist unklar ob, wann und in welcher Form das Parkhaus Berliner Straße gebaut wird.</p> <p>Mit dem Projektträger wurde sich auf eine Projektteilung geeinigt. In 2022 wurden zunächst alle Konzepte erarbeitet und die Roll-out Planung abgeschlossen sowie die Konzessionsausschreibung vorbereitet, die in 2023 ebenfalls abgeschlossen wird.</p> <p>Der Projektträger hat in 2022 einer Übertragung der Fördermittel auf das Parkhaus Klarenthaler Straße zugestimmt. Die Förderlaufzeit endet nun am 31.12.2024. Das Parkhaus Klarenthaler Straße mit insgesamt 429 Pkw-Stellplätzen geht in 2024 in Betrieb und wird 8 DC- sowie 421 AC-Ladepunkte zur Verfügung stellen.</p>	abgeschlossen	
	Umrüstung des städtischen Fuhrparks auf emissionsarme Fahrzeuge	Die bereits im 1. Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main enthaltene Verbesserung des Emissionsstandards der städtischen Fahrzeuge wurde weiter geführt. Die Beschaffung von Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben darf nur noch auf Grundlage einer gesonderten, nachvollziehbaren Begründung erfolgen. Sollte dies der Fall sein, werden Fahrzeuge nach dem neuesten Stand der Technik beschafft. Letzteres gilt generell bei der Anschaffung von Nutzfahrzeugen.	66/ELW	<p>&gt; Amt 66 hat beim BMVI für die ELW einen Förderantrag für die Maßnahme Nachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen mit Stickoxidminderungssystemen gestellt.</p> <p>&gt; Förderbescheid ist am 10.03.20 eingegangen</p> <p>&gt; Umrüstung ist abgeschlossen</p>	abgeschlossen	

<b>2 Verkehrlenkung (inkl. Digitalisierung) und</b>		Gemessen an der Ausgangssituation in 2009 mit 18 Gasfahrzeugen und einem Elektrofahrzeug hat sich die Anzahl umweltfreundlich angetriebener Fahrzeuge der städtischen Ämter bis zum Jahr 2015 verdreifacht. Zum Ende des ersten Halbjahres 2015 befanden sich 47 gas-, 2 Hybrid- und 9 Elektrofahrzeuge im Fuhrpark der städtischen Ämter. Die Anzahl der konventionell betriebenen Fahrzeuge beträgt 309 (2015). Davon sind rd. 205 Fahrzeuge den Kategorien Lkw (ohne leichte Nutzfahrzeuge), Arbeitsgerät oder Feuerwehr zuzuordnen. Da diese i.d.R. bislang nur mit Dieselmotor verfügbar sind und relativ wenige Kilometer in der Stadt zurücklegen, ergibt sich bei einer Außerachtlassung dieser Fahrzeuge ein Flottenanteil mit alternativem Antrieb von rd. 36 %.				
<b>3</b>	Verlagerung von MIV von hochbelasteten auf weniger belastete Strecken	Durch Reduktion eines Fahrstreifens auf dem 1. Ring in Verbindung mit einer Verbesserung des Verkehrsflusses auf dem 2. Ring u.a. durch Veränderung der Lichtsignalsteuerung am Dürerplatz im Sommer 2018 und einer Anpassung der Verkehrssteuerung auf der Berliner Straße stadteinwärts werden insbesondere Durchgangsverkehr vom 1. auf den 2. Ring verlagert.	66			
		Teilprojekt 1: Wegnahme eines Fahrstreifens für den Autoverkehr auf dem 1. Ring	66	> Der erste Teilabschnitt der Umweltspur ist umgesetzt (Dürerplatz bis Blücher-Straße)	1. Bauabschnitt abgeschlossen	
				> der zweite Teilabschnitt Ringkirche bis Biebricher Allee ist umgesetzt.	2. Bauabschnitt abgeschlossen	
		Teilprojekt 1: Wegnahme eines Fahrstreifens für den Autoverkehr auf dem 1. Ring	66	> Alle weiteren Abschnitte werden umgesetzt, sobald die Salzachtalbrücke wieder in Betrieb ist.		
		Teilprojekt 2: Aus Richtung Taunus kommend: Umbau der Einfahrtssituation am Dürerplatz; neue Ampel und Schaffung einer reinen Rechtsabbiegerspur mit viel Grünzeit auf den 2. Ring; Verknapung der Grünzeit für die Geradeausspur in Richtung 1. Ring	66	> Die Maßnahme ist umgesetzt	abgeschlossen	
		Teilprojekt 3: Aus Richtung Erbenheim/Frankfurt kommend: Bau einer neuen Ampel auf der Berliner Straße (in Kombination mit Busschleuse) für eine wirksame Zuflussdosierung auf den 1. Ring	66	> Die Maßnahme ist umgesetzt	abgeschlossen	
		Teilprojekt 4: Um den weniger belasteten 2. Ring für den Durchgangsverkehr attraktiver zu machen, wurde bereits vorbereitend im August 2018 die beiden temporären Parkstreifen aufgehoben. Dadurch wurde der 2. Ring vom Dürerplatz bis zum Knotenpunkt Biebricher Allee durchgehend vierspurig für den Fließverkehr nutzbar gemacht.  Teilprojekt 5: Einhergehend damit wird die Landeshauptstadt Wiesbaden beantragen, den 1. Ring von einer Bundesstraße zu einer nachgeordneten Straße zurückzustufen und stattdessen den 2. Ring als Bundesstraße auszuweisen.	66 6604	> Die temporären Parkstreifen wurden aufgehoben  > Die Umstufung des 2. Rings zur Bundesstraße wird beantragt, sobald durch DIGI-V die Leistungsfähigkeit hergestellt ist.	abgeschlossen	 
<b>4</b>	Reduzierung um je eine MIV-Fahrspur je Richtung auf 1. Ring (siehe Maßnahme 3), Schwalbacher Straße, Moritzstraße	Direkte senkende Wirkung auf örtlichen DTV in höchstbelasteter Innenstadt	66			
		Schwalbacher Straße		Die Maßnahme ist zunächst zurückgestellt, übergangsweise werden kleinere Maßnahmen zur Minderung der Trennwirkung und zur Förderung von Bus-, Rad- und Fußverkehr umgesetzt.		
		Moritzstraße		Ein Teilbereich zwischen Albrechtstraße und Gerichtstraße ist umgesetzt. Für die weiteren Bereiche laufen Verkehrsuntersuchungen.		
	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Geisbergstraße		abgeschlossen	abgeschlossen	
	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Rheingaustraße		abgeschlossen	abgeschlossen	
<b>5</b>	Busbeschleunigungs-Offensive Innenstadt	Maßnahmenbeitrag zur Erhöhung des Modal Split-Anteils des ÖPNV durch dessen Attraktivierung (vgl. Maßnahme 0) Hierfür sind die Verkürzung von Fahrzeiten, Taktverdichtungen und die Integration neuer Angebote wie Park & Ride-Shuttles notwendig.	66/ESWE Verkehr		abgeschlossen	
	Busbeschleunigungs-Offensive Innenstadt	Durch Taktverdichtungen Erhöhung der Umlagenzahlungen und Komplementärfinanzierung an ivm GmbH und RMV - 66	66	jährliche Umlagenzahlungen und Komplementärfinanzierung von 66 an ivm GmbH und RMV	abgeschlossen	

5.1	Schaffung einer durchgehenden Fahrspur für den Busverkehr auf dem, 1. Ring, Sedanplatz bis Berliner Straße	Vermeidung von Störungen des fahrplanmäßigen Betriebsablaufs insbesondere durch Staubildung während des Berufsverkehrs durch Fahrbahntrennung von ÖPNV und MIV. Umsetzung des ersten Abschnittes zwischen der Ringkirche und der Wallufer Straße noch in 2018, Umsetzung 2. Abschnitt zwischen Ringkirche und Schiersteiner Straße in 2019	66	> Zwischen Sedanplatz bis Biebricher Allee in beiden Richtungen abgeschlossen. > Zwischen Berliner Straße und Biebricher Allee sind die Maßnahmen eine weitere Rad-/Busspur betreffend (hier zwischen Biebricher Allee und Mainzer Straße in beiden Richtungen, zwischen Berliner Straße und Mainzer Straße in Richtung O->W) derzeit in Planung, Umsetzung erst für nach Wieder-Inbetriebnahme Salzachtalbrücke geplant.	teils abgeschlossen, teils noch in Bearbeitung	
5.2	Busbeschleunigung Wilhelmstraße	Verminderung von Behinderungen auf der Busspur zwischen Burgstraße und Friedrichstraße in Fahrtrichtung Süden künftig durch Eingrenzung der Be- oder Entladezeiten von Mo-Sa auf 9-12 h, In Fahrtrichtung Norden von Rheinstraße bis Burgstraße Einführung eines unbefristeten absoluten Haltverbots.	66/ESWE Verkehr		abgeschlossen	
5.3	Busbeschleunigung Friedrichstraße	Reduzierung der Behinderungen des Busverkehrs durch ausfahrenden MIV aus Parkhaus Demisches Gelände durch vorgeschriebene Fahrtrichtung links .	66/ESWE Verkehr	abgeschlossen	abgeschlossen	
5.4	Busbeschleunigung Luisenstraße und Knoten Luisenstraße / Bahnhofstraße	Reduzierung der Behinderungen des Busverkehrs durch Linksabbieger von der Bahnhofstraße in die Luisenstraße Richtung Westen, Parksuchverkehr zwischen Bahnhofstraße und Bonifatiuskirche, wendende und rangierende Fahrzeuge, Falschparker in zweiter Reihe und Lieferverkehr.	66/ESWE Verkehr	abgeschlossen	abgeschlossen	
5.5	Busbeschleunigung Bahnhofstraße	Beseitigung bzw. Reduzierung von Störstellen zwischen Luisenstraße und Rheinstraße, die durch Parkplätze des ruhenden Verkehrs hervorgerufen werden. Maßnahme: Fahrtrichtung Norden: Markierung und Beschilderung einer Busspur, Fahrrad, von kurz vor Knoten Luisenstraße bis hinter Haltestelle Demisches Gelände Bussteig C / Einfahrt Parkhaus Demisches Gelände Fahrtrichtung Süden: Zwischen Luisenstraße und Rheinstraße: nur Belassen 1x Behindertenparkplatz, Entfernen der drei Bewohnerparkplätze, Ummarkieren für ausreichende Breite des Rechtsabbiegerstreifens	66/ESWE Verkehr	abgeschlossen	abgeschlossen	
5.6	Busbeschleunigung Berliner Straße	Schaffung einer neuen signalisierten Busschleuse auf der Berliner Straße stadteinwärts zwischen Abraham-Lincoln-Straße und Fußgängerüberweg.	66	> Die Maßnahme ist abgeschlossen.	abgeschlossen	
	Busbeschleunigung Rheinstraße				abgeschlossen	
	Busbeschleunigung Oranienstraße			abgeschlossen	abgeschlossen	
	Busbeschleunigung Dotzheimer Straße			Wird im Rahmen von DIGI-V und im Zuge des Ausbaus des 2. Rings geplant. Die Umsetzung ist abhängig vom Bau der Salzachtalbrücke.		
	Busbeschleunigung Klarenthaler Straße			Wird im Rahmen von DIGI-V und im Zuge des Ausbaus des 2. Rings geplant und soll 2023 realisiert werden	in Umsetzung	
	Busbeschleunigung Mainzer Straße			abgeschlossen	abgeschlossen	
	Prüfung weiterer Busbeschleunigungen			Wird fortlaufend geprüft	abgeschlossen	
6	Parkraummanagement	Verlagerung von innerstädtischen Autofahrten auf den Umweltverbund, Reduktion des Parksuchverkehrs durch Verlagerung in Parkbauten, durch Kostentransparenz, bessere Steuerungsmöglichkeiten (abgestimmte Preispolitik, Anzeige verfügbarer Parkplätze per App).				
6.1	Erhöhung der Parkgebühren im bereits bewirtschafteten öffentlichen Raum um 25 Prozent, konsequente Kontrolle	Die entsprechende Umprogrammierung der Parkscheinautomaten beginnt im Herbst 2018. Parallel dazu wird die Kontrolle dieser Vorgaben intensiviert. Seit 2017 wurde dazu die Zahl der Einsatzkräfte bei der kommunalen Verkehrspolizei von 24 auf 77 ausgebaut und ein Rund-um-die-Uhr-Dienst - auch am Wochenende - eingeführt. Zum Jahreswechsel 2018/19 wird das Personal nochmals auf dann 92 Einsatzkräfte aufgestockt.	66	Die Umprogrammierung der Parkscheinautomaten ist abgeschlossen. Die Zahl der Einsatzkräfte bei der kommunalen Verkehrspolizei wurde seit 2017 von 24 auf 92 ausgebaut, die Kontrollintensität erhöht.	abgeschlossen	

