



# SITZUNGSVORLAGE

Nr. **1 7 - V - 3 6 - 0 0 1 7**  
(Jahr - V - Amt - Nr.)

Betreff:

Dezernat(e)

V

Erweiterte weitere Bedarfe Amt 36 für den Haushalt 2018/2019

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

## Stellungnahmen

Personal- und Organisationsamt	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
Kämmerei	reine Personalvorlage <input type="radio"/>	→ s. unten <input checked="" type="radio"/>
Rechtsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Umweltamt: Umweltprüfung	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Frauenbeauftragte nach - dem HGIG	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
- der HGO	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Straßenverkehrsbehörde	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Projekt-/Bauinvestitionscontrolling	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Sonstige:	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>

Beratungsfolge

DL-Nr.

(wird von Amt 16 ausgefüllt)

a)	Ortsbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Kommission	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Ausländerbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
b)	Seniorenbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Magistrat	Tagesordnung A <input checked="" type="radio"/>	Tagesordnung B <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Büro des Magistrats	Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>	
	Stadtverordnetenversammlung	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Ausschuss	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16	x wird im Internet/PIWI veröffentlicht	

## Bestätigung Dezernent

Andreas Kowol

Stadtrat

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

- Stellungnahme nicht erforderlich  
 Die Vorlage erfüllt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen.  
 → siehe gesonderte Stellungnahme

Imholz

Stadtkämmerer

## A Finanzielle Auswirkungen

Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind  **keine** finanziellen Auswirkungen verbunden.  
 finanzielle Auswirkungen verbunden.  
 (in diesem Fall bitte weiter ausfüllen)

### I. Aktuelle Prognose Ergebnisrechnung Dezernat

HMS-Ampel  rot  grün Prognose Zuschussbedarf:

abs.: 916.376,72 \*)  
 in %: \_\_\_\_\_

### II. Aktuelle Prognose Investitionsmanagement Dezernat

Investitionscontrolling  Investition  Instandhaltung

Budget verfügte Ausgaben (Ist): abs.: \_\_\_\_\_  
 in %: \_\_\_\_\_

### III. Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um  Mehrkosten  
 budgettechnische Umsetzung

IM	CO	Jahr	Bezeichnung	Gesamtkosten in €	darin zusätzl. Bedarf apl/üpl in €	Finanzierung (Sperre, Ertrag) in €	Kontierung (Objekt)	Kontierung (Konto)	Bezeichnung
	x	2018-2019	Sachkosten	50.000 p.a.			100608	677598 Umweltberatung D-Plan	IA Umweltmanagement
	x	2018-2019	Personalkosten	89.690 p.a.			1300162	630098 Personalaufwendungen D-Plan	KST Umweltberatung und -information
	x	2018-2019	Personalkosten	78.510 p.a.			1300159	630098 Personalaufwendungen D-Plan	KST Luft / Lärm
	x	2018-2019	Personalkosten	86.060 p.a.			1300158	630098 Personalaufwendungen D-Plan	KST Natur und Landschaft
	x	2018-2019	Personalkosten	86.060 p.a.			1300235	630098 Personalaufwendungen D-Plan	KST Energiereferat Klimaschutz/UVP-Koordination
	x	2018-2019	Personalkosten	86.060 p.a.			1300156	630098 Personalaufwendungen D-Plan	KST Schutz und Bewirtschaftung Gewässer
<b>Summe einmalige Kosten:</b>				<b>476.380 p.a.</b>					
<b>Summe Folgekosten:</b>									

#### Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:

Kalkulation der Personalkosten gemäß „Leitlinie Personalkostenkalkulation 2017“.  
 \*) Zu Pkt.I: Nach Berücksichtigung der SV Nr. 17-V-20-0037, Bericht Halbjahresergebnis 2017, auf Basis HMS-Auswertung, Stand Juni 2017.

## B Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Inhalte dieses Feldes werden (außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen) im Internet/Intranet veröffentlicht und dürfen den Umfang von 1200 Zeichen nicht überschreiten (soweit erforderlich: Ergänzende Erläuterungen s. Pkt. IV.; bei einigen Vorlagen (z. B. Personalvorlagen) entfallen die weiteren Ausführungen ab Pkt. I.) Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Es handelt sich um ein **Pflichtfeld**.

