



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, 30.10.2025

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, 6. November 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 28.08.2025

2. 25-F-22-0045

Zwischenbilanz Tempo 30/40

- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 29.04.2025 -

Berichterstattung durch Dezernat V

Anträge zur Sitzung am 06.11.2025:

3. 25-F-22-0094

Rheinstraße

- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 29.10.2025 -

Die Rheinstraße ist eine der zentralen Ost-West-Verbindungen Wiesbadens und spielt eine bedeutende Rolle für den innerstädtischen Verkehr. Die rund einen Kilometer lange Straße wird überwiegend von Pkw genutzt, aber auch Radfahrer sind auf ihr unterwegs.

In den letzten Jahren wurden mehrere Teilabschnitte der Rheinstraße umgestaltet. Im oberen Bereich wurden auf beiden Seiten neue Radwege errichtet. Dadurch wurde auch der Parkraum neugestaltet, sodass erneut Parkplätze wegfielen. Ebenso muss nun der Verkehr dort auf engerem Raum abgewickelt werden, da in Richtung RMCC eine Fahrbahn wegfiel und in Richtung Ringkirche zum Teil ebenso.

Im Sommer dieses Jahres wurde der untere Bereich der Rheinstraße neugestaltet. Auch hier gibt es nun auf beiden Seiten der Rheinstraße neue Radwege. Auch hier fielen wieder Parkplätze (in Richtung Ringkirche) und eine Fahrspur (in Richtung RMCC) weg.

In Richtung RMCC gibt es nun für den Radverkehr zwischen der Wörth- und der Bahnhofstraße sowie in der Gegenrichtung zwischen der Bahnhofstraße und der Kirchgasse keinen durchgängigen Radweg. Durch den Umbau wurde es für Radfahrer nicht etwa sicherer, sondern gefährlicher, da sie plötzlich ohne weiteren Radweg in den normalen Verkehr einfädeln müssen. Durch die Umsetzung wurde zudem eine weitere Gefahrenstelle geschaffen, die zuvor nicht bestand. Bis zum Sommer konnte man von der Ringkirche kommend an der Bahnhofstraße auf einer kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur fahren. Das Geradeausfahren ist auf dieser Spur nun nicht mehr möglich, da man hinter der Bahnhofstraße auf dem neuen Radweg landet. Es gibt weder einen Hinweis auf die geänderte Verkehrsführung noch ein Schild mit der Aufschrift „Nur Rechtsabbiegen“. Stattdessen wurde lediglich der Geradeaus-Pfeil auf der Fahrbahn entfernt. An dieser Stelle kam es wiederholt zu kritischen Manövern aller Verkehrsteilnehmer. Eine weitere Gefahr besteht im Übergang von drei auf zwei Fahrstreifen in Richtung RMCC, da es dort zu einer kaum erkennbaren Verschwenkung im Kreuzungsbereich kommt.

Unverständlich ist die Regelung der Freigabe des Bürgersteigs für Radfahrer am RMCC am Ende des neuen Radweges für etwa 50 Meter bis zur Kreuzung.

Der Ausschuss für Mobilität möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, dem Ausschuss für Mobilität umfassend zu berichten und zu erläutern,

1. wie sich die Verkehrssituation auf der Rheinstraße vor dem ersten Bau der Fahrradspur dargestellt hat, insbesondere hinsichtlich der folgenden Punkte: Verkehrsaufkommen (Pkw, Busse, Radverkehr, Fußgänger), Anzahl und Lage der Parkplätze, Verkehrsführung und Aufteilung der Fahrbahnen.
2. wie sich die Verkehrssituation nach dem Bau der Radwege aktuell darstellt (wie unter 1. dargestellt), insbesondere: wie viele Radfahrer derzeit auf der Rheinstraße gezählt werden und auf welcher Datengrundlage diese Zahlen beruhen (Zählungen, Modellannahmen, Quellen).
3. welche Prognosen für den Radverkehr in der Zukunft auf der Rheinstraße bestehen, auf welcher Grundlage die Annahmen beruhen und wie sich die zukünftige Verkehrssituation (Radwegeführung, Parkraum, Verkehrsführung und Aufteilung der Fahrspuren) darstellen wird.
4. wie viele Parkplätze es vor Beginn der Baumaßnahmen in der Rheinstraße gab, wie viele im Zuge der Umbauten weggefallen sind, wie viele aktuell bestehen, wie viele Parkplätze nach Abschluss aller Bauabschnitte voraussichtlich verbleiben werden.