6.2	Einführung einer flächendeckenden abgestuften Parkraumbewirtschaftung	Zur Verringerung der Attraktivität, mit dem eigenen Fahrzeug in die Stadt zu fahren, soll im Rahmen eines neuen Parkraummanagementkonzepts der Parkraum auch in der erweiterten Innenstadt flächendeckend bewirtschaftet, d.h. kostenpflichtig gemacht werden. Um gleichzeitig den Parksuchverkehr auf ein Mindestmaß zu beschränken, soll ein Parkleitsystem per App zur Verfügung gestellt werden, das nicht nur freie Parkflächen, sondern auch Kostenklarheit durch Preisanzeigen gewährt. Die Vergabe des Parkraummanagementkonzepts erfolgt zum Jahreswechsel 2018/2019 durch Wiesbadens umfassenden Mobilitätsdienstleister ESWE Verkehr.	ESWE Verkehr	<p>Das Parkraummanagementkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden liegt vor. Es zeigt die Erfordernisse bei der Rahmensetzung für die Gestaltung des Parkraummanagements auf gesamtstädtischer Ebene auf und schafft die konzeptionellen Grundlagen für die Erstellung von einheitlichen Parkraummanagementkonzepten auf Quartiersebene. Es umfasst auch praktische sowie rechtliche Analysen und Empfehlungen zum Parkraummanagement und dem Umgang mit Parkhäusern. Des Weiteren beinhaltet es zwei Quartierskonzepte - für die Innenstadt bzw. für Biebrich-Mitte.</p> <p>Der gesamtstädtische Teil des Konzepts wurde dem Ausschuss für Mobilität am 27. Januar 2022 präsentiert und diskutiert. Mit Beschluss Nr. 0009 der Stadtverordnetenversammlung vom 10. Februar 2022 erfolgte die offizielle Kenntnisnahme des Parkraummanagementkonzepts. Damit verbunden ergingen Beschlüsse zur Vorstellung der Quartierskonzepte für die Innenstadt und Biebrich in den zuständigen Ortsbeiräten und zur anschließenden Vorlage in den städtischen Gremien, zur engen Abstimmung im Falle von Umsetzungen mit Dezernat I/WVV, wenn betroffen, sowie zur Erarbeitung eines Vorschlags zur Bildung einer städtischen Parkraumorganisationseinheit inklusive Betrachtung finanzieller Auswirkungen, Finanzbedarfe, notwendiger Strukturen und Prozesse und eines Umsetzungsplans notwendiger Maßnahmen aus dem Konzept zur Vorlage für eine Beschlussfassung.</p> <p>Am 06. April 2022 fand die öffentliche Online-Abschlussveranstaltung zum Projekt statt. Die Vorstellungen der Quartierskonzepte in den zuständigen Ortsbeiräten erfolgte bis Ende April 2022. Zur Konzeptionierung einer städtischen Parkraumorganisationseinheit wird ESWE Verkehr eine Arbeitsgruppe mit allen relevanten Akteuren einberufen.</p> <p>Das 1. Teilprojekt befindet sich in Umsetzung.</p>	fortlaufend	
7	Frühe MIV-Zufussdosierung an Einfallstraßen aus Untertaunus, Rheingau und Mainz.	<p>Unterstützung der Verlagerung des MIV auf verträglichere Routen außerhalb der höchstbelasteten Innenstadt. Zusätzlich positive Wirkung auf Busbeschleunigung (ESWE-Busse + Regionalbusse).</p> <p>Hierzu werden neue Ampelanlagen am Dürerplatz aus Richtung Taunus (November 2018) und an der Berliner Straße aus Richtung Frankfurt (2019) errichtet.</p> <p>B54 (Berliner Straße) und Abraham-Lincoln-Str., Höhe Friedenstraße, Fahrtrichtung Wiesbaden .</p> <p>Darüber hinaus wird die Landeshauptstadt Wiesbaden für folgende Standorte die Einrichtung zusätzlicher Pfortnerampeln prüfen:</p> <p>B262 (Schiefersteiner Straße), Knoten Waldstraße, Fahrtrichtung Wiesbaden,</p> <p>K650 (Mainzer Straße), Knoten Freizeitbad, Fahrtrichtung Wiesbaden.</p> <p>Darüber hinaus soll geprüft werden, ob bzw. inwieweit an stadtfremden Standorten außerhalb der Bebauungsgrenze von Wiesbaden mittels Pfortnerampeln eine sinnvolle innerstädtische Zufussdosierung zur unmittelbaren NO2-Immissionsminderung realisiert oder mit diesen die Funktionsweise anderer immissionsreduzierender Maßnahmen (z. B. Busspuren und -schleusen) unterstützt werden kann.</p>	66	Die Maßnahme ist umgesetzt.	abgeschlossen	
			6602	Die Maßnahme ist umgesetzt.	abgeschlossen	
			6602	Maßnahme ist abgeschlossen	abgeschlossen	
			6602	Maßnahme ist abgeschlossen	abgeschlossen	
			6602	Maßnahme ist abgeschlossen	abgeschlossen	
			6602	Die Prüfung wurde abgeschlossen. Mittelfristig sind keine neuen Standorte möglich	abgeschlossen	
8	Aufbau eines digitalen Systems für die Lenkung des fließenden und ruhenden Verkehrs	<p>Das Projekt DIGI-V umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Detaillierte Verkehrsdatenerfassung</li> <li>o Digitale Erfassung der Datengrundlagen der Stadt</li> <li>o Projekt DIGI-V: Umweltsensitive und netz-adaptive Verkehrslenkung und -steuerung</li> <li>o Einführung eines analytischen Systems zur Datenanalyse (Modul „Transparenz“).</li> <li>o Aufbau einer Infrastruktur zur Datengerneuerung und Datenaufnahme (Modul „Infrastruktur“).</li> <li>o Darstellung und Visualisierung der bilanzierten Emissionen und Immissionen (Modul „Umweltsensitivität“).</li> <li>o Anpassung der bestehenden Verkehrsleitnehmer zur aktiven und umweltsensitiven Verkehrssteuerung (Modul „Verkehrssteuerung“).</li> </ul> <p>Wesentlich ist für DIGI-V, dass alle Verkehrsteilnehmer der Stadt Wiesbaden in die Analyse einbezogen werden, insofern sind neue Aussagen über Fußgänger, Fahrräder, Fahrzeuge, Liefer- und Baustellenverkehre, etc. möglich.</p> <p>Ein transparentes Verkehrsgeschehen trägt dann dazu bei, dass zielgerichtete Maßnahmen zur NO2-Reduktion ergriffen werden können. Darüber hinaus kann über die verbesserte Transparenz der Emissionswirkung auch identifiziert werden, wie sich Schadstoffemissionen in Innenstädten verhalten und wie diese von weiteren externen Faktoren (z.B. Wettereinflüsse, Großereignisse oder bauliche Veränderungen etc.) beeinflusst sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ertüchtigung und Koordinierung der Lichtsignalanlagen</li> <li>o Digitales Antragsmanagement / Optimierung von Genehmigungsprozessen</li> </ul>	6602	abgeschlossen	abgeschlossen	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>o Digitales Standortmanagement für Taxis</li> <li>o Digitalisierung des ÖPNV</li> <li>o Weiterentwicklung RBL-System, Implementierung eines zentralen Verkehrsrechners</li> <li>o Entwicklung einer multimodalen Daten-plattform</li> <li>o Mobility-as-a-Service; Mobilitätsdienst-leister ESWE-Verkehr</li> <li>o Beschleunigung Modal Shift; Kampagnen</li> <li>o Bedarfsorientierte, ergänzende und autonome Mobilitätsangebote</li> <li>o On Demand Shuttles / Kleinbusse</li> </ul>	ESWE-Verkehr	Am 16. Dezember 2021 hat die Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung im Rahmen des Haushaltsbeschlusses festgelegt, dass für das Projekt "DIGI-S - On Demand Shuttle-Verkehr" keine Mittel im Doppelhaushalt 2022/23 bzw. im ESWE Verkehr Wirtschaftsplan 2022/23 bereitgestellt werden.		
8.1	Umweltsensitives Verkehrsmanagement	Echtzeit-Monitoring von Verkehrsbewegungen und Emissionen sowie der Einsatz eines digitalen Verkehrslenkungssystems ermöglichen Ad-hoc-Verkehrsverlagerung bei drohender Grenzwert-Überschreitung, bspw. über Hinweisschilder und die bestehenden Lichtsignalanlagen	66	gehört zum Projekt Sofortpaket Nr. 8  Sensorik und Technik sind in Betrieb, Anwendungsprofile werden fortlaufend im Rahmen der strategischen Verkehrsplanung entwickelt.	abgeschlossen	
8.2	Digitales Parkraummanagement	App-gestützte Anzeige verfügbarer Parkplätze in Straßenraum und Parkgaragen zur Minimierung von Parksuchverkehr	ESWE-Verkehr	Die Parkplätze P+R Moltkerring, P+R Bahnhof, P+R Mainzer Straße Ost sowie ein Abschnitt der Friedrich-Ebert-Allee werden bis Mitte 2022 mit Sensorik zur Belegungserfassung ausgestattet. Die erhobenen Daten werden in das DIGI-V-System eingespeist und auf dem nationalen Mobilitätsdaten-Marktplatz (MDM) veröffentlicht. Der Pilotbetrieb soll zwei Jahre dauern und wird begleitend evaluiert.  Die Sensoren liefern weiterhin Belegungsdaten (Ausnahme Mainzer Straße Ost). Diese sind neben den genannten Stellen auch auf <a href="https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/auto/parken/park-ride.php">https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/auto/parken/park-ride.php</a> einsehbar. Lediglich die Sensoren am P+R Mainzer Straße Ost liefern derzeit keine Daten, da einige durch Vandalismus beschädigt wurden, grundsätzlich aber keine Datenübertragung derzeit durch Insolvenz des Betreibers stattfindet. Eine Ausweitung auf weitere P+R-Parkplätze wird durch Dezernat V/Amt 66 geprüft.	Mitte 2022	
8.3	Digitale Zugangskontrolle zu Lieferzonen	Lieferzonen werden per App durch befugte Lieferanten freigeschaltet; Verhinderung von Fremdbelegung, Minderung des Haltens von Lieferfahrzeugen in zweiter Reihe, Verbesserung des Verkehrsflusses	66	Lieferzonenkataster für das Gesamtgebiet der LHW ist in Betrieb. Eine Lieferzone in der Moritzstraße wurde bereits farbig markiert zur besseren Erkennung. Für die Intelligenz der intelligenten Lieferzonen wurde ein Pilotprojekt durchgeführt mittels Sensortechnik. Damit konnte die Auslastung gemessen und die Grundlagen für weitere Auswertungen ermittelt werden. Weitere Lieferzonen sollen farbig markiert werden. Eine Buchung einer Lieferzone ist rechtlich nicht umsetzbar, da vorher die STVO geändert werden müsste.	Pilotprojekt ist abgeschlossen, Daten wurden ausgewertet. Eine App ist rechtlich nicht möglich.	
8.4	Digitales Standortmanagement für Taxis	"Taxi-Lotse" mit Echtzeit-Anzeige verfügbarer Wartestellplätze zur Minimierung von Leerfahrten und Wartezeiten		Noch nicht begonnen		
<b>3 Radverkehr</b>						
9		Beitrag zur Erhöhung des Radverkehrsanteils von 5,7 auf 10,4 Prozent				
9.1	Schaffung eines lückenlosen „Grundnetzes 2020“ an Radverkehrsinfrastruktur, abgeleitet aus Zielnetz 2030 des Radverkehrskonzepts	Neubau bzw. Markierung von Radfahrstreifen bzw. Radwegen auf folgenden Straßen:	66		2018-2020	
		Friedrich-Ebert-Allee		abgeschlossen	abgeschlossen	
		Äppelallee		abgeschlossen	abgeschlossen	
		Kasteler Straße		abgeschlossen	abgeschlossen	
		Saarstraße	6603	abgeschlossen	abgeschlossen	
		1. Ring Hbf - Sedanplatz Erster Abschnitt Sedanplatz-Blücherstraße  Zweiter Abschnitt Ringkirche-Schiersteiner Straße  alle weiteren Abschnitte im Rahmen von Digi-V		abgeschlossen	abgeschlossen	
		Emser Straße	6602	Maßnahme abgeschlossen	abgeschlossen	
		Schwalbacher Straße	6602	Maßnahme abgeschlossen	abgeschlossen	
		Luisenstraße und Dotzheimer Straße		Luisenstraße ist umgesetzt. Dotzheimer noch nicht		
		New-York-Straße	6602	Maßnahme abgeschlossen	abgeschlossen	
		Straße der Republik		Maßnahme abgeschlossen	abgeschlossen	
		Biebricher Straße zwischen Dyckerhoffstr. und Kaiserbrücke	6602	Maßnahme abgeschlossen	abgeschlossen	

