

# Antrag Nr. 26-O-02-0020

## DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNE, SPD, Volt

---

### Betreff:

Mobilitätswende in der Innenstadt sichern - Gesundheitsschutz und Verkehrssicherheit nicht aufs Spiel setzen (Linke, Grüne, SPD und Volt)

### Antragstext:

#### Gemeinsamer Antrag der Fraktionen von DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNE, SPD und Volt:

Der Ortsbeirat Westend / Bleichstraße spricht sich dafür aus, dass folgende Maßnahmen auf Stadtebene ausdrücklich gesichert werden:

1. der Erhalt und weitere Ausbau von Rad- und Busverkehrsanlagen
2. der Erhalt von Tempo 30/40 in der Innenstadt als Beitrag zur Umsetzung des Lärmschutzaktionsplans und im Einklang mit den Anforderungen der VwV-StVO,
3. die weitere Verkehrsberuhigung der Wohnviertel, insbesondere zum Schutz von Kindern und Jugendlichen auf Schulwegen sowie älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen,
4. die Fortführung der Einrichtung von Fußgängerzonen, u.a. in der Wellritzstraße, der Mühlgasse und der Moritzstraße
5. der Erhalt der Pfortnerampeln und des Digi-V-Ampelsystems zur Sicherstellung freier Rettungswege und zur Luftreinhaltung.

Alle weiteren verkehrlichen Planungen haben sich an der Vision Zero zu orientieren und die Sicherheitsbedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmenden - insbesondere Kinder, ältere Menschen und Menschen ohne eigenes Kraftfahrzeug - vorrangig zu berücksichtigen.

Begründung:Die Ortsbeirat Westend/Bleichstraße stellt fest, dass die in den vergangenen Jahren umgesetzten Maßnahmen zur Mobilitätswende in der Wiesbadener Innenstadt, dem das Westend angehört, nicht allein verkehrspolitischer Natur sind, sondern wesentlich dem Schutz der Gesundheit, der Sicherheit und der Lebensqualität der Innenstadtbevölkerung dienen. Sie fordern den Magistrat sowie alle an künftigen koalitionspolitischen Verhandlungen beteiligten Parteien auf, diese Maßnahmen zu sichern und keinen Rückschritt hinter den erreichten Stand zuzulassen. Die rund 86.500 Menschen in den Innenstadtteilen leben (hier Mitte, Westend, Rheingauviertel / Hollerborn, Südost) wohnen und bewegen sich in einem dicht bebauten städtischen Raum, in dem Lärm, Luftschadstoffe und Verkehrsgefahren unmittelbare Gesundheitsrisiken darstellen. Viele der in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen sind keine politischen Ermessensentscheidungen, sondern Reaktionen auf konkrete rechtliche Verpflichtungen und gesundheitliche Notwendigkeiten.

#### **Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden**

Besonders schutzbedürftig sind diejenigen, die den öffentlichen Straßenraum nutzen müssen, ohne auf ein eigenes Kraftfahrzeug zurückgreifen zu können oder zu dürfen: Kinder und Jugendliche auf dem Schulweg, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Menschen mit geringem Einkommen. Sie sind auf sichere Gehwege, geschützte Radwege und verkehrsberuhigte Wohnstraßen angewiesen. Für sie ist der öffentliche Raum kein Komfortthema, sondern Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe.

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) benennt als oberstes Ziel aller verkehrlichen Maßnahmen die Verkehrssicherheit und legt die Vision Zero - keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden - als verbindliche Grundlage fest. Daraus folgt unmittelbar: Eine Maßnahme, die die Verkehrssicherheit nachweislich mindert - etwa die Anhebung von Tempo 30 auf Tempo 50 in sensiblen Bereichen - ist mit dieser Grundlage nicht vereinbar. Wer bestehende Schutzmaßnahmen zurückdrehen will, trägt die Beweislast dafür, dass dies mit den Anforderungen der VwV-StVO in Einklang steht.

#### **Lärmschutz als Rechtspflicht**

## Antrag Nr. 26-O-02-0020 DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNE, SPD, Volt

---

Die Einführung von Tempo 30/40 in weiten Teilen der Innenstadt erfolgte zur Umsetzung des vom Regierungspräsidium vorgeschriebenen Lärmschutzaktionsplans. Sie ist kein verkehrspolitisches Experiment, sondern eine rechtlich gebotene Maßnahme zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor gesundheitsschädlichem Lärm. Chronischer Lärm ist ein anerkannter Risikofaktor für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und psychische Belastungen - besonders bei Kindern und älteren Menschen.

### **Luftreinhaltung und freie Rettungswege**

Die Anpassung der Ampelschaltungen im Rahmen von Digi-V wurde unter anderem notwendig, um im Zuge der Diesellaffäre drohende Fahrverbote abzuwenden und die Luftqualität auf ein gesetzlich vorgeschriebenes Niveau zu heben. Auch dies war keine Kür, sondern Pflicht. Ein zentrales Element sind dabei die Pförtnerrampen, die den Zufluss des Kfz-Verkehrs in die Innenstadt dosieren und dafür sorgen, dass Staus - und die damit verbundenen Abgasemissionen - nicht im Innenstadtbereich entstehen, sondern außerhalb abgefangen werden. Dies dient nicht allein der Luftreinhaltung: Eine verstopfte Innenstadt gefährdet unmittelbar die Sicherheit der Bevölkerung, weil Feuerwehr und Rettungsdienste im Ernstfall nicht mehr rechtzeitig durchkommen. Freie Rettungswege in der Innenstadt sind damit keine verkehrspolitische Präferenz, sondern eine Frage von Leben und Tod.

Ein Rückdrehen dieser Maßnahmen würde bedeuten, gesetzliche Schutzpflichten gegenüber der eigenen Bevölkerung zu unterlaufen - und zwar zulasten derjenigen, die sich am wenigsten dagegen wehren können.

### **Belegte Wirksamkeit und demokratischer Rückhalt**

Die Modal-Split-Untersuchung aus dem Jahr 2025 belegt, dass die Maßnahmen wirken. Fuß- und Radverkehr haben deutlich zugenommen, der Kfz-Verkehr ist zurückgegangen. Die Fußgängerzonen in der Wellritzstraße, der Grabenstraße und der Gerichtsstraße haben die Quartiere städtebaulich aufgewertet und die lokale Wirtschaft gestärkt.

Wiesbaden, 09.06.2026