5. ob und wann der Umbau des Abschnitts zwischen Wörth- und Bahnhofstraße sowie in der Gegenrichtung zwischen Bahnhofstraße und Kirchgasse in Angriff genommen wird und wie diese Abschnitte künftig gestaltet werden sollen (insbesondere hinsichtlich Radwegeführung, Parkraum und Fahrstreifen).
6. warum im unteren Bereich der Rheinstraße Parkplätze weggefallen sind und keine Anordnung wie im oberen Bereich erfolgen konnte, warum es an der ehemals rechten Geradeaus- und Abbiegespur zur Bahnhofstraße und RMCC keine Beschilderung gibt, sondern lediglich eine Bodenmarkierung und warum der Bürgersteig am RMCC für den Radverkehr für etwa 50 Meter bis zur Kreuzung freigegeben wurde.
7. wie der künftig noch fehlende Radweg zwischen Wörth- und Bahnhofstraße gestaltet werden soll und ob hierfür Parkplätze und Fahrstreifen entfallen, wie der geplante Radweg zwischen Bahnhofstraße und Kirchgasse aussehen wird und ob hierfür Parkplätze oder Fahrstreifen wegfallen und warum der Radverkehr nicht auf die Fahrradstraße Adelheidstraße verlegt wird, wie ursprünglich vorgesehen bzw. angedacht war.
8. warum die Gehwege, die laut Aussage der Verwaltung im Falle eines Rückstaus auf der Rheinstraße von Feuerwehr oder Krankenwagen genutzt werden sollen, derzeit noch durch Pflanzkübel, Beschilderungen und Gastronomiebestuhlung blockiert sind und wann hier mit einer Anpassung bzw. Freiräumung zu rechnen ist.

4. 25-F-63-0072

Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr bei Abbiegevorgängen

- Antrag der Fraktionen Volt, Bündnis 90/Die Grünen, SPD, und Die Linke vom 28.10.2025 -

Am 29. September 2025 kam es an der Kreuzung Rheingaustraße/Äppelallee in Wiesbaden-Schierstein zu einem tragischen Verkehrsunfall. Eine Radfahrerin wurde beim Rechts-Abbiegevorgang eines Pkw schwerstverletzt und ist in Folge des Unfalls verstorben.

Laut Verkehrsunfallstatistik für die Polizeidirektion Wiesbaden verletzten sich im Jahr 2022 insgesamt 218 Radfahrende. Hauptunfallursache gegenüber Radfahrenden waren "Fehler beim Abbiegen (§9) nach rechts", "Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen" und "Fehler beim Abbiegen (§9) nach links".¹ Auch zahlreiche Fußgänger:innen waren in Verkehrsunfälle verwickelt. 2022 gab es 187 Verkehrsunfälle mit Fußgänger:innen. Dabei wurden 25 schwer verletzt.² Abbiegevorgänge sind riskant und potenziell unfallgefährdet, weil Radfahrende in manchen Konstellationen im toten Winkel stehen oder nicht wahrgenommen werden, insbesondere wenn Infrastruktur, Sichtbeziehung oder Signalisierung unzureichend sind. In der ADAC-Erhebung "Fahrradsicherheit an Kreuzungen 2019" erhielt Wiesbaden die Note ausreichend.³

Durch technische, organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen kann das Unfallrisiko reduziert werden. Maßnahmen wie getrennte Ampelphasen, Sichtverbesserungen, Markierungen sowie Bewusstseinsbildung haben sich bewährt und in anderen Städten zu Rückgängen bei Abbiegeunfällen geführt. Wiesbaden ist gefordert, die Verkehrssicherheit für Radfahrende und Fußgänger:innen zu prüfen mit dem Ziel, die Sicherheit für diese Verkehrsteilnehmer:innen in Wiesbaden zu verbessern.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