Erweiterte weitere Bedarfe Amt 36 für den Haushalt 2018/2019 für die Themen städtisches Fuhrpark- und Mobilitätskonzept, Luftreinhaltung, Lärminderung und E-Mobilität, Kommunale Biodiversitätsstrategie, Förderung technischer Anlagen aus dem Klimaschutzkonzept sowie Hochwasserschutzmaßnahmen, Sanierung von Bachkanalsystemen und Umsetzung Wasserrahmenrichtlinie

## Anlagen:

/

## C Beschlussvorschlag:

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass als Ergebnis der kursorischen Lesung am 27.09.2017 Dezernat V gebeten wurde die weiteren Bedarfe an Stellen, die nicht im Kämmereientwurf zum Haushaltsplan 2018/2019 aufgeführt sind, in einer gesonderten Sitzungsvorlage zur Beschlussfassung darzustellen.
2. Folgende Stellen werden im Rahmen der weiteren Bedarfe Dezernat V/Amt 36 und die Personal- und Sachkosten Dezernat V/ 36 zum Doppelhaushalt 2018/19 zugesetzt:
  - 2.1. eine Stelle (EG 13 TVöD) für die Entwicklung und Implementierung eines städtischen Fuhrpark- und Mobilitätskonzeptes. Hinzu kommen die Sachkosten in Höhe von je 50.000€/Jahr 2018 und 2019.
  - 2.2. eine Stelle (EG 11 TVöD) für die Koordination und Umsetzung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung und Lärminderung sowie für die Entwicklung und Umsetzung des E-Mobilitätskonzeptes und anschließender Förderungen ausgestattet.
  - 2.3. eine Stelle (EG 12 TVöD) für die Kommunale Biodiversitätsstrategie.
  - 2.4. eine Stelle (EG 12 TVöD) für die Förderung privater und städtischer Photovoltaik-Eigenstromnutzung und Solarthermienutzung, sowie Realisierung von PV-Anlagen mit Speicher zur Eigenstromnutzung und weiterer technischer Anlagen aus dem Klimaschutzkonzept.
  - 2.5. eine Stelle (EG 12 TVöD) für Hochwasserschutzmaßnahmen, der Sanierung von Bachkanalsystemen und der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie.

## D Begründung

### I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

### II. Demografische Entwicklung

*(Hier ist zu berücksichtigen, wie sich die Altersstruktur der Zielgruppe zusammensetzt, ob sie sich ändert und welche Auswirkungen es auf Ziele hat. Indikatoren des Demografischen Wandels sind: Familiengründung, Geburten, Alterung, Lebenserwartung, Zuwanderung, Heterogenisierung, Haushalts- und Lebensformen)*

### III. Umsetzung Barrierefreiheit

*(Barrierefreiheit nach DIN 18024 (Fortschreibung DIN 18040) stellt sicher, dass behinderte Menschen alle Lebensbereiche ohne besondere Erschwernisse und generell ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierbei ist insbesondere auf die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung zu achten bei der Erschließung von Gebäuden und des öffentlichen Raumes durch stufenlose Zugänge, rollstuhlgerechte Aufzüge, ausreichende Bewegungsflächen, rollstuhlgerechte Bodenbeläge, Behindertenparkplätze, WC nach DIN 18024, Verbreitung von Informationen unter der Beachtung der Erfordernisse von seh- und hörbehinderten Menschen)*

### IV. Ergänzende Erläuterungen

(Bei Bedarf können hier weitere inhaltliche Informationen zur Sitzungsvorlage dargelegt werden.)

#### **Zu Beschlussvorschlag 2.1.**

#### **Entwicklung und Implementierung eines städtischen Fuhrpark- und Mobilitätskonzeptes / eine Stelle E 13 und Sachkosten**

Mit finanzieller Unterstützung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) wurde in der Landeshauptstadt Wiesbaden ein integriertes Klimaschutzkonzept erarbeitet und mit Datum vom 17. Dezember 2015 in der Stadtverordnetenversammlung Beschluss Nr. 0537 beschlossen.

