



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, 22.01.2026

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, 29. Januar 2026, 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 04.12.2025

2. Wallauer Spange

2.1 26-A-81-0001

Wallauer Spange
- Berichterstattung durch Dezernat V -

2.2 26-V-66-0201

DL 31/25-14

Wallauer Spange - Kommunales Projekt - Sachstandsbericht

Anträge zur Sitzung am 29.01.2026:

2.3 26-F-22-0004

Wallauer Spange

- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 21.01.2026 -

Die Wallauer Spange ist ein zentrales Infrastrukturprojekt für Wiesbaden und insbesondere für die östlichen Ortsbezirke. Sie verbessert die verkehrliche Anbindung Wiesbadens deutlich, insbesondere in Richtung Rhein-Main-Gebiet. Durch die Verlagerung von Verkehren auf leistungsfähigere Strecken werden innerstädtische Straßen entlastet, was zu weniger Staus, Lärm und Schadstoffbelastung führt. Für Pendler und Reisende bringt die Wallauer Spange zudem spürbare Zeitgewinne durch kürzere und verlässlichere Fahrzeiten. Insgesamt verbessert die Wallauer Spange die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen in Wiesbaden und im gesamten Rhein-Main-Gebiet.

Aktuelle Pressemeldungen, wonach das Projekt trotz ursprünglich angekündigtem Baubeginn ab 2026 aufgrund fehlender Mittel nicht weiterverfolgt werden soll, sorgen für große Verunsicherung. Es ist notwendig, dass die Landeshauptstadt Wiesbaden alle ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausschöpft, um die Realisierung der Wallauer Spange weiterhin aktiv zu verfolgen und gegenüber Bund und Land mit Nachdruck zu vertreten.

Der Ausschuss für Mobilität möge daher beschließen:

Der Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden wird gebeten, sich mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass die Wallauer Spange trotz der derzeit bekannt gewordenen Finanzierungsprobleme auf Bundesebene realisiert wird.

Hierzu soll die Landeshauptstadt Wiesbaden insbesondere gegenüber den Bundesministerien und dem Land Hessen die verkehrliche Bedeutung der Wallauer Spange deutlich machen, prüfen, welche alternativen Finanzierungs- oder Fördermöglichkeiten bestehen, und dazu den Ausschuss für Mobilität regelmäßig über den aktuellen Sachstand und weitere Schritte informieren.

2.4 26-F-15-0003

Sachstandsbericht zur `Wallauer Spange`

- Antrag der Fraktion FWG/PRO AUTO vom 20.01.2026 -

Bereits im letzten Sommer hatte die Fraktion FWG / PRO AUTO einen Antrag zur `Wallauer Spange` gestellt. Darin wurde bezüglich des Sachstandes der Umsetzung bzw. des Datums der Inbetriebnahme angefragt.

Der Ausschuss für Mobilität wird gebeten zu beschließen:

Der Magistrat möge berichten:

1. Seit wann genau er davon Kenntnis hatte, dass sich der Baubeginn der sogenannten `Wallauer Spange` verzögert?
2. Hat der Magistrat nach den Gerüchten im letzten Sommer, dass die sogenannte `Wallauer Spange` eventuell nicht komme, eigeninitiativ bei den Verantwortlichen der Deutschen Bahn diesbezüglich um Aufklärung gebeten?
3. Was gedenkt der Magistrat zu tun, damit das Projekt doch noch zeitnah verwirklicht werden kann?

3. 26-F-22-0003 - Setzantrag CDU

Mehr Sicherheit für Fußgänger - verstärkte Kontrollen von Fahrrad- und E-Roller-Fahrern auf Gehwegen und in der Wiesbadener Fußgängerzone!

- Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 21.01.2026 -

Fußgänger sind die schwächsten und ungeschütztesten Teilnehmer im Straßenverkehr. Auf Gehwegen und in der Wiesbadener Fußgängerzone kommt es jedoch immer wieder zu gefährlichen Situationen durch Radfahrer und zunehmend auch durch Fahrer von E-Rollern, die diese Bereiche verbotswidrig befahren. Dies führt für die Fußgänger zu überraschenden Momenten, Beinahe-Zusammenstößen und auch Unfällen.