¹ Verkehrsunfallstatistik Polizeidirektion Wiesbaden

² Verkehrsunfallstatistik Polizeidirektion Wiesbaden

³ Testergebnisse

1. zu berichten, welche Bereiche als besondere Gefahrenstellen für den Rad- und Fußverkehr, insbesondere durch abbiegende PKWs und LKWs, gesehen werden und welche Maßnahmen zur Entschärfung geplant oder bereits umgesetzt sind.
2. zu prüfen, welche Maßnahmen in diesen Bereichen das Unfallrisiko für Abbiegeunfälle reduzieren können
 - a. Installation eines Grünvorlaufs oder einer separaten Fahrradampelphase, damit Radfahrende, insbesondere beim Linksabbiegen, eine eigene sichere Zeitspanne erhalten, wenn die Kfz-Ströme ruhen,
 - b. Einrichtung von sichtverbessernden Maßnahmen, z. B.: Entfernen oder Versetzen von Sichtbehinderungen oder Nutzung von Bodenmarkierungen,
 - c. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
 - d. Beschilderung, die auf kreuzenden Rad- und Fußverkehr hinweist, ggf. ergänzt durch Symbole auf der Fahrbahn,
 - e. Bauliche Anpassung am Knotenpunkt, insbesondere bei frei laufenden Rechtsabbiegern, wie am Beispiel der Stadt Köln⁴,
3. soweit Informationen verfügbar sind, über Unfallhergang und -ursache mit Radfahrenden und Fußgänger:innen in Wiesbaden auch unter Angabe der Unfallstelle im Ausschuss jährlich zu berichten sowie bei Bedarf, Maßnahmen zur Verbesserung vor Ort vorzuschlagen.⁵

5. 25-F-63-0074

Zahl der Motorrad-Abstellplätze erhöhen

- Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke und Volt vom 29.10.2025 -

Der Bestand an Kraft- und Motorrädern in Wiesbaden hat sich seit 1995 mehr als verdoppelt. 2021 waren in Wiesbaden knapp 9.500 Kraft-/Motorräder gemeldet⁶, Ende 2024 schon knapp 10.300.⁷

Kraft- und Motorräder dürfen analog PKW (eigentlich) nicht auf Gehwegen parken - tun dies aber vielerorts in Ermangelung von Motorradstellplätzen und aus Rücksicht auf reguläre PKW-Stellplätze dennoch.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu berichten, in welchen konkreten Bereichen ein Mangel an Motorradstellplätzen besteht und wie dieser beseitigt werden soll.
2. bei der Umgestaltung sowie beim Um- und Neubau von Straßen, vor allem in der Innenstadt und in dichter besiedelten Quartieren, Abstellflächen für Kraft- und Motorräder adäquat zu berücksichtigen. Das kann beispielsweise auf Flächen geschehen, die zu schmal für reguläre PKW-Stellplätze sind und sonst keiner höherwertigen Nutzung zugeführt werden können.
3. dabei zu prüfen, ob diese Motorradparkplätze auch mit weniger Versiegelung (Schotter, Rasengittersteine, ...) realisiert werden können.

⁴ Baukastenelemente frei laufende Rechtsabbieger

⁵ Vgl. Mitteilung 3223/2017 Verkehrsausschuss Köln 05.12.2017 Anlage 1

⁶ Stadtanalyse Kraftfahrzeuge 2022

⁷ Statistisches Jahrbuch Auszug Verkehr und Tourismus

6. 25-F-22-0096

Baustellensituation Schwalbacher Straße

- Antrag der Fraktionen FDP und CDU vom 29.10.2025 -

Die Schwalbacher Straße ist aktuell nur auf einer Spur je Richtung befahrbar. Dies ist auch der Wunschzustand der noch amtierenden Kooperation für die Zeit nach Ende der Bauarbeiten. Dementsprechend kann der aktuelle Zustand bereits einige Anhaltspunkte für das zu erwartende Verkehrschaos im von der Kooperation angestrebten Zustand nach Ende der Bauarbeiten liefern.

Bereits jetzt kommt es zu erheblichem Stau, erheblichen Busverspätungen auf der Linie 6 und damit verbunden weiteren Abgasbelastungen für Anwohnerinnen und Anwohner.

Zu diesem Stauchaos trägt u.a. eine neu eingerichtete Rechtsabbiegespur in die Luisenstraße bei, die allerdings nach Aussagen aus dem Dezernat wegen eines Verkehrsgutachtens notwendig sein soll.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, zu berichten:

1. Wie ist der Stand der Baumaßnahme (auch der Baumaßnahme Emser Str.)? Befindet sich die Baumaßnahme im Zeitplan und wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?
2. Weshalb wurde die Rechtsabbiegerspur in die Luisenstraße eingerichtet? Plant der Magistrat diese aufgrund der schlechten Erfahrungen der letzten Wochen und des deutlichen Anwachsens des Rückstaus wieder zurückzubauen?
3. Welche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Luftqualität wurden vom Magistrat in Folge der Staubbelastung an der Schwalbacher Straße festgestellt?
4. Wie gestaltet sich mit der aktuellen Baustellensituation die Pünktlichkeit auf der Linie 6?