		Kastel/Kostheim Steinern Straße	6602	Maßnahme ist abgeschlossen	abgeschlossen	
		Mainzer Straße		Maßnahme ist abgeschlossen	abgeschlossen	
		Aufwertung von Radverkehrsverbindungen:	66			
		Achse Lessingstr. - Mathias-Claudius-Str.	6602	abgeschlossen	abgeschlossen	
		Verknüpfung Kahle Mühle - Grundweg - Gibb	6602	abgeschlossen	abgeschlossen	
		Kostheim Hochheimer Straße	6602	Maßnahme wird bis Ende 2023 abgeschlossen	in Umsetzung	
		Bau einer Spindel an der Kaiserbrücke für als Teil der Radschnellverbindung Wiesbaden - Mainz	6602	> Die Grundstücksverhandlungen sind abgeschlossen > Mit Mainz wurde eine gemeinsame Projektskizze für Spindeln an der Kaiserbrücke erstellt, die am 12.09.19 in der STVV beschlossen wurde. > Die Planungsunterlagen sind erstellt und Fördermittel wurden beantragt > Die Baumaßnahme ist in Vorbereitung		
9.2	Errichtung von 1.000 neuen Fahrradabstellplätzen, davon 300 überdachte am Hauptbahnhof und weiteren Bahnhofpunkten.	Errichtung von 1.000 neuen Fahrradabstellplätzen, davon 300 überdachte am Hauptbahnhof und weiteren Bahnhofpunkten.	6602	1.000 neue Abstellplätze realisiert;	abgeschlossen	
		Weitere Abstellanlagen auf öffentlichem und privatem Grund: o Radpavillons o standardisierte Radboxen o in Parkhäusern o mobile Lösungen für Feste etc..	6602	mobile Lösungen für Rad-Abstellanlagen wurden bereits mehrfach bei Stadtfesten umgesetzt.	abgeschlossen	
		Einführung ambitionierter quantitativer und qualitativer Vorgaben für Fahrradabstellplätze in der Stellplatzsatzung, gültig für neu errichteten Gebäude (Wohnhäuser, Einzelhändler, Arbeitsplatzstandorte, Schulen, Freizeiteinrichtungen)	Dez. V	Neufassung ist in Vorbereitung		
		Regelmäßige Reinigung der Fahrradabstellanlagen		1 bis 2x jährlich	jährlich	
		Entfernen von Schrotträdern		1 bis 2x jährlich	jährlich	
9.3	Bau von Radschnellverbindungen nach Mainz und Frankfurt für Verlagerung von Autofahrten von Alltagspendlern.	Es werden Radschnellverbindungen vom Wiesbadener Hauptbahnhof nach Mainz und Frankfurt (über Hofheim) gebaut, um insbesondere Alltagspendlern einen Umstieg vom PKW auf das Rad zu erleichtern. Radschnellverbindungen zeichnen sich durch eine weitgehend vom Autoverkehr separierte Führung, eine Regelbreite von 4 Metern und eine durchgehende Asphaltierung, Beschilderung und Beleuchtung aus. Erste Teilabschnitte sollen bis 2020 realisiert werden. Hierzu zählt auch der Bau von Spindeln an der Kaiserbrücke, um die bisher nur per Treppe erreichbare schnellste Rheinquerung zwischen Wiesbaden und Mainz barrierefrei befahrbar zu gestalten.	6602	> Die vertiefte Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung nach Mainz ist abgeschlossen > Die Sitzungsvorlage ist in Vorbereitung	in Umsetzung	
				> Die Machbarkeitsstudie für die Verbindung nach Frankfurt ist in Bearbeitung	Ende 2023	
9.4	Einführung von Protected Bike Lanes auf besonders sicherheitssensiblen Abschnitten	Die Landeshauptstadt Wiesbaden will Radfahrern ein besseres Sicherheitsgefühl auf bestehenden und neuen Radstreifen geben. Hierzu werden beginnend 2018 erste „Protected Bike Lanes“ eingeführt, d.h. Radstreifen werden mittels baulicher Elemente von den anderen Fahrbahnen abgetrennt. Somit wird erstens das illegale Zuparken von Radstreifen wirksam verhindert, zweitens ein Anreiz für Menschen geschaffen, aufs Rad umzusteigen, die darauf bisher aus Sicherheitsgründen verzichtet haben.  Pilotprojekt startet im September 2018 in der Bahnhofstraße, Schwalbacher Straße, Wilhelmstraße und auf drei Abschnitten der Taunusstraße. Bei positiven Erfahrungen sollen 2019 weitere Straßenabschnitte auf diese Weise aufgewertet werden.	66	> die bauliche Umsetzung des Pilotversuches ist abgeschlossen. > der Pilotversuch zur Erfahrungssammlung läuft, in 2020 soll weiterer Umgang damit geklärt werden. > Parallel werden weitere Protected Bike Lanes geprüft > in der Klarenthaler Straße wurde eine weitere Protected Bike Lane eingerichtet > weitere Protected Bike Lanes sind eingerichtet	abgeschlossen	
10	Implementierung & Ausbau städtisches Fahrradverleihsystems	Minderung von Autofahrten in der Innenstadt durch Attraktivierung des ÖPNV-Gesamtsystems und Schließung von Angebotslücken inkl. Kooperation mit großen Arbeitgebern als Teil des ÖPNV. Ausbau auf 1.200 Fahrräder plus 100 Pedelecs an 120 Stationen bis Q4/2019. Erweiterung auf 200 Pedelecs und 50 E-Lastenfahrräder bis Q4/2020.	ESWE-Verkehr	Pedelec: Das Fahrradvermietsystem ESWE Verkehr meinRad wurde in Wiesbaden im zweiten Quartal 2022 eingestellt. Es war geplant, im dritten Quartal 2023 ein neu aufgelegtes System in Betrieb zu nehmen, das den Anforderungen der Nutzer*innen in Wiesbaden entgegenkommt. Dies sollte im Rahmen eines integrierten Konzepts erfolgen, welches neben einem Fahrradvermietsystem perspektivisch auch andere mikromobile Mobilitätsformen vertriebsseitig, kommunikativ und hinsichtlich einer sinnvollen räumlichen Verknüpfung mitdenkt. Die Ausschreibung/Vergabe wurde am 28.04.2023 eingestellt. Das Vergabeverfahren wurde gem. § 57 SektVO noch vor der Bewertung der verbindlichen Angebote vollständig aufgehoben bzw. eingestellt. Diese Entscheidung begründet sich im Wesentlichen damit, dass die ESWE Verkehr von ihrer Eigentümerin kurzfristig über eine wesentliche Kürzung der ihr zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel für die kommende Jahre unterrichtet worden ist. Anders als bei Beginn der Ausschreibung Mikromobilität angenommen verfügt sie daher nicht mehr über die wirtschaftlichen Spielräume für den Betrieb eines Fahrradvermietsystems.  eLastenrad-Vermietsystem (Förderprojekt): Die ESWE Verkehr hat einen Förderantrag zur Finanzierung eines Projekts eLastenrad-Vermietsystems gestellt. In der Planung ist ein stadtweites eLastenrad-Vermietsystem mit induktiven Lade- bzw. Abstellstationen vorgesehen. Der Förderantrag befindet sich noch in Prüfung und ein positiver Förderbescheid liegt zum aktuellen Zeitpunkt nicht vor.	eingestellt / offen	