Klare Verkehrsregeln bestehen bereits, jedoch sind sie nur wirksam, wenn sie regelmäßig kontrolliert werden. Zum besseren Schutz der Fußgänger sind daher verstärkte Kontrollen erforderlich.

Der Ausschuss für Mobilität möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, die ordnungswidrige Nutzung von Gehwegen und der Wiesbadener Fußgängerzone durch Fahrrad- und E-Rollerfahrer verstärkt zu kontrollieren und dem Ausschuss Mitte des Jahres 2026 über die Ergebnisse zu berichten.

4. 26-F-63-0020 - Setzantrag Bündnis 90/Die Grünen

Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 21.01.2026 -

Die Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte ist ein zentraler Baustein zur Erreichung der städtischen Klima- und Nachhaltigkeitsziele. Im Zeitraum der nächsten beiden Jahrzehnte soll die Dekarbonisierung der Fahrzeuge der Ämter, städtischen Gesellschaften, wie die Flotte von ESWE Verkehr, vollzogen werden.

Der zuerst lang erscheinende Zeitraum darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir ehrgeizige Zwischenziele abstecken müssen, um auf einem realistischen Pfad beim Aufbau einer emissionsfreien Fahrzeugflotte zu bleiben.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. dem Ausschuss für Mobilität einen Bericht zum aktuellen Stand der Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte vorzulegen. Der Bericht soll insbesondere folgende Punkte umfassen:
 - a. Eine Bestandsaufnahme über die Entwicklung der gesamten städtischen E-Fahrzeugflotte seit 2021, einschließlich
 - i. der Fahrzeuge der Ämter und Dezernate,
 - ii. der Fahrzeuge aller städtischen Gesellschaften (z. B. der ELW)
 - iii. der Fahrzeuge von ESWE Verkehr
 - b. Betriebliche und technische Rahmenbedingungen
 - i. Was sind die Reichweitenanforderungen städtischer Fahrzeuge (insbesondere der Busflotte der ESWE Verkehr)
 - ii. Welche Einsatzprofile sind besonders gut für eine schnelle Elektrifizierung geeignet und welche schlechter?
 - iii. Wie ist der Sachstand der Ladeinfrastruktur an den Betriebsstandorten und in welchem Umfang ist hier der Ausbau geplant?

2. die Elektrifizierung der städtischen Fahrzeugflotte konsequent weiter voranzutreiben und bei Neu- oder Ersatzbeschaffungen wenn möglich Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben zu beschaffen, wenn auf dem Markt für die vorliegende Bedarfe entsprechende Angebote zu vertretbaren Kosten verfügbar sind. Insbesondere sollen...
 - a. im Pkw-Bereich standardmäßig emissionsfreie Fahrzeuge beschafft werden, wenn dem keine zwingenden und zu dokumentierenden Sachgründe entgegenstehen.
 - b. im Bereich der Nutzfahrzeuge möglichst über die vom Saubere Fahrzeuge Beschaffungsgesetz vorgegebenen Mindestquoten hinauszugehen, um eine vollständige Dekarbonisierung der Nutzfahrzeugflotte bis 2045 sicherzustellen.
 - c. die städtischen Liegenschaften diesem Bedarf folgend sukzessiv flächendeckend mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden.
 - d. von allen Einheiten im Stadtverbund, die mehr als 20 Nutzfahrzeuge betreiben, eine entsprechende Fahrzeugstrategie für die Transformation hin zu einer 100% emissionsfreien Fahrzeugflotte vorlegen, wobei in technisch oder betrieblich begründeten Ausnahmefällen auch Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen oder Antriebsarten gemäß den jeweils geltenden Vorgaben des europäischen und nationalen Rechts zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge zugelassen werden können.