7. 25-F-10-0017

Gesamtkostenanteil der Stadt Wiesbaden bei der E-Bus-Beschaffung (ESWE Verkehr)

- Antrag der Fraktion AfD vom 21.10.2025 -

In der öffentlichen Debatte ist immer wieder von hohen Fördermitteln für die E-Bus-Beschaffung die Rede (zuletzt rund 52,4 Mio. Euro durch den Bund). Für eine transparente Bewertung der Haushaltslage ist jedoch entscheidend, wie hoch die tatsächlich bei der Stadt Wiesbaden verbleibenden Eigenmittel sind. Nur mit klarer Aufschlüsselung nach Bund, Land und Stadt kann die wirtschaftliche Belastung für die kommunalen Steuerzahler nachvollzogen werden.

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

der Magistrat wird gebeten, zu berichten

1. Welche Gesamtkosten (einschließlich Anschaffung der Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, Werkstattumbauten, Netzanschlüsse, Software etc.) sind im Zusammenhang mit der Beschaffung der bisher 120 E-Busse von ESWE Verkehr insgesamt angefallen bzw. derzeit veranschlagt?

2. In welcher Höhe sind Fördermittel des Bundes (BMWK / vormals BMVI) für Fahrzeuge und Infrastruktur bereits bewilligt und ausgezahlt worden? Bitte mit Jahresangaben und Summen aufschlüsseln.
3. In welcher Höhe hat das Land Hessen (z. B. über das Programm Elektromobilität oder andere Förderprogramme) Förderungen für Fahrzeuge und/oder Infrastruktur geleistet? Bitte ebenfalls in Eurobeträgen darstellen.
4. Welcher Gesamtbetrag verbleibt nach Abzug aller Förderungen als Eigenanteil bei der Stadt Wiesbaden bzw. bei der ESWE Verkehrsgesellschaft? Bitte getrennt nach Fahrzeug-Mehrkosten und Infrastrukturkosten angeben.
5. Welche laufenden Mehrkosten (z. B. Strompreiserisiko, Wartung, Ersatzteile, Werkstattumrüstungen) trägt ESWE Verkehr bzw. die Stadt Wiesbaden im Vergleich zum Einsatz moderner Dieselbusse?

8. 25-F-63-0073

Laufende und geplante Förderprogramme im Bereich Mobilität

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 29.10.2025 -

Fördermittel von Land, Bund und EU sind ein wichtiger Hebel zur Finanzierung nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen in Wiesbaden, z. B. im Bereich Elektromobilität, ÖPNV und weiteren Mobilitäts- und Sharing-Angeboten, Radverkehr, Digitalisierung oder Verkehrsberuhigung. Um Transparenz über die aktuelle Förderstrategie herzustellen und mögliche Synergien zu identifizieren, soll der Magistrat einen Überblick über laufende und geplante Förderaktivitäten geben.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, dem Ausschuss für Mobilität in einer der nächsten Sitzungen eine Übersicht darüber vorzulegen,

1. welche Förderprogramme (von EU, Bund, Land oder anderen Stellen) aktuell von der Landeshauptstadt Wiesbaden im Bereich Mobilität genutzt werden,
2. welche Förderanträge derzeit in Vorbereitung oder bereits gestellt sind,
3. welche weiteren Fördermöglichkeiten für die kommenden Jahre geprüft werden,
4. welche städtischen Stellen oder externen Akteure (z.B. ESWE Verkehr oder Tiefbauamt) dabei jeweils federführend sind.

9. 25-F-15-0043

Expressbuslinien des RMV

- Antrag der Fraktion FWG/Pro Auto vom 29.10.2025 -

Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist die Endhaltestelle bzw. der Startpunkt von vier Expressbuslinien des RMV. Das sind die Linien X26, X72, X76 und X79. Die Busse dieser Linien haben sehr oft erhebliche Verspätungen oder fallen aus.

Der Ausschuss für Mobilität möge daher beschließen:

Der Magistrat möge berichten:

1. Was er bereits gegen diese Mißstände bei den Expressbuslinien X26, X72, X76 und X79 unternommen hat bzw. unternehmen will (z.B. über den Aufsichtsrat des RMV)?
2. Der Magistrat wird gebeten zu berichten, wann er mit der Beseitigung dieser Mißstände rechnet?

Antrag aus der Stadtverordnetenversammlung vom 11.09.2025:

10. 25-F-22-0053

Baustellen und Verkehrssituation in der Innenstadt

- Antrag der Fraktionen von CDU und FDP vom 15.05.2025 -
- Aktualisierter Antragstext der Fraktionen CDU und FDP vom 09.09.2025 -

In der Stadtverordnetenversammlung am 11.09.2025 wurde Punkt 1 f) in den Ausschuss für Mobilität überwiesen (siehe Anlage).