Das integrierte Klimaschutzkonzept bündelt und entwickelt die bisherigen Aktivitäten in der Landeshauptstadt Wiesbaden fort und ist die Grundlage für die weitere Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen und die Erreichung der Klimaschutzziele. Es beinhaltet eine umfassende Analyse aller energierelevanten Bereiche:

- Private Haushalte
- Industrie und Gewerbe, Handel, Dienstleistung
- Verkehr
- Kommunale Liegenschaften und Infrastruktur.

Zur Erreichung der Ziele aus dem Klimaschutzkonzept wurde daher eine Potentialanalyse in sieben Handlungsfeldern, zu denen auch der Bereich „Mobilität“ gehört, durchgeführt. Aus dieser Analyse wurde ein Maßnahmenkatalog entwickelt, sowie einzelne Maßnahmen priorisiert.

Innerhalb dieser priorisierten Maßnahmen findet sich u.a. die Einführung eines Mobilitätsmanagements bei der Stadt Wiesbaden und bei den städtischen Gesellschaften, verbunden mit weiteren Maßnahmen aus dem Bereich der Mobilität und der Schaffung einer Stelle für einen Mobilitätsmanager/eine Mobilitätsmanagerin.

Parallel dazu ergibt sich durch die aktuelle Rechtsprechung, den „Dieselgipfel“ und die daraus folgenden Konsequenzen bzw. Anforderungen an die Emissionsreduzierung des innerstädtischen Verkehrs ein dringender Handlungsbedarf für die Ballungsräume im Rhein-Main-Gebiet, so auch für die Landeshauptstadt Wiesbaden.

Eine städtische Maßnahme zur Erreichung der Vorgaben der Luftreinhalteplanung ist daher das Vorhaben „Betriebliches Mobilitätsmanagement/Fuhrparkmanagement Landeshauptstadt Wiesbaden“. Mit dem Vorhaben wird das Ziel verfolgt, alle Betriebs- und Hilfsfahrzeuge der Stadt und ihrer Gesellschaften auf Elektrobetrieb umzustellen.

Die operative Nutzung des Fuhrparks der Landeshauptstadt Wiesbaden ist derzeit dezentral organisiert. Davon ausgehend ist es das Bestreben der Landeshauptstadt Wiesbaden, den Status Quo der Organisation des städtischen Fuhrparks zu analysieren und durch die Einrichtung eines Fahrzeugpools die Ausnutzung der Fahrzeuge effizienter zu gestalten und ihre Anzahl zu verringern.

Durch ein Fuhrparkmanagement soll für die Landeshauptstadt Wiesbaden:

- eine gemeinsame Disposition die Effizienz (Kosten/Km) des Fuhrparks gesteigert werden, da auf diese Weise Überkapazitäten (Anzahl Fahrzeuge, Art der Fahrzeuge) abgebaut werden können,
- die Verfügbarkeit von Fahrzeugen in Zeiten großer Nachfrage durch Inanspruchnahme externer Kapazitäten, z.B. durch CarSharing gesteigert werden,
- durch eine gezielte Fahrtenplanung und Disposition das Potenzial der E-Mobilität optimal ausgeschöpft werden und
- die Emissionen des Fuhrparks gesenkt werden.

Darüber hinaus wird das Fuhrparkmanagement, welches die dienstliche Mobilität im Fokus hat, um ein Betriebliches Mobilitätsmanagement ergänzt, das auch die Arbeitswege der Mitarbeitenden sowie die Wege von Kunden und Besuchern einbezieht. Dadurch ergeben sich weitere Potenziale in Bezug auf besser Nutzung von Fahrzeugen, die Unterstützung nachhaltiger Mobilität der Mitarbeitenden sowie die Unterstützung verkehrspolitischer Strategien der Landeshauptstadt Wiesbaden durch Schaffung guter Beispiele für eine nachhaltige Mobilität.