5. 26-F-63-0014 - Setzantrag SPD

Erfolgsmodell weiterführen: Zusätzliche Frontkameras in ESWE-Bussen

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 21.01.2026 -

Ende 2021 hat die Rathaus-Kooperation den Grundstein für den Einsatz von Frontkameras zur Bekämpfung von Falschparkern auf Busspuren und an Bushaltestellen gelegt. Das Vorgehen hat Wiesbaden hier zum Pionier gemacht und sorgte deutschlandweit für Aufsehen und Neugier. Die Frontkameras werden seitens ESWE Verkehr positiv bewertet und als hilfreiches Instrument gesehen, welches zu einigen Verbesserungen auf Busspuren geführt hat; im Schnitt wurden zwischen 100 und 300 Verstöße durch die ESWE-Verkehr dokumentiert. Trotz der Verbesserungen kommt es allerdings immernoch zu "Verzögerungen im Linienverkehr" durch falschparkende Fahrzeuge.

Der wesentliche Baustein zu einer nachhaltigen Verhaltensänderung mit dem Ziel eines stabilen und zuverlässigen Busverkehrs ist das Risiko, beim Falschparken auf einer Bus-/Umweltspur "entdeckt" und geahndet zu werden.¹

Der Ausschuss für Mobilität wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. die Rückmeldungen des Personals zu den Frontkameras vorzustellen,
2. weitere Busse mit diesen Frontkameras auszustatten (beispielsweise im Rahmen von Neuanschaffungen) - mit dem Ziel, jeden fünften Bus auszustatten.

¹ <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/Schriftenreihe/Schriftenreihe-Verkehrssicherheit-21.pdf>

Anträge aus der Sitzung vom 04.12.2025:

6. 25-F-22-0118 - Setzantrag FDP

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.

7. 25-F-63-0094 - Setzantrag Die Linke

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-15-0049 - Setzantrag FWG/PRO AUTO

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?

9. 25-F-63-0095 - Setzantrag Volt

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“)² und das Projekt DIGI-V für Verkehrs- und Umweltdaten³. 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 Darmstadt⁴ 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 Lärmmessungen 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.⁵ In Münster bündelt das Smart City Dashboard Radverkehrszählungen, Parkhausauslastung und Umweltdaten als offene Plattform

² Datenwelt: Fahrradnutzung in Wiesbaden | Landeshauptstadt Wiesbaden

³ DIGI-V | Landeshauptstadt Wiesbaden

⁴ Datasets | Wissenschaftsstadt Darmstadt

⁵ Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen | Open.NRW

und fördert damit Bürgerbeteiligung und datenbasierte Planung.⁶ 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,
2. dezernatsübergreifend die Umsetzung eines umfassenden, öffentlich zugänglichen Mobilitäts-Dashboards für Wiesbaden („Wiesbaden Mobility Dashboard“) auf 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-22-0117 - Runde 2 CDU

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.

11. 25-F-63-0093 - Runde 2 Bündnis 90/Die Grünen

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 hingewiesen⁷.

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

⁶ Smart City Münster Dashboard

⁷ Nachhaltigkeitskonzept für das Programmgebiet „Sozialer Zusammenhalt Gräselberg“, Seite 7 (25-V-51-0020)

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,

1. eine Radverkehrsanbindung zwischen dem Gräselberg und der südöstlichen Innenstadt zu erarbeiten.
2. 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).
3. Maßnahmen zu priorisieren, die mit möglichst wenig finanziellen Aufwand umzusetzen sind.
4. entsprechende Maßnahmen zur Beschlussfassung vorzulegen.