Anträge aus der Sitzung vom 28.08.2025:

11. 25-F-22-0077

Verkehrsversuch Rheinufer

- Antrag der Fraktionen FDP und CDU vom 20.08.2025 -

Im Rahmen eines sog. Verkehrsversuchs wurde die Rheingaustraße im Abschnitt von der Straße Am Parkfeld bis zur Wilhelm-Kopp-Straße an den ersten vier Wochenenden im August (freitags ab 18 Uhr bis sonntags 22 Uhr) für den Autoverkehr gesperrt und als Fahrradstraße ausgewiesen.

Dieser Versuch hat in der Öffentlichkeit und in den sozialen Medien überwiegend negative Reaktionen hervorgerufen. Auch für die Nutzer des ÖPNV haben sich durch diesen Versuch erhebliche Schwierigkeiten ergeben.

Ziel des Versuchs war es auch den anliegenden Gastronomen die Möglichkeit zu geben ihr gastronomisches Angebot „großzügig in den Fahrbahnbereich“ auszuweiten und die entsprechenden Auswirkungen auf das Umfeld auszuwerten. Eine solche Auswertung ist bisher nicht erfolgt, während dennoch von Wenigen bereits die Wiederholung eines solchen Versuchs gefordert wird.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten zu berichten:

1. Wie und durch wen wurden die Auswirkungen des Verkehrsversuch auf das Umfeld in Biebrich ausgewertet?
2. Welche Gastronomen haben ihr gastronomisches Angebot „großzügig“ in den Fahrbahnbereich ausgeweitet?
3. Welche Kosten sind durch den Verkehrsversuch entstanden?
4. Welche und wie viele Beschwerden gab es hinsichtlich der Verlegung bzw. des Nichtanfahrens von Bushaltestellen der betroffenen ESWE-Linien?
5. Wie bewertet der Magistrat den Verkehrsversuch insgesamt - auch vor dem Hintergrund der chaotischen Zustände im Zusammenhang mit den Absperrungen der entsprechenden Straßenabschnitte?

12. 25-F-15-0034

Kontrolle von E-Tretrollern in Wiesbaden

- Antrag der Fraktion FWG/Pro Auto vom 19.08.2025 -

Im vergangenen Jahr wurden seitens des Magistrates und der Verwaltung dem Ausschuss verschiedene Versionen über die Handhabung von Kontrollen von E-Tretrollern und ihren Fahrern mitgeteilt. Daher sollte man für Aufklärung sorgen, in welcher Weise die Stadt nun wirklich in dieser Angelegenheit vorgeht.

Der Ausschuss für Mobilität möge daher beschließen:

Der Magistrat möge berichten:

1. In welcher Weise werden E-Tretrollerfahrer in Wiesbaden kontrolliert, insbesondere bezüglich des Fahrens auf dem Bürgersteig, dem Fahren mit mehreren Personen auf einem Gerät und der Einhaltung der Altersgrenze?
2. Sind die entsprechenden Mitarbeiter angewiesen, begangene Ordnungswidrigkeiten entsprechend zu ahnden, falls nein wieso nicht?

13. 25-F-15-0035

Kontrollen und Verwarnungen für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen im ruhenden Verkehr

- Antrag der Fraktion FWG/Pro Auto vom 19.08.2025 -

In einer E-Mail an Amt 16 schrieb ein Bürger, dass bei der Kontrolle des ruhenden Verkehrs Ordnungswidrigkeiten von Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen nicht geahndet würden und brachte seinen Unmut darüber zum Ausdruck.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten zu berichten:

1. Stimmen die von dem Bürger erhobenen Vorwürfe, und wenn nein, wie viele Bußgeldverfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr in Wiesbaden wurden gegen Halter von Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen in diesem und in dem vergangenen Jahr geführt?
2. Gibt es spezielle Anweisungen seitens der Behördenleitung, wie die Mitarbeiter vor Ort bei offenkundigen Ordnungswidrigkeiten durch Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen zu verfahren haben, und wenn ja, wie lauten sie?

Weitere Anträge zur Sitzung am 06.11.2025:

14. 25-F-22-0095

Fahrgastunterstände

- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 29.10.2025 -

Der derzeitige Werbenutzungsvertrag mit der Wall AG über die Errichtung und Bewirtschaftung von Fahrgastunterständen läuft bis zum 30. Juni 2026. Für die Zeit ab dem 1. Juli 2026 ist daher ein neuer Vertrag abzuschließen.

Gemäß den Angaben der Verwaltung sind bis dahin keine neuen Fahrgastunterstände geplant. Es ist jedoch vorgesehen, bereits bestehende Unterstände, die im Zuge von Baumaßnahmen abgebaut wurden, wiederaufzubauen.