Am 27. September 2017 wurde die Antragsskizze „SMART Wiesbaden - WI-Connect“ für das Sonderprogramm zur Förderung der Erstellung von Masterplänen des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingereicht. Die Erstellung eines Masterplans ist die Voraussetzung für die Teilnahme am Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“. Die Bildung des Fonds wurde am 2. August 2017 von der Bundesregierung im Rahmen des „Nationalen Forum Diesel“ beschlossen und hat die Unterstützung der Kommunen bei der längerfristigen Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität zum Ziel. Laut Bundesregierung ist für jede der 28 von der EU-Kommission benannten, von besonders hohen NO<sub>2</sub>-Belastungen betroffenen Regionen ein individueller Masterplan („green-city-Plan“) zu entwickeln und umzusetzen, mit Digitalisierung, Intelligenten Verkehrssystemen, intermodalen Mobilitätslösungen sowie mit zunehmender Automatisierung und Vernetzung im Individual- und Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV). Das städtische Fuhrparkmanagement und das betriebliche Mobilitätsmanagement sind Bausteine, die in der Antragsskizze „SMART Wiesbaden - WI-Connect“ enthalten sind und durch den Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ gefördert werden sollen.

#### Personalmittel

Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist es, die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Bereich „Mobilität“ zu unterstützen und zu sichern.

Es ist daher notwendig, die Stelle eines Mobilitätsmanagers/einer Mobilitätsmanagerin zu schaffen, die sowohl die konzeptionelle Bearbeitung als auch die spätere Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie der weiteren Maßnahmen aus dem Handlungsfeld „Mobilität“, wie etwa Übertragung des betrieblichen Mobilitätsmanagements auf Unternehmen, langfristig zu betreuen.

Der Mobilitätsmanager/die Mobilitätsmanagerin ist unabdingbar für die Mitarbeit des Masterplans „SMART Wiesbaden - WI-Connect“ für das städtische Fuhrparkmanagement und das betriebliche Mobilitätsmanagement.

#### Sachkosten

Zur Entwicklung und Implementierung eines städtischen Fuhrpark- und Mobilitätskonzeptes besteht die Möglichkeit, Fördermittel aus dem Fonds „Nachhaltige Mobilität“ zu erhalten. Hier ist ein städtischer Eigenanteil erforderlich, so dass im Haushalt entsprechende Mittel der Stadt Wiesbaden bereitgestellt werden müssen.

#### **Zu Beschlussvorschlag 2.2.**

#### **Mitwirkung und Umsetzung Luftreinhalteplanung, Lärminderungsmaßnahmen, Entwicklung und Umsetzung E-Mobilitätskonzept / eine Stelle E 11**

#### Luftreinhaltung

Der Luftreinhalteplan für die Stadt Wiesbaden ist Gegenstand einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und des Verkehrsclubs Deutschland e.V. Das Ziel der Kläger ist die Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Grenzwerts von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresdurchschnitt. Im Jahr 2016 wurden an den beiden verkehrsnahen Messstationen im Stadtgebiet ein Jahresmittelwert von 53 bzw. 51 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> ermittelt. Das annähernd gleichbleibende Belastungs-Niveau z.B. an der Messstation Ringkirche in den Jahren 2014 (52,5 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>) bis 2016 (52,9 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>) zeigt, dass weitere Maßnahmen dringend notwendig sind, um die Grenzwerte einzuhalten und die Gesundheit der Wiesbadener Bürgerinnen und Bürger zu schützen.

Wiesbaden ist in der aktuellen Diskussion insbesondere um Dieselfahrverbote in Innenstädten akut von gerichtlichen und behördlichen Zwangsmaßnahmen bedroht, die unabsehbare Folgen auf die Funktionsfähigkeit, Ver- und Entsorgung sowie Mobilität von Personen, Handel und Wirtschaft in der Landeshauptstadt hätten, wenn keine geeigneten Maßnahmen ergriffen werden.

Am 2. August diesen Jahres wurde von der Bundesregierung der Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ beschlossen (Fördervolumen: 1 Milliarde Euro). Zielgruppe sind die Kommunen in Ballungsräumen, die von besonders hohen NO<sub>2</sub>-Belastungen betroffen sind. Wiesbaden zählt zu den Förderberechtigten. Der Fond soll die Kommunen bei der längerfristigen Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität unterstützen. Voraussetzung für die Teilnahme an dem Fonds ist die Entwicklung eines individuellen Masterplans („green-city-Plan“). Am 27. September 2017 wurde die Antragsskizze mit dem Titel „SMART Wiesbaden - WI-Connect“ für das Sonderprogramm zur Förderung der Erstellung von Masterplänen des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingereicht.

