



Der Vorsitzende des  
Ausschusses für Mobilität  
der Stadtverordnetenversammlung  
Amt der Stadtverordnetenversammlung  
E-mail: [stadtverordnetenversammlung@wiesbaden.de](mailto:stadtverordnetenversammlung@wiesbaden.de)  
Rathaus-Schlossplatz 6-65183 Wiesbaden  
Telefon (0611) 31-3738  
Telefax (0611) 31-3902  
Sachbearbeiter: Herr Baldus  
E-mail: [Johannes.Baldus@wiesbaden.de](mailto:Johannes.Baldus@wiesbaden.de)

Wiesbaden, 26.11.2025

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, 4. Dezember 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 06.11.2025
2. Präsentation Baustellenübersicht 2026  
- Berichterstattung durch Dezernat V -

### 3. DIGI-V

#### 3.1. Präsentation durch den Yunex Geschäftsführer Nils Schmidt

#### 3.2. 25-F-22-0074

##### DIGI-V

- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 20.08.2025 -

##### Hinweis:

Der Magistrat berät hierzu voraussichtlich in seiner Sitzung am 02.12.2025.

Antrag aus der Sitzung vom 28.08.2025:

### 4. 25-F-22-0077

##### Verkehrsversuch Rheinufer

- Antrag der Fraktionen FDP und CDU vom 20.08.2025 -

Hinweis: Hierzu erfolgt eine Berichterstattung durch Dezernat V

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?

Anträge zur Sitzung am 04.12.2025:

5. 25-F-22-0117

**Klopstockstraße - Wiederherstellung der bisherigen Verkehrsführung**

- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 26.11.2025 -

Die Sperrung der Klopstockstraße durch Poller führt laut zahlreichen Rückmeldungen zu erheblichen Problemen: Der Verkehr weicht in die engen Nebenstraßen Kleiststraße und Frauenlobstraße aus, Kreuzungen werden regelmäßig blockiert und Eltern können Schule und Kita kaum noch anfahren. Zudem müssen viele Anwohner große Umwege in Kauf nehmen; der Durchgangsverkehr wurde nicht vermindert, sondern lediglich verlagert.

Der Ausschuss für Mobilität möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, die aktuelle Verkehrsregelung in der Klopstockstraße umgehend rückgängig zu machen und die Durchfahrt wieder freizugeben.

6. 25-F-63-0093

**Radverkehrsanbindung Gräselberg und Europaviertel**

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 26.11.2025 -

Eine gezielte Verbesserung der Radinfrastruktur kann mit vergleichsweise geringem Aufwand eine große Wirkung entfalten, insbesondere wenn sie als Teil einer übergeordneten Radverbindung zur weiteren Innenstadt konzipiert wird. Lücken im Radverkehrsnetz bestehen z. B. noch bei der Anbindung zwischen Gräselberg, Europaviertel und der südöstlichen Innenstadt. Im Nachhaltigkeitskonzept des Programms "Sozialer Zusammenhalt Gräselberg" wird explizit auf bestehende Defizite der verkehrlichen Infrastruktur und insbesondere auf die unzureichende Fuß- und Radwegeverbindung hingewiesen<sup>1</sup>.

Für den MIV ist die Holzstraße eine wichtige Verbindung von der Dotzheimer Straße zur Schiersteiner Straße und im Flächennutzungsplan. Um ein Konfliktpotential mit dem Radverkehr möglichst zu vermeiden, soll eine alternative Radwegeverbindung geprüft werden. Vorrangig bietet sich hier eine Verbindung über die Fischbacher Straße und Im Rad an.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

- eine Radverkehrsanbindung zwischen dem Gräselberg und der südöstlichen Innenstadt zu erarbeiten.
- eine Radwegeverbindung von der Dotzheimer Straße in Richtung Waldstraße / Schiersteiner Straße über die Fischbacher Straße/Im Rad, als alternative Verbindung zur Holzstraße zu prüfen. Als Bestandteil dieser Verbindung ist eine möglichst geradlinige Verbindung Im Rad/ Holzstraße zu bevorzugen (siehe Anlage im PIWI).
- Maßnahmen zu priorisieren, die mit möglichst wenig finanziellen Aufwand umzusetzen sind.
- entsprechende Maßnahmen zur Beschlussfassung vorzulegen.

---

<sup>1</sup> Nachhaltigkeitskonzept für das Programmgebiet „Sozialer Zusammenhalt Gräselberg“, Seite 7 (25-V-51-0020)

## 7. 25-F-63-0094

### Prüfung Radschutzstreifen in Dooring-Zonen

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 26.11.2025 -

Unfälle in Dooring-Zonen (Türöffnungsbereich bei PKW) stellen die dritthäufigste Unfallursache unter Beteiligungen von Radfahrenden dar.