	Verbesserung der Radführung an Kreuzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Eigenes Ampelsignal für Radfahrer vorgesehen - sukzessive Optimierung im Zuge des Netzausbau</li> <li>o Verkehrsabhängige Steuerung an Ampeln zu Gunsten der Radfahrer</li> <li>o bauliche/signalisierte Trennung der Abbiegespuren</li> <li>o Vermehrte Markierung von Aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS)</li> <li>o Vorgezogene Haltelinien für Radfahrer für bessere Sichtbarkeit und schnelleres Vorankommen</li> <li>o Hilfslinien für Linksabbieger</li> <li>o farbige Markierungen oder Leuchtsignale an unübersichtlichen Kreuzungen</li> <li>o verstärkter Einsatz von Radschleusen</li> </ul>	6602	Diese Maßnahme ist abgeschlossen, läuft aber kontinuierlich weiter.	abgeschlossen	
<b>4 Vernetzung / Förderung Intermodalität / ÖPNV-Ausbau</b>						
<b>11</b>	Angebotsausweitungen im lokalen und regionalen Busverkehr	Attraktivierung des ÖPNV zur Unterstützung des Modal Shift (vgl. Maßnahme 0)				
<b>11.1</b>	Paket an Angebotsausweitungen im lokalen Busverkehr zum Fahrplanwechsel 2018/19	Der stark frequentierte, von den Linien 5 und 15 bediente Abschnitt „P&R Kahle Mühle - Innenstadt - Erbenheim/Egerstraße“ wird montags bis samstags im Abendverkehr von einem 15- auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet.	ESWE-Verkehr	umgesetzt	abgeschlossen	
		Zur Verbesserung des Pendlerverkehrs wird die Linie 47, die bisher nur morgens an Werktagen die Hauptstrecke Innenstadt - Biebrich nach Schierstein verlängert, künftig auch nachmittags an Werktagen zusätzlich die Haltestellen bis Schierstein/Zeilstraße bedienen.	ESWE-Verkehr	umgesetzt	abgeschlossen	
		In den östlichen Vororten werden zur Verbesserung des Tangentialverkehrs bedarfs-orientierte Linien, die auf Fahrgastwunsch ausgeführt werden, neu eingerichtet (On-Demand-Shuttle/Anruf-Sammeltaxi). Die neue Linie AST35 verbindet Medenbach, Breckenheim, Hofheim-Wallau und Nordenstadt; die neue Linie AST36 verbindet Sonnenberg, Bierstadt, Kloppenheim, Igstadt und Nordenstadt. Zunächst werden an zwei Werktagen pro Woche je drei Fahrtenpaaren vormittags und nachmittags pro Linie angeboten.	ESWE-Verkehr	umgesetzt	abgeschlossen	
		Auf der Linie 8 erfolgt eine Taktverdichtung ins Komponistenviertel.	ESWE-Verkehr	umgesetzt	abgeschlossen	
		Der Schelmengraben/August-Bebel-Straße wird künftig auch tagsüber halbstündig von der Linie 27 bedient.	ESWE-Verkehr	umgesetzt	abgeschlossen	
		Auf der Linie 37 werden zwischen Bierstadt und Erbenheim an Werktagen vier zusätzliche Fahrten angeboten.	ESWE-Verkehr	umgesetzt	abgeschlossen	
<b>11.2</b>	Weitere Angebotsausweitungen des lokalen Nahverkehrsplans nach 2018 gemäß Beschlusslage der StVV zum Nahverkehrsplan	Im Februar 2019 umgesetzt: Taktverdichtungen bzw. zusätzliche Gelenkbusse auf den Linien 4, 5, 15, 18, 23, 45, 47	ESWE-Verkehr	umgesetzt	abgeschlossen	
		Im März 2019 umgesetzt: Taktverdichtung bzw. zusätzliche Gelenkbusse auf der Linie 34	ESWE-Verkehr	umgesetzt	abgeschlossen	
		Im April 2019 umgesetzt: Taktverdichtung auf den Linien E23 und E48, zusätzliche Gelenkbusse auf der Linie 37, Taktverdichtung Sonn- und Feiertags auf der Linie 33 zum Tierpark Fasanerie	ESWE-Verkehr	umgesetzt	abgeschlossen	
		Im August 2019 umgesetzt: Verdichtung der Linien 1 und 8 montags bis freitags an Schultagen zwischen ca. 07:00 Uhr und ca. 09:00 Uhr von jeweils 10- auf 8-Minuten-Takt, d. h. auf dem gemeinsam bedienten Abschnitt zwischen den Haltestellen „Schiersteiner Straße“ und „Kochbrunnen“ in beiden Fahrrichtungen kombinierter 4-Minuten-Takt. Verdichtung der Linien 21, 23 und 24 an Sonntagvormittagen zwischen 9 und 12 Uhr von 60- auf 30-Min.-Takt	ESWE-Verkehr	umgesetzt	abgeschlossen	

		<p>Weitere Angebotsausweitungen im Rahmen des Fahrplanwechsels 2019/20.</p> <p>Taktverdichtung der Linie 4 montags bis freitags an Schultagen zwischen ca. 7:00 Uhr und 8:00 Uhr auf einen durchgehenden 5-Minuten-Takt auf dem Streckenabschnitt Kohlheck - Hauptbahnhof (Fahrtrichtung stadteinwärts). Sowie Verbesserung der Bedienqualität durch Verlängerung der Strecke, u.a. an Haltestelle Simeonhaus, und Anbindung der Haltestelle Langendellschlag.</p> <p>Anbindung der Linie 5 an Haltestellen Oderstraße und Neckarstraße zur Integration des Wohngebiets nördlich der Söhnleinstraße.</p> <p>Weiterführung des Rufbus-Linienwegs AST24 bis nach Schierstein, um eine noch höhere Fahrgastnachfrage zu generieren.</p> <p>Verbesserung der Anbindung des Tierparks Fasenerie auf der der Linie 33, montags bis freitags zwischen ca. 7:00 Uhr und ca. 20:00 Uhr sowie bessere Anbindung des Gewerbegebiets Petersweg montags bis freitags zwischen 9:00 Uhr und 19:00 Uhr durch Erhöhung des Taktes von 60- auf 40-Minuten-Takt.</p> <p>Einsatz weiterer E-Wagen im Zeitfenster von ca. 16:00 Uhr bis ca. 18:00 Uhr vom Hauptbahnhof über Mainzer Straße - Siegfriedring - B 455 in Richtung Bierstadt.</p> <p>Einführung neuer Nachtbuslinie, die ganzwöchig im Wiesbadener Innenstadtkern im Zeitfenster von 1:15 Uhr bis 4:00 Uhr im 15-Minuten-Takt verkehren soll sowie Erweiterung des Spätverkehrs der Linien 1, 4, 8, 14, um nach 24:00 Uhr weitere Abbringerfahrten vom Wiesbadener Hauptbahnhof in das Wiesbadener Stadtgebiet zu schaffen.</p> <p>Sowie Überführung einiger als Probetrieb erfolgter Haltestellenanbindungen in Dauerbetrieb (Linien 8, 24, 37).</p>	ESWE-Verkehr	umgesetzt	abgeschlossen	
12	<p>Errichtung der ersten 10 Mobilitätsstationen zur Verknüpfung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Rad, Carsharing); I</p> <p>Integration in digitale Auskunft- und Buchungssysteme (RMV-App, ESWE Verkehr-App)</p>	<p>Durch intelligente Verzahnung und Einführung eines intermodalen Buchungssystems wird eine Reduzierung von gefahrenen Personenwagenkilometer erzielt: Einführung erster Stationen ab Q3/2019 mgl..</p>	ESWE-Verkehr	<p>&gt; Die Inbetriebnahme der ersten zehn Mobilitätsstationen wurde bis Jahresende 2018 realisiert.</p> <p>&gt; Ein Letter Of Intent zur Mitwirkung beim deutschlandweiten Vernetzungsprojekts Mobility Inside wurde seitens ESWE Verkehr am 20.11.2018 unterzeichnet. Über diese digitale Plattform sollen Fahrplaninformationen, Tarife und Abrechnungen gebietsübergreifend verknüpft werden.</p> <p>&gt; Die Vertriebsstrategie aus dem Jahre 2018 hat sich verändert. Spätestens mit der Entstehung einer Vertriebsplattform zum Start des D-Tickets (App "ESWE Verkehr Tickets") im April/Mai 2023 verfolgt ESWE Verkehr eine neue Strategie und zwar die neu geschaffene Vertriebsplattform weiter in eine Mobilitätsplattform umzubauen.</p> <p>&gt; Der Letter of Intent aus dem November 2018 hat dahingehend zu keinem Ergebnis einer Mobilitätsplattform zusammen mit Mobility Inside geführt.</p> <p>&gt; Aktuell läuft ein Pilotprojekt zur Einführung digitaler Haltestellenpläne an zwei Haltestellen.</p>		 
13	Errichtung von mindestens 5 neuen Park & Ride-Plätzen	<p>Kurzfristige Schaffung von insgesamt ca. 2.000 Stellplätzen an mindestens fünf Standorten in Wiesbaden und benachbarten Kommunen bis 2020. Dadurch Reduzierung des in die Stadt einfahrenden Verkehrs (in Zusammenhang mit den folgenden Maßnahmen Nr. 14 und 15).</p> <p>Realisierung von mindestens fünf der folgenden Projekte:</p>	66/ESWE Verkehr		2020	
	Berliner Straße: 1200 Plätze		ESWE/SEG	<p>&gt; Das Parkhaus Berliner Straße wird in Abhängigkeit zur städtebaulichen Entwicklung "Östlich der Brunhildenstraße" vorangetrieben und befindet sich derzeit in der politischen Situation.</p> <p>&gt; Das Parkhaus Klarenthaler Straße mit insgesamt 429 Pkw-Stellplätzen geht in 2024 in Betrieb.</p>		
	Niedernhausen Rhein Main Theater inkl. neuem Bahnsteig: 300 Plätze		Niedernhausen	kommt nicht. DB sieht aktuell keine Realisierungsmöglichkeiten.		
	Äppelallee Autobahnausfahrt: 200 Plätze		6602	<p>&gt; noch nicht begonnen, erst nach Fertigstellung der Schiersteiner Brücke möglich</p> <p>&gt; Grundstücke müssen noch erworben werden</p>		
	Niederwalluf Bahnhof: 150 Plätze		Niederwalluf			
	Platte: 140 Plätze/120		Hessen Mobil	Technisch sehr aufwändig, zudem Abhängigkeiten von hessen Mobil, Hessen Forst und Stadt Taunusstein. Kleinerer Parkplatz wurde ertüchtigt und Zugänge verbessert.		
	Taunusstein-Wehen und Taunusstein-Hahn: 140 Plätze		Taunusstein	Umsetzung bis 2021 unsicher		
	Kahle Mühle: Erweiterung um zusätzliche 60 Plätze		6602	> Fertigstellung bis September 2023	2023	
	Mainzer Straße Ost (ESWE Hallenbad)		66	abgeschlossen	abgeschlossen	
	Mainzer Straße West (Burger King)		66	abgeschlossen	abgeschlossen	
	Weitere ca. 70 Stellplätze im Bereich Hofwiesen mittelfristig herstellbar (Baurecht liegt vor) Darüber hinaus sind weitere 380 Stellplätze an vier Standorten vorgesehen, für die noch Baurecht zu schaffen ist.		Taunusstein	unsicher		