Für die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung im Rahmen des Masterplans, des Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ und der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes benötigt das Umweltamt personelle Unterstützung. Zentral bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen ist die Zusammenarbeit mit den beteiligten städtischen Ämtern und Eigenbetrieben, den Ortsbeiräten, dem Regierungspräsidium Darmstadt, dem Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung sowie weiteren gesellschaftlichen Akteuren. Zu den Aufgaben gehören auch die Koordination und Kommunikation der Maßnahmen wie auch die Analyse der Wirksamkeit und die Evaluation unter Betrachtung von ökonomischen, sozialen und ökologischen Gesichtspunkten.

### Lärminderung

Eine weitere wichtige Aufgabe sind Maßnahmen zur Lärminderung. Durch die Einführung der Lärminderungsplanung im Jahr 1990 (§ 47a Bundes-Immissionsschutzgesetz) wurde ein rechtliches Instrumentarium geschaffen, die Lärmbelastung durch verschiedene Lärmquellen in ihrer Summenwirkung zu erfassen und koordiniert dagegen vorgehen zu können. Deutlich höheres Gewicht erhielt die Lärminderungsplanung schließlich mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Die Richtlinie wurde mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24.06.2005 in nationales Recht überführt (Lärminderungsplanung § 47a bis § 47f).

Die Lärminderungsplanung umfasst Lärmkarten und Lärmaktionspläne für sämtliche Hauptlärmquellen und Ballungsräume. Die Lärmkartierung wird in Hessen alle fünf Jahre durch das HLUNG durchgeführt, darauf aufbauend folgt die Lärmaktionsplanung. Die Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist die Bewertung der Lärmsituation und die Formulierung von Maßnahmen, Konzepten und Strategien, um unter Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit, der zuständigen Fachbehörden und Baulastträger zur Lärmreduzierung beizutragen und Lärmbelastungen entgegen zu wirken.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden die Kommunen aufgefordert, Lärminderungsmaßnahmen zu benennen und Vorschläge zu prüfen. Die Lärminderungsplanung betrachtet Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- und Flugverkehrslärm sowie Lärm, der von Industrie- und Gewerbeanlagen ausgeht.

Die Koordination, Information, Bewertung der Lärmkartierung und Lösungssuche für Lärmkonflikte in Kooperation mit den beteiligten Ämtern, Ortsbeiräten, Bürgerinnen und Bürger, Bürgerinitiativen etc. kann aufgrund der im Produktbereich erreichten Auslastungskapazitäten nicht mehr im vollen Umfang geleistet werden.

### Elektromobilitätskonzept

Das Umweltamt hat im Januar 2017 einen Antrag auf Förderung eines Elektromobilitätskonzepts für den Individualverkehr gestellt, der Bewilligungsbescheid ist im Sommer 2017 eingetroffen. Zurzeit läuft das Vergabeverfahren.

Mit dem Elektromobilitätskonzept sollen folgende Ziele verfolgt werden:

- Beitrag zu den Klimaschutzziele der Landeshauptstadt Wiesbaden
- Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen, insbesondere der NO<sub>2</sub>-Emissionen
- Umdenken der Wiesbadener Bürgerschaft in Richtung nachhaltige Mobilität
- bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Entwicklung von positiven Anreizen zur Nutzung von Elektromobilität

Im zu erstellenden Elektromobilitätskonzept sollen die aktuellen technischen Möglichkeiten und die zukünftigen Entwicklungen Berücksichtigung finden. Insgesamt sollen sieben Bausteine entwickelt werden. Als zentraler Baustein wird ein Ladeinfrastrukturkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden erarbeitet, das an dem prognostizierten Bedarf der nächsten fünf bis 15 Jahren ausgerichtet sein soll.

Die personelle Ausstattung ist für die Entwicklung und Umsetzung des Elektromobilitätskonzepts sowie daran anschließender Fördermittelanträge und deren Umsetzung, z.B. zur Ladeinfrastruktur, nicht ausreichend. Zu den Aufgaben gehört auch die Kommunikation mit relevanten Akteuren (z.B. ESWE Versorgung) und die Information an die Bürgerschaft und die Ortsbeiräte.