Erst im Oktober 2025 kam es in Berlin wieder zu einem tödlichen Verkehrsunfall zwischen einer Radfahrerin und einer durch einen PKW-Nutzer geöffneten Autotüre.

Viele vorausschauende Radfahrende nutzen daher Schutzstreifen in Dooring-Zonen nicht und fahren stattdessen nebendran auf der Fahrbahn. Dies führt in der Konsequenz zur Ablehnung durch den PKW-Verkehr ("Radfahrende nutzen absichtlich nicht den Radweg.")

Radschutzstreifen sind nach der StVO nicht benutzungspflichtig).

Vor diesem Hintergrund ist anzumerken, dass Radschutzstreifen in Dooring-Zonen Radfahrende in gefährliche Situationen zwingen. Eine Schutzsituation ist hier ausdrücklich nicht gegeben.

Der Ausschuss für Mobilität wolle beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

- 1) zu berichten welche Radinfrastrukturanlagen noch direkt innerhalb von Dooring-Zonen existieren, wie viele Kilometer innerhalb des Stadtgebiets so noch vorhanden sind.
- 2) zu berichten, an welchen dieser Örtlichkeiten in den Jahren 2026 und 2027 Umgestaltungsmaßnahmen stattfinden sollen.
- 3) zu berichten, ob Unfallzahlen in Wiesbaden zu sog. Dooring-Unfällen bekannt sind.

## 8. 25-F-22-0118

### 1-Euro-Parken in städtischen Parkhäusern am Wochenende

- Antrag der Fraktionen FDP und CDU vom 26.11.2025 -

Die Wiesbadener Innenstadt verliert insbesondere wegen der verfehlten Verkehrspolitik der aktuell regierenden Kooperation aus Grünen, SPD, Linken und Volt immer mehr an Konkurrenzfähigkeit gegenüber Online-Händlern und Einkaufszentren, wie dem Main-Taunus-Zentrum.

Andere Städte, die ebenso unter grüner Verkehrspolitik leiden (wie etwa Mainz), berichten über ähnliche Entwicklungen, wie in Wiesbaden. Auch dort kommt es wegen langwieriger Baumaßnahmen und dem starken Rückbau von Parkplätzen zum Wegzug von alteingesessenen und bekannten Ladengeschäften.

Dieser Entwicklung muss zeitnah Einhalt geboten werden, in dem die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto wieder verbessert und attraktiver gestaltet wird. Denn wer mit dem Auto in die Innenstadt fährt, hat in der Regel eine hohe Kaufkraft und sorgt damit für einen höheren Umsatz bei den dort ansässigen Geschäften.

In den vergangenen Jahren wurde allerdings von der regierenden Kooperation alles dafür getan die Innenstadt für den MIV praktisch unerreichbar und wegen hoher Parkpreise unattraktiv zu machen.

Dies hat mittlerweile auch die SPD Wiesbaden erkannt und versucht sich mit ihrem Wahlprogramm von den Entscheidungen der letzten Jahre zu distanzieren. U.a. wird die Absenkung der Parkpreise auf 1,00€/Tag am Freitag und Samstag in den städtischen Parkhäusern gefordert, um die Innenstadt wieder konkurrenzfähig zu machen.

Dies ist zumindest ein Schritt in die richtige Richtung, der zeitnah umgesetzt werden sollte, um die negative Entwicklung der Innenstadt schnellstmöglich zu stoppen.

Der Ausschuss möge daher beschließen:

1. Der Magistrat wird gebeten, die Parkgebühren in den städtischen Parkhäusern ab 01.01.2026 auf 1€/Tag an Freitagen und Samstagen zu senken.
2. Die entsprechenden Mehrkosten werden aus dem Budget von Dezernat V gedeckt. Ein Kostendeckungsvorschlag ist der Stadtverordnetenversammlung am 17.12.2025 zur finalen Beschlussfassung vorzulegen.

## 9. 25-F-63-0095

### **Mobilitäts-Dashboard für Wiesbaden**

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 26.11.2025 -

Die Stadt Wiesbaden verfügt bereits über einzelne digitale Verkehrsdatenquellen, wie Radverkehrsdaten („Datenwelt Fahrradnutzung“)<sup>2</sup> und das Projekt DIGI-V für Verkehrs- und Umweltdaten<sup>3</sup>. Diese Systeme sind nicht gebündelt und bieten bisher keine zentrale Übersicht über die erfassten Mobilitätsparameter der Stadt.