Da in mehreren Stadtbezirken weiterhin Bedarf an Fahrgastunterständen besteht, sind eine frühzeitige Klärung der vertraglichen und technischen Voraussetzungen sowie eine aktuelle Bedarfserhebung erforderlich. Bei der Bedarfserhebung ist eine Einbindung der Ortsbeiräte empfehlenswert.

Der Ausschuss für Mobilität möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

I. dem Ausschuss für Mobilität umfassend zu berichten und zu erläutern,

1. wie der aktuelle Sachstand zum Abschluss eines neuen Vertrages über die Aufstellung und Bewirtschaftung von Fahrgastunterständen an Bushaltestellen ist,
2. wie hoch der bislang aus den Stadtbezirken gemeldete zusätzliche Bedarf an Fahrgastunterständen ist,
3. wie hoch der Magistrat selbst den Bedarf an weiteren Fahrgastunterständen einschätzt,
4. welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit ein Fahrgastunterstand errichtet werden kann (z. B. verkehrsrechtliche, technische oder vertragliche Bedingungen).

II. den Bedarf an zusätzlichen Fahrgastunterständen bei den Ortsbeiräten systematisch zu erfragen und die Ergebnisse dem Ausschuss für Mobilität vorzustellen.

15. 25-F-10-0018

Einrichtung eines Wiesbadener Verkehrsforums

- Antrag der Fraktion AfD vom 29.10.2025 -

Das derzeit bestehende Radverkehrsforum der Stadt Wiesbaden befasst sich ausschließlich mit den Interessen und Themen des Radverkehrs. Damit werden jedoch wesentliche Teile des städtischen Verkehrslebens - insbesondere der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Personennahverkehr, der Wirtschaftsverkehr sowie der Fußgängerverkehr - weitgehend ausgeblendet.

Eine zeitgemäße und bürgernahe Verkehrspolitik muss alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt berücksichtigen. Wiesbaden steht vor der Herausforderung, den begrenzten Verkehrsraum effizient, sicher und ausgewogen zu gestalten. Dabei ist es entscheidend, unterschiedliche Interessen frühzeitig an einen Tisch zu bringen, um praktikable Lösungen zu entwickeln, die nicht einseitig einer bestimmten Verkehrsart Vorrang einräumen.

Ein neues, thematisch breiter aufgestelltes Forum könnte dazu beitragen, Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern frühzeitig zu erkennen, Verständnis füreinander zu fördern und ideologiefreie, sachorientierte Verkehrspolitik zu ermöglichen. Durch regelmäßigen Austausch zwischen Verwaltung, Polizei, Wirtschaft, Handwerk, Bürgern und politischen Vertretern kann mehr Transparenz und Akzeptanz in der Verkehrsplanung erreicht werden. Das bisherige Radverkehrsforum sollte deshalb zu einem Wiesbadener Verkehrsforum weiterentwickelt und thematisch erweitert werden. Dadurch würde aus einem spezialisierten Fachforum ein umfassendes Kommunikations- und Beratungsgremium entstehen, das alle Verkehrsarten gleichermaßen im Blick hat.

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

das bestehende „Radverkehrsforum“ zu einem „Wiesbadener Verkehrsforum“ weiterzuentwickeln. Ziel ist es, alle Verkehrsteilnehmer - darunter Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger, Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs sowie Vertreter von Wirtschaft und Handwerk - gleichberechtigt einzubinden und einen ganzheitlichen Dialog zur Weiterentwicklung der städtischen Verkehrspolitik zu fördern.

Das Forum soll künftig zweimal jährlich stattfinden und öffentlich sein. Eingeladen werden sollen Vertreter der Stadtverwaltung, der Polizei, des ÖPNV, der Wirtschaft, der Rad- und Autofahrerverbände sowie der politischen Fraktionen. Ziel ist es, durch regelmäßigen, sachlichen Austausch eine ganzheitliche, ideologiefreie Verkehrspolitik in Wiesbaden zu fördern, die Sicherheit, Erreichbarkeit und Mobilität aller Bürger gleichermaßen berücksichtigt.

16. Verschiedenes

Tagesordnung II

1. 25-F-63-0018

Barrierefreier Ausbau Wiesbadener Bushaltestellen
- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 12.03.2025 -

Hinweis:

Der Bericht von Dezernat V vom 6. September 2025 steht im PiWI zur Verfügung.