21	Einführung eines Job-Landes-Tickets (für die rd. 5.000 Beschäftigten der Landeshauptstadt Wiesbaden)	Maßnahme zur zusätzlichen Erhöhung des Modal Split für den ÖPNV  anteilige Finanzierung der Mitarbeiter von Amt 66	ESWE-Verkehr/ Dez I  66	Das kostenlose Job-Ticket wurde zum 1.1.2019 eingeführt Am 1. Juli 2019 wurde darüber hinaus ein kostenloses Job-Ticket für die Bediensteten der städtischen Gesellschaften eingeführt.	abgeschlossen	
	Ausbau Car-Sharing	Aktuell sind 100 Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge reserviert. Ziel bis 2020 ist es, zusätzlich 300 Stellplätze einzurichten und davon 150 für Elektrofahrzeuge vorzuhalten. Erfahrungsgemäß ersetzt ein Car-Sharing-Fahrzeug 8-20 Privatfahrzeuge.	ESWE Verkehr	> In einem ersten Schritt wurden auf Basis des CsgG (Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharings) im Jahr 2021 insgesamt 22 Carsharing-Stellplätze mit insgesamt 11 Standorten an Bundesstraßen im Stadtgebiet auf Basis des Beschluss Nr. 1018 des Magistrats vom 15. Dezember 2020 errichtet. > Seit der Überführung der Bundesgesetzgebung zum Carsharing im Herbst 2021 in Landesrecht (Hessisches Straßengesetz, Inkrafttreten 12.10.2021), ist eine Ausweisung von Carsharing-Stationen auch an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen möglich. Auf dieser Grundlage wurden im Verlaufe des zweiten Halbjahres 2022 35 zusätzliche Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum eingerichtet. Weitere Stationen sollen im zweiten Halbjahr 2023 ausgeschrieben und im 1. Quartal 2024 eingerichtet werden. > Zu beachten ist, dass weder die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH, noch die Landeshauptstadt Wiesbaden eine eigene Carsharing-Flotte betreibt. Für den intendierten Kapazitätsausbau ist die Stadt demnach auf das Interesse der eigenwirtschaftlich arbeitenden Carsharing-Anbieter angewiesen.	fortlaufend	
<b>5 Urbane Logistik</b>						
22	Mikro-Depots am Rand der Innenstadt	Errichtung von Mikro-Depots am Rand der Innenstadt, um von hier aus Waren für die letzte Meile auf E-Cargobikes oder andere kleine E-Fahrzeuge zu verladen. Direkte Reduktion von Lieferverkehr in der hochbelasteten Innenstadt.	660001	> Förderprogramm Digi-L abgeschlossen > Stufenkonzept ist erstellt > zwei Mikrodepots seit September 2021 auf dem Elsässer Platz in Betrieb (DPD und Gesund&Munter) > es wurden weitere Angebote geschaffen, die jedoch von den KEP-Dienstleistern nicht nachgefragt wurden	abgeschlossen	
23	Kaufprämie für jährlich 500 E-Lastenräder für Wiesbadener Privatpersonen und	Weiterer Anreiz, private Autofahrten zu reduzieren	660001	2019 - 2021 mit einem Gesamtvolumen von je 100.000 € (zusammen mit ESWE-Versorgung) verausgabt insgesamt ca. 282.000 €. Läuft in 2022 ab dem 22.02.2022	jährlich neu	
	Intelligente Ladezonen	Ladezonen werden bisher häufig durch Falschparker belegt, sodass der Lieferverkehr in zweite Reihe oder auf Radwege ausweicht. In Wiesbaden sollen künftig App-gesteuerte Bügel die Nutzung nur durch Befugte sicherstellen	66	Siehe 8.3. > Lieferzonenkataster für das Gesamtgebiet der LHW ist in Betrieb. > Eine Lieferzone in der Moritzstraße wurde bereits farbig markiert zur besseren Erkennung. Mittels Sensortechnik soll die Auslastung gemessen und die Grundlagen ermittelt werden. Weitere Lieferzonen sollen farbig markiert werden.	intelligente Lieferzone in der Moritzstraße eingerichtet und abgeschlossen.	
23	LKW-Durchfahrtskontrolle		66	Im Rahmen von Digi-L sollen mit dem Arbeitspaket 3 Daten zu Lieferverkehr erfasst und evaluiert werden, mit dem Ziel Einfahrkontrollen zu ermöglichen (in Verbindung mit Digi-V). Die Umsetzung ist in Vorbereitung. Zur Zeit läuft eine Anforderungsanalyse.	LKW-Erfassung (AP3/DIGI-L) läuft, Evaluierung/Auswertung beauftragt	
	Kampagne zur Luftreinhaltung	Die in Kapitel 8.3 des Luftreinhalteplanes dargelegten Anstrengungen der Landeshauptstadt Wiesbaden zur Senkung der verkehrsinduzierten Stickoxidbelastung werden kommunikativ begleitet durch eine eigens hierfür kreierte Informationskampagne „Frischer Wind für Wiesbaden“. Die Kampagne ist am 4. September 2018 gestartet und verfolgt zwei Ziele: Zum einen für die von der Stadt ergriffenen verkehrlichen Sofort-Maßnahmen zur Luftreinhaltung werben, zum zweiten die Bevölkerung zu einem umweltfreundlichen Mobilitätsverhalten anregen.		Mit der Kampagne erhält die Bevölkerung aus Wiesbaden und dem Umland Informationen zur Luftbelastung durch NO2 in der Stadt. Zugleich werden Maßnahmen vorgestellt, die im privaten und gewerblichen Bereich zu einer Senkung der Stickoxid-Belastungen führen. Bausteine der Kampagne sind eine umfangreiche Pressearbeit, Citylight-Poster, Banner an Brücken über Einfallstraßen, Postkarten und andere Printmedien, eine Webseite sowie eine Lichtinstallation an der Ringkirche, die den Stundenmittelwert anzeigt und damit die nicht wahrnehmbare NO2-Konzentration visualisiert. Die zunächst für drei Monate geplante Lichtinstallation wurde um sechs Monate verlängert und ist im Zeitraum Februar bis Ende August 2019 am Luisenforum, Schwalbacher Straße zu sehen.  Eine Zwischenbilanz am 30. November 2018 erbrachte 210.000 Kontakte über die Citylight-Poster sowie rund 15.000 Aufrufe der Kampagnen-Webseite. Darüber hinaus gab es an acht Schulen „Gelbe-Karte-Aktionen“, mit denen Eltern aufgefordert wurden, ihre Kinder zur Schule laufen zu lassen, statt sie mit dem Auto vor die Schule zu fahren. Gelbe-Karten-Aktionen wurden an einer Schule verstetigt und werden fortan regelmäßig durchgeführt. Die Hauptphase der Kampagne ist abgeschlossen, einzelne Elemente werden jedoch bei der Umsetzung der einzelnen Sofortpaket-Maßnahmen themenspezifische fortgesetzt. Die Kampagnenwebseite ist unter <a href="http://www.wiesbaden.de/luft">www.wiesbaden.de/luft</a> zu erreichen.	abgeschlossen	

Sofortpaket der Landeshauptstadt Wiesbaden Luftreinhaltung zur Vermeidung eines Dieselfahrverbots (gemäß Beschluss vom 6.9.2019/18-V-36-0021)  
 [ergänzt um die Maßnahmennummern aus dem Luftreinhalteplan (2. Fortschreibung Teilplan Wiesbaden, Februar 2019) und Zuständigkeiten zur Umsetzung]