Auch sind die (meisten) von der Stadt erhobenen Daten nicht öffentlich zugänglich. Sie stehen damit für Auswertungen, Analysen und Validierungen nicht öffentlich zur Verfügung. Eine OpenData-Plattform für die Verkehrsdaten wie beispielsweise in Darmstadt<sup>4</sup> kann hier ein geeignetes Mittel sein. Darmstadt veröffentlicht so die Daten der Zählschleifen der städtischen Kreuzungen. Analog können die anderen, städtisch erhobenen Verkehrsdaten derart veröffentlicht werden: DIGI-V-Zählungen, die Zählungen der Geschwindigkeitsanzeigetafeln, der separaten Verkehrszähler, der Radverkehrszähler, der stationären Lärmessungen und viele mehr.

Ein offenes, integriertes Mobilitäts-Dashboard könnte die Informationen gebündelt darstellen. Verkehrs-, Umwelt- und Mobilitätsdaten können in Echtzeit eingesehen werden. Durch die Darstellung der Daten auf einer Plattform werden Transparenz und Bürgerbeteiligung erhöht. Aachen beispielsweise bündelt seit Anfang 2022 in seinem Mobilitäts-Dashboard alle Daten rund um das Thema Verkehr in der Stadt. Sowohl Bürger:innen als auch Mitarbeiter:innen der Stadt müssen sich nun ihre Informationen nicht mehr mithilfe unterschiedlicher Quellen zusammensuchen, sondern finden alles auf dem Dashboard.<sup>5</sup> In Münster bündelt das Smart City Dashboard Radverkehrszählungen, Parkhausauslastung und Umweltdaten als offene Plattform und fördert damit Bürgerbeteiligung und datenbasierte Planung.<sup>6</sup> Diese Modelle können als Orientierung für den Aufbau einer eigenen Darstellung der erhobenen Daten für Wiesbaden dienen.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. die oben genannten, städtisch erhobenen Verkehrsdaten beispielsweise im Rahmen einer open-data-Plattform zugänglich zu machen,

---

<sup>2</sup> [Datenwelt: Fahrradnutzung in Wiesbaden | Landeshauptstadt Wiesbaden](#)

<sup>3</sup> [DIGI-V | Landeshauptstadt Wiesbaden](#)

<sup>4</sup> [Datasets | Wissenschaftsstadt Darmstadt](#)

<sup>5</sup> [Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen | Open.NRW](#)

<sup>6</sup> [Smart City Münster Dashboard](#)

2. dezernatsübergreifend die Umsetzung eines umfassenden, öffentlich zugänglichen Mobilitäts-Dashboards für Wiesbaden („Wiesbaden Mobility Dashboard“) auf [wiesbaden.de](http://wiesbaden.de) zu prüfen, das bestehende/vorhandene Technologien nutzt und neue Themenbereiche (z.B. Klima, Umwelt, Energie, Gebäude) und Datenquellen integriert.
3. zu prüfen, inwieweit weitere Mobilitätsarten und Daten implementiert werden können, wie Daten über ÖPNV (Bus, evtl. Echtzeitdaten), Fußverkehr, Sharing-Mobilität, Lärm- und Luftqualität, Wetter

## 10. 25-F-15-0049

### **Schienenanbindung Ostfeld**

- Antrag der Fraktion FWG/Pro Auto vom 26.11.2025 -

Der Magistrat wird gebeten zu berichten:

1. Wie stellt sich der Magistrat die geforderte Schienenanbindung der geplanten SEM 'Ostfeld' vor?
2. Gibt es diesbezüglich schon konkrete Pläne?
3. Welche Kosten werden für eine geplante Schienenanbindung prognostiziert?

## 11. Verschiedenes

## Tagesordnung II

### 1. 25-F-22-0062

**Konzept zur Regelung des Gehwegparkens und Verbesserung der Parksituation für Anwohner in Wiesbaden**

- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 04.06.2025 -

Hinweis:

Der Bericht von Dezenat V vom 25. Oktober 2025 steht im PIWi zur Verfügung.

### 2. 25-V-05-0033

DL 27/25-2

**Delegationsvereinbarung zu ausbrechenden Buslinien in den Main-Taunus-Kreis**

### 3. 25-V-05-0034

DL 28/25-2

**Vorbereitung Liniennetzreform 2027**

### 4. 25-V-05-0036

DL 28/25-3

**Mehrkosten für 4. Fahrstreifen Schwalbacher Straße**

### 5. 25-V-66-0205

DL 28/25-15

**Planungsvereinbarung Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Susannastraße in Wiesbaden-Igstadt**

### 6. 25-V-66-0309

DL 28/25-16

**Dotzheimer Straße zwischen 1. Ring und Klarenthaler Straße, Erneuerung Fahrbahnoberbau**

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**