2. 25-V-66-0201

DL 21/25-13

Bleichstraße - Benutzerfreundlicher Ausbau der Haltestelle Bismarckring Richtung Dotzheim

3. 25-V-66-0215

DL 21/25-14

Krauseneckstraße - Einrichtung einer Tempo-30-Zone

4. 25-V-66-0307

DL 22/25-14

Oberfeld Kreisstraße K663, Erneuerung Fahrbahnoberbau

5. 25-V-66-0308

DL 22/25-15

Peter-Sander-Straße, Erneuerung Fahrbahnoberbau

6. 25-V-66-0310

DL 22/25-16

Klagenfurter Ring, Grunderneuerung und Altlastenbeseitigung, Grundsatzvorlage

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

LANDESHAUPTSTADT



Die Stadtverordnetenversammlung

Tagesordnung I Punkt 12 der öffentlichen Sitzung am 11. September 2025

Antrags-Nr. 25-F-22-0053

Baustellen und Verkehrssituation in der Innenstadt

- Antrag der Fraktionen von CDU und FDP vom 15.05.2025 -
- Aktualisierter Antragstext der Fraktionen CDU und FDP vom 09.09.2025 -

Die Wiesbadener Innenstadt ist sowohl auf Straßen als auch in der Fußgängerzone von (teils monatelang unterbrochenen) Baustellen durchzogen. Als prominente Beispiele sind dabei der Schloßplatz, die Ellenbogengasse und die Schwalbacher Str./Emser Str. zu nennen. Darunter leidet die Attraktivität der Innenstadt erheblich.

Dies gilt etwa für den Schlossplatz, wo bereits alle Bäume abgeholzt wurden.

Nach langem Baustillstand kam es nun in der ersten Septemberwoche zum Spatenstich für das Bauprojekt. Allein die Fertigstellung des ersten Bauabschnittes soll allerdings bis Sommer 2027 dauern. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt einer der zentralen Plätze in Wiesbaden damit unansehnlich und karg.

Während der Rheingauer Weinwoche gab es vor dem Hintergrund des kargen Schloßplatzes leider einige Rückmeldungen von Besucherinnen und Besucher, die eine fehlende Atmosphäre am Schlossplatz bemängelten. Ein Schild mit Erklärungen sorgt zwar mittlerweile für etwas Transparenz - kann aber nicht über die erhebliche Verzögerung und lange Dauer der Baumaßnahme hinwegtäuschen.

Auch die notwendigen Bauarbeiten in der Ellenbogengasse sind unterbrochen. Hier hatte es Streit mit der ursprünglich beauftragten Baufirma gegeben, sodass die Baumaßnahme nicht vorgenommen werden konnte, obwohl bereits ein mit den ansässigen Händlern abgestimmter Bauablaufplan vorlag. In beiden Fällen handelt es sich um für die Wiesbadener Innenstadt besonders wichtige Bauvorhaben, die erheblichen Einfluss auf die Attraktivität der Innenstadt und der zentralen Plätze und Routen in dieser haben. Damit verbunden ist es eine erhebliche Belastung für die Einzelhändler und Anwohner, wenn Bauvorhaben einerseits lange dauern und andererseits häufig unklar ist, wann diese fertiggestellt werden.

Für beide Baumaßnahmen gilt nun, dass diese bis zum Sternschnuppenmarkt möglichst weit fortgeschritten sein sollten, um die dort zu erwartenden Besucherströme in die Wiesbadener Innenstadt nicht zu beeinträchtigen.

Auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem motorisierten Individualverkehr ist deutlich verbesserungswürdig. Gerade in der aktuellen Situation mit zahlreichen Großbauvorhaben - insbesondere auf der Emser Straße und der Schwalbacher Straße - wird die Erreichbarkeit erheblich beeinträchtigt. Es erscheint unverständlich, warum die entsprechenden Baumaßnahmen einen so

langen Zeitraum in Anspruch nehmen, während es in anderen Städten unproblematisch möglich ist, Bauvorhaben durch verschiedene Maßnahmen zu beschleunigen.

Angesichts der fatalen Ergebnisse für Wiesbaden in der Vergleichsstudie „Vitale Innenstädte“, sollte es ein Anliegen aller Beteiligten sein, notwendige Baumaßnahmen in der Innenstadt so schnell und störungsfrei wie möglich durchzuführen.

Die Stadt München hat im März dieses Jahrs ein Maßnahmenbündel veröffentlicht, das zur Beschleunigung von Baustellen dienen soll. Dabei sollen sich die Baustellengebühren künftig nach Fläche und Zeit richten, um einen entsprechenden Anreiz für die beteiligten Unternehmen zu schaffen, wodurch die Baustelle möglichst schnell und möglichst kleinflächig fertiggestellt werden soll. Außerdem wurden weitergehende Regelungen getroffen, die darauf Bezug nehmen, dass nach einer bestimmten Anzahl an Werktagen mit Baustellenstillstand die Baustelle wieder abgebaut werden muss. Dies gilt sowohl während der Bauzeit als auch unmittelbar nach der Baustelleneinrichtung. Beides kann - neben einem entsprechenden Bonus-Malus-System - für eine deutliche Beschleunigung der Baustellen im Wiesbadener Stadtgebiet sorgen.