lfd. Nr.laut Beschluss Sofortpaket Luftreinhalteplan	lfd.Nr. Luftreinhalteplan	Maßnahmentitel Sofortpaket	Erläuterung Sofortpaket	Anmerkungen Sofortpaket	Zuständigkeit
<b>0 Verkehrsentwicklungsplanung LHW</b>					
0	7.3.1.13	Verkehrsentwicklungsplan (VEP) / Stärkung des Umweltverbundes	Bis 2020 Umsetzung der 1. Stufe Modal Shift durch Erhöhung der Verkehrsanteile des Umweltverbundes: - Steigerung Radverkehrsanteil von 5,7 % auf 10,4 % - Steigerung ÖPNV von 15,7 % auf 17,6 % - Fußverkehrsanteil 30,7 % bleibt konstant, - dadurch Reduktion des MIV von 47,9 % auf 41,3 % (Abnahme MIV um ca. 6,6 Prozentpunkte).  (Quelle aller Modal Split IST-Werte: srv)	Die Veränderungen im Modal Split werden erreicht durch untenstehende Teilmaßnahmen	66
<b>1 Elektrifizierung</b>					
1		Emissionsfreier ÖPNV			
1.1	8.3.3	CityBahn	Systemrelevanter Bestandteil des Gesamtprojekts Emissionsfreier ÖPNV  Betriebsbeginn geplant Q4/2022  Zusätzliche Erhöhung des ÖPNV-Modal Split über 17,6% hinaus	Aufnahme der Entwurfs- und Genehmigungsplanung bereits beschlossen von StVV am 21.12.2017	ESWE Verkehr
1.2	8.3.3	Elektrifizierung der kompletten Busflotte	In 2019 Substitution von insgesamt 63 Bussen der EURO-Normen III, IV und V durch 55 E-Busse und 8 BZ-Busse (inkl. 4 BZ-Busse der Stadtwerke Mainz auf Linie 6). In 2020 Substitution von 55 EURO V Bussen. In 2022 Abschluss der vollständigen Umstellung von insgesamt 221 Fahrzeugen auf Elektroantrieb. In Verbindung mit der CityBahn nach 2020 Voraussetzung für die weitere Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split über 17,6 Prozent hinaus bei gleichzeitiger Emissionsminderung.	Bereits beschlossen von der StVV vom 29.06.2017, Beschluss Nr. 0223	ESWE Verkehr
2		Erhöhung des Anteils elektrischer Antriebe im Motorisierten Individualverkehr (MIV)	Bei sich weiter verstärkender Nachfrage nach Hybrid- und E-Fahrzeugen kann in einem Pro-Szenario von einem E-Pkw-Anteil von 1 % bis 2019 und 2 % bis 2020 ausgegangen werden. Die LHW möchte den Trend durch die folgenden Einzelmaßnahmen 2.1-2.4 stärken.		
2.1.	8.3.2.1	Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks (Dezernate, Ämter, Ver- und Entsorgungsbetriebe)	61 Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb werden ab 2018 und bis 31.12.2019 durch E-Fahrzeuge ersetzt. Für die Maßnahme wurden Fördermittel des Bundes beantragt und im Juni 2018 gewährt	Bereits beschlossen von der StVV am 16.11.2006, Beschluss Nr. 0560 ("Ökonomisch und ökologisch sparsamer städtischer Fuhrpark"), sowie am 19.11.2009, Beschluss Nr. 0502.	Stadtverwaltung allgemein/66

2.2.	8.3.2.3/8.3.2.2	Elektromobilitätskonzept der LHW für den Individualverkehr	Erhöhung des Anteils von Elektroautos und Plug-In-Hybriden durch den bedarfsgerechten Ausbau von Ladeinfrastruktur in Wiesbaden. Als Sofortmaßnahme plant die ESWE Versorgungs AG mit Fördermitteln des Landes bis Oktober 2018 im Stadtgebiet 20 Ladesäulen mit je 2 Ladepunkten. Unterstützt das Ziel eines Anteils von 2 % von Elektrofahrzeugen am Fahrzeugbestand durch erhöhte Sichtbarkeit von Ladeinfrastruktur.	Errichtung und Betrieb von 20 Ladesäulen durch die ESWE Versorgung AG bereits beschlossen von der StVV am 21.06.2018, Beschluss Nr. 0201.	ESWE Versorgung/ 36/66
2.3	8.3.2.4	Privilegierung von privaten E-Fahrzeugen beim Parken	Befreiung von E-Fahrzeugen von Parkgebühren, um Marktdurchdringung zu fördern.		66
2.4	8.3.2.5/8.3.4.9	Ausweisung von gebührenfreien innerstädtischen Parkplätzen für Car-Sharing-Fahrzeuge mit Elektro-Antrieb oder solche mit Brennstoffzellentechnik im öffentlichen Straßenraum in beachtlicher Zahl	Das EmoG (§ 3) lässt die Befreiung der E-Fahrzeuge von Parkgebühren an bewirtschafteten öffentlichen Stellen zu. Aktuell sind 100 Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge reserviert. Ziel bis 2020 ist es, zusätzlich 300 Stellplätze einzurichten und davon 150 für Elektrofahrzeuge vorzuhalten. Erfahrungsgemäß ersetzt ein Car-Sharing-Fahrzeug 8-20 Privatfahrzeuge. Dadurch Förderung des Markthochlaufs für E-Fahrzeuge.		34/66
2.5	8.3.2.6	E-Mobility-Hub	Beitrag zur zur Erhöhung des Anteils der Elektromobilität im MIV und ÖPNV durch einen innovativen Prototypen des E-Mobility-Hubs. Dieser kann bei Inbetriebnahme in 2020 einen der weltweit ersten elektrischen multimodalen Knotenpunkt darstellen, an dem an einem Standort gezielt die Bedarfe von elektrischen Fahrzeugkategorien wie E-Fahrrädern, E-Rollern, E-PKW, E-Lieferfahrzeugen/Vans/LKW und E-Busse mit elektrischen Dienstleistungen wie Shared-Economy-Angebote und sowohl elektrischem Wirtschaftsverkehr als auch Privatverkehr in größerem Maßstab gebündelt werden.		66
	7.3.1.4	Umrüstung des städtischen Fuhrparks auf emissionsarme Fahrzeuge	Die bereits im 1. Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main enthaltene Verbesserung des Emissionsstandards der städtischen Fahrzeuge wurde weiter geführt. Die Beschaffung von Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben darf nur noch auf Grundlage einer gesonderten, nachvollziehbaren Begründung erfolgen. Sollte dies der Fall sein, werden Fahrzeuge nach dem neuesten Stand der Technik beschafft. Letzteres gilt generell bei der Anschaffung von Nutzfahrzeugen.		66
<b>2 Verkehrslenkung (inkl. Digitalisierung) und -verlagerung</b>					
3	8.3.6.1	Verlagerung von MIV von hochbelasteten auf weniger belastete Strecken	Durch Reduktion eines Fahrstreifens auf dem 1. Ring in Verbindung mit einer Verbesserung des Verkehrsflusses auf dem 2. Ring u.a. durch Veränderung der Lichtsignalsteuerung am Dürerplatz im Sommer 2018 und einer Anpassung der Verkehrssteuerung auf der Berliner Straße stadteinwärts werden insbesondere Durchgangsverkehre vom 1. auf den 2. Ring verlagert.	Grundsatzbeschluss des Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 6.3.2018, Beschluss Nr. 0055 1.a,b.	66
4	8.3.6.2/8.3.6.2	Reduzierung um je eine MIV-Fahrspur je Richtung auf 1. Ring (siehe Maßnahme 3), Schwalbacher Straße, Moritzstraße	Direkte senkende Wirkung auf örtlichen DTV in höchstbelasteter Innenstadt	Erste Vorplanungen über SEG-Programm Aktive Kernbereiche Innenstadt-West bereits vorhanden	66
5	8.3.4.7	Busbeschleunigungs-Offensive Innenstadt	Maßnahmenbeitrag zur Erhöhung des Modal Split-Anteils des ÖPNV durch dessen Attraktivierung (vgl. Maßnahme 0) Hierfür sind die Verkürzung von Fahrzeiten, Taktverdichtungen und die Integration neuer Angebote wie Park & Ride-Shuttles notwendig.		66/ ESWE Verkehr

5.1	8.3.4.7	Schaffung einer durchgehenden Fahrspur für den Busverkehr auf dem, 1. Ring, Sedanplatz bis Berliner Straße	Vermeidung von Störungen des fahrplanmäßigen Betriebsablaufs insbesondere durch Staubbildung während des Berufsverkehrs durch Fahrbahntrennung von ÖPNV und MIV. Umsetzung des ersten Abschnittes zwischen der Ringkirche und der Wallufer Straße noch in 2018	Grundsatzbeschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 6.3.2018, Nr. 0055 1.b bereits vorhanden.	66
5.2	8.3.4.7	Busbeschleunigung Wilhelmstraße	Verminderung von Behinderungen auf der Busspur zwischen Burgstraße und Friedrichstraße in Fahrtrichtung Süden künftig durch Eingrenzung der Be- oder Entladezeiten von Mo-Sa auf 9-12 h, In Fahrtrichtung Norden von Rheinstraße bis Burgstraße Einführung eines unbefristeten absoluten Haltverbots.		66/ ESWE Verkehr
5.3	8.3.4.7	Busbeschleunigung Friedrichstraße	Reduzierung der Behinderungen des Busverkehrs durch ausfahrenden MIV aus Parkhaus Dernsches Gelände durch vorgeschriebene Fahrtrichtung links		66/ ESWE Verkehr
5.4	8.3.4.7	Busbeschleunigung Luisenstraße und Knoten Luisenstraße / Bahnhofstraße	Reduzierung der Behinderungen des Busverkehrs durch Linksabbieger von der Bahnhofstraße in die Luisenstraße Richtung Westen, Parksuchverkehr zwischen Bahnhofstraße und Bonifatiuskirche, wendende und rangierende Fahrzeuge, Falschparker in zweiter Reihe und Lieferverkehr.		66/ ESWE Verkehr
5.5	8.3.4.7	Busbeschleunigung Bahnhofstraße	Beseitigung bzw. Reduzierung von Störstellen zwischen Luisenstraße und Rheinstraße, die durch Parkplätze des ruhenden Verkehrs hervorgerufen werden. Maßnahme: Fahrtrichtung Norden: Markierung und Beschilderung einer Busspur, Fahrrad, von kurz vor Knoten Luisenstraße bis hinter Haltestelle Dernsches Gelände Bussteig C / Einfahrt Parkhaus Dernsches Gelände Fahrtrichtung Süden: Zwischen Luisenstraße und Rheinstraße: nur Belassen 1x Behindertenparkplatz, Entfernen der drei Bewohnerparkplätze, Ummarkieren für ausreichende Breite des Rechtsabbiegerstreifens		66/ ESWE Verkehr
5.6	8.3.4.7	Busbeschleunigung Berliner Straße	Schaffung einer neuen signalisierten Busschleuse auf der Berliner Straße stadteinwärts zwischen Abraham-Lincoln-Straße und Fußgängerüberweg.		66/ ESWE Verkehr
6	8.3.7.2/8.3.7.1	Parkraummanagement	Verlagerung von innerstädtischen Autofahrten auf den Umweltverbund, Reduktion des Parksuchverkehrs durch Verlagerung in Parkbauten, durch Kostentransparenz, bessere Steuerungsmöglichkeiten (abgestimmte Preispolitik, Anzeige verfügbarer Parkplätze per App).		
6.1	8.3.7.1	Erhöhung der Parkgebühren im bereits bewirtschafteten öffentlichen Raum um 25 Prozent, konsequente Kontrolle		Sitzungsvorlage 18-V-66-0221 am 24.07. vom Magistrat beschlossen.	66
6.2	8.3.7.2	Einführung einer flächendeckenden abgestuften Parkraumbewirtschaftung		Erstellung Parkraummanagementkonzept bereits beschlossen von der StVV am 14.09.2017, Beschluss Nr. 0390.	ESWE/66