Weitere Anträge zur Sitzung am 29.01.2026:

12. 26-F-22-0005 - Runde 2 FDP

Parkscheibenregelung Bewohnerparkzonen 4&5

- Antrag der Fraktionen FDP und CDU vom 21.01.2026 -

In den genannten Bewohnerparkzonen ist nach aktueller Regelung nur eine Parkzeit mit Parkscheibe von einer Stunde möglich. Dies hat zahlreiche negative Auswirkungen. Zuletzt haben sich Schülerinnen und Schüler der Oranienschule über diesen Zustand beschwert, weil mit dieser Regelung praktisch keine einfache und legale Parkmöglichkeit für die Schülerinnen und Schüler besteht. Grundsätzlich besteht auch dort Verständnis für die entsprechende Bewohnerparkregelung mit Parkscheibenregelung. Dennoch wurde der Wunsch geäußert die Parkzeit mit Parkscheibe zu verlängern.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, die Parkzeit mit Parkscheibe (kostenloses Parkscheibenparken) in den Bewohnerparkzonen 4 und 5 von aktuell 1 Stunde auf die Zeit von 2 Stunden zu verlängern.

13. 26-F-15-0004 - Runde 2 FWG/PRO AUTO

Verkehrsführung in der Schwalbacher Straße

- Antrag der Fraktion FWG/PRO AUTO vom 20.01.2026 -

Die neue Verkehrsführung in der Schwalbacher Straße ist verwirrend und unübersichtlich und somit gefährlich. Es ist daher nur eine Frage der Zeit, dass sich dort Unfälle ereignen.

Der Ausschuss für Mobilität wird gebeten zu beschließen:
Der Magistrat wird gebeten:

1. Nach Abschluss der größten Bauarbeiten für das Fernwärmenetz in der Schwalbacher Straße unverzüglich die alte Verkehrsführung auf der Westseite der Straße wiederherzustellen.
2. Zu prüfen, ob die alte Verkehrsführung auch vorher schon wieder eingerichtet werden kann.

14. Verschiedenes

Tagesordnung II

1. 23-F-63-0154

Weichen Stellen für eine neue Igelsteinkurve

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 29.11.2023 -

Hinweis:

Hierzu berät der Magistrat voraussichtlich in seiner Sitzung am 27.01.2026.

2. 24-F-63-0015

Nächtliches Parken in städtischen Parkhäusern

- Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke und Volt vom 28.02.2024 -

Hinweis:

Der Bericht von Dezernat V vom 06. Dezember 2025 steht im PIWi zur Verfügung.

3. 25-F-63-0042

ScanCars für mehr Fairness beim Parken

- Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke und Volt vom 04.06.2025 -

Hinweis:

Der Bericht von Dezernat V vom 14. Dezember 2025 steht im PIWi zur Verfügung.

4. 25-F-63-0055

Zentralisierung des städtischen Mängelmeldesystems

- Antrag der Fraktionen Volt, Bündnis 90/Die Grünen, SPD und Die Linke vom 20.08.2025 -

Hinweis:

Der Bericht von Dezernat II vom 19. Dezember 2025 steht im PIWi zur Verfügung.

5. 25-V-05-0035

DL 01/26-2

Aktualisierung der Stellplatzsatzung

6. 25-V-05-0043

DL 01/26-3

Anpassung Verkehrszuschuss zur Finanzierung der Lokalen Nahverkehrsorganisation

7. 25-V-66-0223

Bahnhof Erbenheim - Herstellung einer Park&Ride und Bike&Ride Anlage

Hinweis:

Hierzu berät der Magistrat voraussichtlich in seiner Sitzung am 27.01.2026.

8. 25-V-66-0225

DL 31/25-12

Radschnellweg Wiesbaden-Frankfurt (FRM3) - Weitere interkommunale Zusammenarbeit, Grundsatzvorlage

9. 25-V-66-0227

Stillgelegte Bahntrasse Erbenheim - Einrichtung einer Radverkehrsanlage

Hinweis:

Hierzu berät der Magistrat voraussichtlich in seiner Sitzung am 27.01.2026.

10. 25-V-66-0229

DL 01/26-10

Radschnellverbindung Wiesbaden-Mainz - 1. Bauabschnitt Klingholzstraße bis Theodor-Heuss-Ring

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**