An diesem Vorgehen sollte sich Wiesbaden ein Beispiel nehmen und eine Task-Force Baustellenkoordination und Baustellenbeschleunigung einrichten, die das aktuelle Chaos endlich wirksam auflöst.

Die Stadtverordnetenversammlung möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu berichten:
 - a. Wie ist der weitere Ablauf bei den genannten Bauvorhaben (Ellenbogengasse, Schlossplatz) in der Innenstadt geplant?
 - b. Können die ursprünglichen Termine zur Fertigstellung der genannten Bauvorhaben gehalten werden? Wenn nein, wann ist mit einer Fertigstellung zu rechnen?
 - c. Welche Maßnahmen hat der Magistrat ergriffen, um die genannten Bauvorhaben (Schwalbacher Straße, Emser Straße, Ellenbogengasse und Schlossplatz) zu beschleunigen?
 - d. Wie wird der Stand der Bauvorhaben zum Zeitpunkt des Sternschnuppenmarktes sein?
 - e. Wie wurden die betroffenen Gewerbetreibenden über die Baumaßnahmen informiert und welche Unterstützungsangebote wurden von der Stadt Wiesbaden den betroffenen Gewerbetreibenden angeboten?
2. angesichts der Verzögerungen der genannten Bauvorhaben und der entsprechenden Auswirkungen auf die Attraktivität der Innenstadt die Einführung eines Bonus-Malus-Systems für Auftragnehmer (Prämien bei schneller Baufertigstellung, Abzüge bei Verzögerungen) abermals zu prüfen.
3. einen Änderungsvorschlag zur Änderung der Sondernutzungssatzung zur Beschlussfassung vorzulegen, der bei Baustellengebühren die Verwendung von möglichst wenig Straßenraum, sowie den zügigen Abschluss des Bauvorhabens, positiv berücksichtigt.
4. im Rahmen des vorhandenen Stellenkontingents umgehend eine Task-Force Baustellenbeschleunigung und Baustellenkoordination einzurichten, die:
 - a. Eine entsprechende Koordination für die zahlreichen Baustellen in der Stadt gewährleistet.
 - b. Die entsprechenden Bonus-Malus-Regeln mit den jeweiligen Bauunternehmen verhandelt.
 - c. Den zügigen Baufortschritt und etwaige Unterbrechungen der Baustellen kontrolliert und ggf. die Notwendigkeit des Abbaus einer Baustelle verfügt.

Aktualisierter Antrag der Fraktion FWG/Pro Auto vom 11.09.2025: 25-F-22-0053 Baustellen und Verkehrssituation in der Innenstadt - Ergänzungs- und Änderungsantrag

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

9. zu berichten:

a. - e. Unverändert

f) (NEU): Ob, wie und wann geplant ist den (teilweisen) Wegfall der Linien 3, 28 und 33 Platter und Schwalbacher Straße) zu kompensieren bzw. wann diese Linien wieder Ihren regulären Fahrplan aufnehmen?

10. Streichen

11. Unverändert

12. (Änderung): Im Rahmen des vorhandenen Stellenkontingents umgehend die Stelle eines Baustellenmanagers zur Baustellenbeschleunigung und -koordination einzurichten, der:

a) Unverändert

b) Streichen

c) Unverändert

Beschluss Nr. 0291

1. Die Ziffer 1 f) des Antrags der Fraktion FWG/Pro Auto wird an den Ausschuss für Mobilität überwiesen
2. Die Ziffern 1 a) bis e) des Antrags der Fraktionen CDU und FDP sind durch Aussprache erledigt.
3. Die restlichen Antragspunkte (Ziffern 2 bis 4 des Antrags der Fraktionen CDU und FDP sowie Ziffern 2 bis 4 des Antrags der Fraktion FWG/Pro Auto) werden abgelehnt.

1. Dem Vorsitzenden des Ausschusses für Mobilität zu Ziffer 1 mit der Bitte um weitere Veranlassung

Wiesbaden, .09.2025

2. Dem Magistrat mit der Bitte um weitere Veranlassung

Dr. Gerhard Obermayr
Stadtverordnetenvorsteher

Der Magistrat
-16 -

Wiesbaden, .09.2025

Dezernat V
mit der Bitte um Kenntnissnahme

Gert-Uwe Mende
Oberbürgermeister