7	8.3.7.3	Frühe MIV-Zuflussdosierung an Einfallstraßen aus Untertaunus, Rheingau und Mainz.	Unterstützung der Verlagerung des MIV auf verträglichere Routen außerhalb der höchstbelasteten Innenstadt. Zusätzlich positive Wirkung auf Busbeschleunigung (ESWE-Busse + Regionalbusse).		66
8	8.3.7.4	Aufbau eines digitalen Systems für die Lenkung des fließenden und ruhenden Verkehrs		Prüfauftrag bereits beschlossen vom Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 6.3.2018, Nr. 0055 7.  Finanzierung möglich über Bundesförderprogramm DIGI-V. Förderbetrag 15 Mio. Euro, 50 % der förderfähigen Kosten. Förderbescheidübergabe durch Bundesverkehrsminister am 15.06.2018 erfolgt.	66
8.1	8.3.7.4	Umweltsensitives Verkehrsmanagement	Echtzeit-Monitoring von Verkehrsbewegungen und Emissionen sowie der Einsatz eines digitalen Verkehrslenkungssystems ermöglichen Ad-hoc-Verkehrsverlagerung bei drohender Grenzwert-Überschreitung, bspw. über Hinweisschilder und die bestehenden Lichtsignalanlagen		66
8.2	8.3.7.2	Digitales Parkraummanagement	App-gestützte Anzeige verfügbarer Parkplätze in Straßenraum und Parkgaragen zur Minimierung von Parksuchverkehr		ESWE-Vekehr?
8.3	8.3.7.4	Digitale Zugangskontrolle zu Lieferzonen	Bügelgesicherte Lieferzonen werden per App durch befugte Lieferanten freigeschaltet; Verhinderung von Fremdbelegung, Minderung des Haltens von Lieferfahrzeugen in zweiter Reihe, Verbesserung des Verkehrsflusses		66
8.4	8.3.7.4	Digitales Standortmanagement für Taxis	"Taxi-Lotse" mit Echtzeit-Anzeige verfügbarer Wartestellplätze zur Minimierung von Leerfahrten und Wartezeiten		34?

### 3 Radverkehr

9			Beitrag zur Erhöhung des Radverkehrsanteils von 5,7 auf 10,4 Prozent		
9.1	8.3.5.1	Schaffung eines lückenlosen „Grundnetzes 2020“ an Radverkehrsinfrastruktur, abgeleitet aus Zielnetz 2030 des Radverkehrskonzepts	Neubau bzw. Markierung von Radfahrstreifen bzw. Radwegen auf folgenden Straßen: Friedrich-Ebert-Allee Äppelallee Kasteler Straße Saarstraße 1. Ring Hbf - Sedanplatz Emser Straße Schwalbacher Straße Luisenstraße und Dotzheimer Straße New-York-Straße Straße der Republik Biebricher Straße zwischen Dyckerhoffstr. und Kaiserbrücke Kastel/Kostheim Steinern Straße  Aufwertung von Radverkehrsverbindungen: Achse Lessingstr. - Mathias-Claudius-Str. Verknüpfung Kahle Mühle - Grundweg - Gibb Kostheim Hochheimer Straße		66
	8.3.5.2		Bau einer Spindel an der Kaiserbrücke für als Teil der Radschnellverbindung Wiesbaden - Mainz		66
9.2	8.3.5.5	Errichtung von 1.000 neuen Fahrradabstellplätzen, davon 300 überdachte am Hauptbahnhof und weiteren Bahnhaltungen			66

9.3	8.3.5.2	Bau von Radschnellverbindungen nach Mainz und Frankfurt für Verlagerung von Autofahrten von Alltagspendlern		Radschnellverbindung nach Mainz aufbauend auf Konzept zur Salzachtal-Route; vertiefte Machbarkeitsstudie beschlossen vom Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 21.03.2017	66
9.4	8.3.5.3	Einführung von Protected Bike Lanes auf besonders sicherheitssensiblen Abschnitten		Pilotprojekt startet im September 2018	66
10	8.3.5.6	Implementierung & Ausbau städtisches Fahrradverleihsystems	Minderung von Autofahrten in der Innenstadt durch Attraktivierung des ÖPNV-Gesamtsystems und Schließung von Angebotslücken inkl. Kooperation mit großen Arbeitgebern als Teil des ÖPNV. Ausbau auf 1.200 Fahrräder plus 100 Pedelecs an 120 Stationen bis Q4/2019. Erweiterung auf 200 Pedelecs und 50 E-Lastenfahrräder bis Q4/2020.	Systemstart mit 500 Rädern an 50 Stationen ist erfolgt am 13.07.2018.	ESWE-Verkehr
	8.3.5.4	Verbesserung der Radführung an Kreuzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Eigenes Ampelsignal für Radfahrer vorgesehen - sukzessive Optimierung im Zuge des Netzausbau</li> <li>o Verkehrsabhängige Steuerung an Ampeln zu Gunsten der Radfahrer</li> <li>o bauliche/signalisierte Trennung der Abbiegespuren</li> <li>o Vermehrte Markierung von Aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS)</li> <li>o Vorgezogene Haltelinien für Radfahrer für bessere Sichtbarkeit und schnelleres Vorankommen</li> <li>o Hilfslinien für Linksabbieger</li> <li>o farbige Markierungen oder Leuchtsignale an unübersichtlichen Kreuzungen</li> <li>o verstärkter Einsatz von Radschleusen</li> </ul>		66
<b>4 Vernetzung / Förderung Intermodalität / ÖPNV-Ausbau</b>					
11		Angebotsausweitungen im lokalen und regionalen Busverkehr	Attraktivierung des ÖPNV zur Unterstützung des Modal Shift (vgl. Maßnahme 0)		
11.1	8.3.4.5	Paket an Angebotsausweitungen im lokalen Busverkehr zum Fahrplanwechsel 2018/19		Bereits beschlossen von der StVV am 21.06.2018, Beschluss Nr. 190.	ESWE-Verkehr
11.2	8.3.4.5	Weitere Angebotsausweitungen des lokalen Nahverkehrsplans nach 2018 gemäß Beschlusslage der StVV zum Nahverkehrsplan			ESWE-Verkehr
12	evtl. zu 8.3.2.6	Errichtung der ersten 10 Mobilitätsstationen zur Verknüpfung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Rad, Carsharing); Integration in digitale Auskunft- und Buchungssysteme (RMV-App, ESWE Verkehr-App)	Durch intelligente Verzahnung und Einführung eines intermodalen Buchungssystems wird eine Reduzierung von gefahrenen Personenwagenkilometer erzielt: Einführung erster Stationen ab Q3/2019 mgl..	Bereits beschlossen vom Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 6.3.2018, Nr. 0055 1.d.	ESWE-Verkehr

13	8.3.7.5	Errichtung von mindestens 5 neuen Park & Ride-Plätzen	<p>Kurzfristige Schaffung von insgesamt ca. 2.000 Stellplätzen an mindestens fünf Standorten in Wiesbaden und benachbarten Kommunen bis 2020. Dadurch Reduzierung des in die Stadt einfahrenden Verkehrs (in Zusammenhang mit den folgenden Maßnahmen Nr. 14 und 15).</p> <p>Realisierung von mindestens fünf der folgenden Projekte:  Berliner Straße: 930 Plätze  Niedernhausen Rhein Main Theater inkl. neuem Bahnsteig: 300 Plätze  Äppelallee Autobahnausfahrt: 200 Plätze  Niederwalluf Bahnhof: 150 Plätze  Platte: 140 Plätze  Taunusstein-Wehen und Taunusstein-Hahn: 140 Plätze  Kahle Mühle: Erweiterung um zusätzliche 60 Plätze</p>	Grundsätzlich bereits beschlossen vom Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 6.3.2018, Nr. 0055 1.f.	66/ESWE-Verkehr/SEG
14	8.3.4.8	Angebot dicht getakteter, vergünstigter Shuttle-Busse von P&R-Plätzen in die Innenstadt	Voraussetzung für Wirksamkeit der Maßnahme Nr. 13 Ausbau Park & Ride	Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 6.3.2018, Nr. 0055 1.g.	ESWE-Verkehr
15	8.3.4.6	Einführung einer vergünstigten Zwischenpreisstufe für die Nachbarkommunen:  Taunusstein Eltville Niedernhausen Schlangenbad	Unterstützung der Maßnahme Nr. 13 Ausbau Park + Ride		ESWE-Verkehr
16	8.3.4.4/8.3.4.3	Einrichtung Schnellbus-Linien aus dem Umland und Taktverdichtung	<p>Ergänzend zur Taktverdichtung beim schienengebundenen ÖPNV sollen entlang vielbefahrener Linien aus den Umlandkommunen ohne Bahnanschluss zu den verkehrsintensiven Tageszeiten Schnellbuslinien eingerichtet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionalbus Linie 171: Taktverdichtung</li> <li>- Regionalbus Linie 269: Taktverdichtung</li> <li>- Regionalbus Linie 274: Taktverdichtung</li> <li>- Regionalbus Linie 275: Taktverdichtung</li> <li>- Neue erste Fahrt Expressbuslinie X 72</li> <li>- Einführung neuer Expressbuslinie X 77 Bad Schwalbach - Schlangenbad - Walluf - Schierstein Bahnhof als schneller Zubringer zu Bahnlinie RB10 Richtung Frankfurt,</li> </ul>		ESWE-Verkehr
17	8.3.4.1/8.3.4.2	Taktverdichtungen und zusätzliche Direktverbindungen des schienengebundenen ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RB75: Ausweitung des Halbstundentakts an Werktagen Wiesbaden - Mainz - Darmstadt</li> <li>- Einführung zweier werktäglicher Direktverbindungen je Richtung Bad Kreuznach - Ingelheim - Wiesbaden</li> <li>- Einführung einer werktäglichen Direktverbindung Worms - Mainz - Wiesbaden</li> <li>- RB 10: Einführung zweier werktäglicher Direktverbindungen je Richtung Rheingau - Schierstein - Biebrich - Kastel - Höchst - Frankfurt ohne Umweg über Wiesbaden Hbf.</li> <li>- RB10: Taktverdichtung auf der Rheingaulinie an Wochenenden im Sommerhalbjahr</li> </ul>	Beschlossen vom Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 6.3.2018; Nr. 0055 1.h. Taktverdichtung Rheingaulinie am Wochenende bereits beschlossen vom Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 8.11.2016; Nr. 0194	ESWE-Verkehr
18	8.3.4.8	Anschaffung von 20 Euro VI Bussen	Kurzfristige Substitution von Fahrzeugen der Euro-Normen III und IV	Kein Beschluss städtischer Gremien notwendig	ESWE-Verkehr

19	8.3.4.6	Einführung eines 365-Euro-Tickets für den ÖPNV im Betriebsgebiet der ESWE Verkehr	Erhöhung Anteil ÖPNV am Modal Split bis 2020 über den o.g. Anteil von 17,6 % hinaus. Durch die Maßnahme können unter Beachtung der Kapazitätsgrenzen insbesondere zu den hochfrequentierten Stoßzeiten bis zu weiteren 2-3 Prozentpunkte hinzukommen.		ESWE-Verkehr
20		Betriebliches Mobilitätsmanagement der Landeshauptstadt Wiesbaden mit rd. 5.000 Mitarbeitern	Das betriebliche Mobilitätsmanagement der LHW bezieht auch die Arbeitswege der Mitarbeitenden sowie die Wege von Kunden und Besuchern mit einbezieht. Ziele: eine effiziente und nachhaltige Mobilität fördern, mobilitätsbedingte Luftschadstoffemissionen senken, Umwelterbund stärken		klären
21	8.3.4.6	Einführung eines Job-Landes-Tickets (für die rd. 5.000 Beschäftigten der Landeshauptstadt Wiesbaden)	Maßnahme zur zusätzlichen Erhöhung des Modal Split für den ÖPNV		ESWE-Verkehr/ Dez. I/66
<b>5 Urbane Logistik</b>					
22	8.3.8.1	Mikro-Depots am Rand der Innenstadt	Errichtung von Mikro-Depots am Rand der Innenstadt, um von hier aus Waren für die letzte Meile auf E-Cargobikes oder andere kleine E-Fahrzeuge zu verladen. Direkte Reduktion von Lieferverkehr in der hochbelasteten Innenstadt.	Bereits beschlossen vom Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 25.3.2014, Nr. 0081, am 13.9.2016, Nr. 0138 und am 06.03.2018; Nr. 0055 1c.  Erste Gespräche mit ersten Paketdienstleistern wurden aufgenommen.	66
23	8.3.8.3	Kaufprämie für jährlich 500 E-Lastenräder für Wiesbadener Privatpersonen und Gewerbetreibende	Weiterer Anreiz, private Autofahrten zu reduzieren		66
	8.3.8.2	Intelligente Ladezonen	Ladezonen werden bisher häufig durch Falschparker belegt, sodass der Lieferverkehr in zweite Reihe oder auf Radwege ausweicht. In Wiesbaden sollen künftig App-gesteuerte Bügel die Nutzung nur durch Befugte sicherstellen		66
23	8.5.1/ 7.1.3.2	LKW-Durchfahrtsverbot		Land Hessen wegen erwarteter Zusatzbelastung einzelner Umlandkommunen bisher ablehnend, daher in NOx-Minderungsrechnung noch nicht berücksichtigt. Landeshauptstadt Wiesbaden spricht sich für Neuberwertung im Zuge der am 1. Juli vollzogenen Ausweitung der LKW-Maut auf Bundesstraßen aus.	34

pinke Schrift  
grüne Schrift

Ergänzung aus dem Luftreinhalteplan  
klären

## Luftreinhalteplan

Unter 7.3 werden "Lokale Maßnahmen im Bereich der Stadt Wiesbaden" geführt.  
Dies sind meist sehr allgemein beschriebene Maßnahmen oder bereits umgesetzte Maßnahmen.  
ggf. könnten aus folgenden Maßnahmennummern noch Arbeitsaufträge entstehen:

Ifd. Nr.laut Beschluss Sofortpaket Luftreinhalteplan	Ifd.Nr. Luftreinhalteplan	Maßnahmentitel Sofortpaket	Erläuterung Luftreinhalteplan	Anmerkungen	Zuständigkeit
	7.3.1.8	Car-Sharing	Die Car-Sharing Fahrzeugflotte des Anbieters book-n-drive umfasste im Jahr 2015 in Wies-baden 71 Fahrzeuge. Für eine verstärkte Schaffung von Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum und bei Neubauprojekten stehen die Wiesbadener Wohnungsbaugesellschaft (GWW), das Bauaufsichtsamt, das Tiefbau- und Vermessungsamt und der lokale Car-Sharing-Anbieter in Kontakt um auf in naher Zukunft erwartetet rechtliche Veränderungen schnell und abgestimmt reagieren zu können. Das von der Bundesregierung verabschiedete „Car-Sharing-Gesetz“ soll es Kommunen erleichtern, verbesserte Rahmenbedingungen für Car-Sharing zu schaffen. Aktuell wird die Stellplatzsatzung überprüft. In der zukünftigen Satzung sollen u. a. Stellplatz-richtzahlen für Car-Sharing Gesellschaften und Car-Sharing Plätze festgelegt werden.		
	7.3.1.10	Mobile Maschinen und Geräte	Im Rahmen der regelmäßigen Ersatzbeschaffungen werden nach Möglichkeit des Angebotes und des Einsatzzweckes Fahrzeuge mit Erdgas- oder Hybrid-Antrieb bezogen. Dabei werden selbstverständlich die aktuellsten Umwelt-Kriterien berücksichtigt. Geräte werden bevorzugt mit Akku-Antrieb und in der Verwendung von Alkylatkraftstoffen beschafft. Im Bereich Logistik der ELW (Abfallsammlung und -transport sowie Straßenreinigung/Winterdienst) sind bis auf wenige Ausnahmen nur noch Fahrzeuge bzw. Arbeitsmaschinen im Einsatz, die die Abgasnormen EURO 5 und 6 bzw. 3B erfüllen.		
	7.3.2.4	Ausbau der Fernwärme	Die Landeshauptstadt Wiesbaden plant, mittelfristig alle an der Fernwärmetrasse liegenden städtischen Liegenschaften an die umweltfreundliche Wärmeversorgung anzuschließen. Konkret erfolgt dies in naher Zukunft für eine Reihe von Schulen und das historische Rathaus. Darüber hinaus arbeiten ESWE Versorgung und das Land Hessen, intensiv an der Umsetzung des Konzeptes zur „CO2-freien Landesverwaltung“, das den Anschluss einer Vielzahl in Wiesbaden gelegener landeseigener Gebäude an die Fernwärme vorsieht.		
	7.3.2.5	Energiemanagement	Der Energieverbrauch der kommunalen Liegen-schaften beträgt rd. 4 % des Primärenergieverbrauchs in der Stadt Wiesbaden. Ein Energiemanagement unterstützt die effiziente Energie- und Wasserverwendung, reduziert die finanziellen Belastungen der kommunalen Haushalte und trägt zum Schutz von Umwelt und Ressourcen bei. Um dieses Ziel zu erreichen ist ein weit gefächertes Spektrum an Aufgaben, wie Energiecontrolling, Betriebsoptimierung, integriertes ökologisches Planen, Bauen und Sanieren zu berücksichtigen. Im Mai 2015 wurde mit dem personellen und fachlichen Aufbau eines Energiemanagements begonnen. Das Energiemanagement wird als wichtiger Bestandteil der kommunalen Gebäudewirtschaft verstanden. Folgende Einsparpotenziale bezogen auf die Zielgröße wurden bisher analysiert und in den kurzfristigen Maßnahmenkatalog aufgenommen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufbau eines Energiecontrollings mit einer modernen Gebäudeleittechnik (GLT), Einsparpotenzial ca. 25 %,</li> <li>• Aufbau eines zentralen Portfoliomanagements für Beschaffung und Abrechnung, Einsparpotenzial ca. 50 %,</li> <li>• Verbesserung und Intensivierung der Betriebsführung, Einsparpotenzial ca. 25 %.</li> </ul> Die derzeit noch bestehenden dezentralen Strukturen der Gebäudebewirtschaftung und der davon getrennten zentralen Beschaffung und Abrechnung von Energie sind in der aktuellen Form noch nicht geeignet, ein wirksames Energiemanagement umzusetzen. Die bestehende Organisation von Gebäude- und Energiebewirtschaftung ist zur Zielerreichung auf Verbesserungen zu überprüfen und zu optimieren. Die schließt insbesondere die dezentrale Datenhaltung sowie Anreize zur sparsamen und energieeffizienten Betriebsführung in den Liegenschaften ein. Mit dem Aufbau der neuen Gebäudeleittechnik und der Aufschaltung weiterer Liegenschaften wurde begonnen. Die Bilanzierung von Energiemengen und Kosten erfolgt durch das Energiemanagement.		

	7.3.2.6	Masterplan für den Klimaschutz	<p>Durch Energieeinsparung, Energieeffizienz und den Einsatz erneuerbarer Energien wird seit Jahren im Bereich der Gebäudeheizung ein wirksamer Beitrag zum Klimaschutz in der Landeshauptstadt Wiesbaden geleistet. Im Klimaschutzkonzept der Landeshauptstadt Wiesbaden sind hierzu zahlreiche Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern beschrieben, die konsequent und sukzessive umgesetzt werden. Hierzu zählen bspw.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Energieeffizienz und Einsparung bei Gebäudeneubau und -sanierung wie bspw. dem Neubau des Rhein-Main Congress Centers (Nutzung von Abwasserwärme, Solarthermie) oder der Sanierung des Wiesbadener Kunsthhauses</li> <li>• Energiemanagement für alle kommunalen und von der Kommune genutzten Gebäude</li> <li>• Umstellung des kommunalen Energiebezugs auf erneuerbare Energien bspw. der verstärkte Ausbau von Solaranlagen auf städtischen Gebäuden</li> <li>• Verbesserung der Energieeffizienz von Nicht-Wohngebäuden</li> <li>• Durchführung von Beratungsangeboten, Öffentlichkeitskampagnen und Förderprogrammen zur Steigerung der Nutzung der Solarpotenziale sowie zur energieeffizienten Sanierung privater Gebäude</li> </ul> <p>Das dafür vorgesehene Maßnahmenpaket kann im Einzelnen auf der Internetseite der Stadt Wiesbaden unter <a href="https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/umwelt/stadtklima/klimaschutzkonzept.php">https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/umwelt/stadtklima/klimaschutzkonzept.php</a> eingesehen und heruntergeladen werden.</p>		
	8.3.9	Kampagne zur Luftreinhaltung	Die Kampagne wird mit gezielten Aktionen bei der Umsetzung der einzelnen Sofortpaket-Maßnahmen weitergeführt.		
	8.4.1.2	Hardware-Nachrüstung städtischer schwerer Nutzfahrzeuge	Die Stadt Wiesbaden verfügt derzeit (inkl. ELW) über 130 schwere Nutzfahrzeuge ab 3,5 t Gesamtgewicht. Davon entsprechen 31 Fahrzeuge dem Euro-VI-Standard. Nicht alle Fahrzeuge können mit einem SCR-System nachgerüstet werden. Die Nachrüstung ist bei 50 Fahrzeugen technisch möglich und soll hier durchgeführt werden.		