### Personalmittel

Für die genannten Aufgaben in den Bereichen Luftreinhaltung, Lärminderung und E-Mobilität ist die Schaffung einer Stelle im Produktbereich Luft und Lärm notwendig. Um den fachlichen Anforderungen gerecht werden zu können, ist ein abgeschlossenes ingenieurwissenschaftliches Studium (Dipl.-Ing. (FH), Bachelor of Engineering oder Bachelor of Science) erforderlich.

### **Zu Beschlussvorschlag 2.3.**

#### **Kommunale Biodiversitätsstrategie / eine Stelle E 12**

Der Produktbereich Natur und Landschaft plant, stellt her, entwickelt und pflegt alle städtischen Kompensationsflächen, die im Rahmen der Bauleitplanung festgesetzt werden. Aufgrund der Vielzahl von Bauleitplanungen im Stadtgebiet Wiesbaden, sind auch in entsprechendem Maße Kompensationsflächen hinzugekommen, die zu planen, auszuschreiben, herzustellen, zu pflegen und dauerhaft zu betreuen sind, einschließlich naturschutzfachlichem Monitoring.

Darüber hinaus betreut der Produktbereich Natur und Landschaft auch vertraglich gesicherte Flächen aus Planfeststellungsverfahren, z.B. Kompensationsmaßnahmen auf städtischen Grundstücken der Bahn (Ausbau ICE-Trasse).

Alle Flächen werden zielorientiert und unter den Gesichtspunkten Biodiversität, Artenschutz, biologische Vielfalt, Schaffung von Lebensräumen und Lebensstätten sowie Schaffung von Vernetzungsstrukturen entwickelt.

Darüber hinaus hat der Produktbereich qualitativ hochwertige Biotope übernommen, insbesondere das Gebiet „Kalkofen“ im Jahr 2017. Für dieses Gebiet ist eine besondere Pflege- und Entwicklungskonzeption zu erarbeiten und pflegerisch umzusetzen.

Ferner hat es in den letzten Jahren eine Zunahme von städtischen Förderprogrammen gegeben, die fachlich abzarbeiten und zu betreuen sind und begleitet werden müssen. Hierzu zählen insbesondere das Streuobstförderprogramm, das Lebensraumkonzept Hegering Ost und weitere Artenschutzprogramme, sowie zukünftige Entwicklung von Feldrainen und Blühstreifen unter Beteiligung von Umweltverbänden, Imkern und Landwirten.

Darüber hinaus ist die Beauftragung, Betreuung und Umsetzung von Artenprogrammen und Artenkartierungen im Stadtgebiet erforderlich, um über entsprechende Fachgrundlagen im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren, Sanierungsprogrammen und Planungsverfahren zu verfügen. Dieser Aufgabenbereich ist aufgrund der personellen Situation derzeit nicht zu bearbeiten, diese Grundlagenkenntnisse sind aber in den o.g. Verfahren von grundsätzlicher Bedeutung.

Ein weiterer Aufgabenbereich, die qualitative Heckenpflege im gesamten Außenbereich des Stadtgebietes hat in den letzten Jahren aufgrund der naturschutzfachlichen Bedeutung dieser Heckenstrukturen als Lebensraum und Lebensstätte zugenommen und muss intensiver und fachlicher betreut werden. Dies gilt auch für ein naturschutzfachliches Monitoring.

Diese umfangreichen Aufgabenzuwächse und die erhöhten rechtlichen und fachlichen Anforderungen an die oben genannten Aufgabenbereiche sowie den zur Verfügung gestellten zusätzlichen Sachmitteln für den Unterhalt der Grundstücke Wiesbaden und AKK, den Kalkofen und das Förderprogramm Streuobstwiesen sind die Grundlage für den erhöhten aktuellen Stellenbedarf. Nur mit der Schaffung von zusätzlichem Personal sind diese Aufgaben fach- und sachgerecht zu bewältigen.

Um fachlichen Anforderungen gerecht werden zu können, ist im Produktbereich Natur und Landschaft eine zusätzliche Ing.-Stelle mit der Qualifikation „Abgeschlossenes Studium der Landschaftspflege, Landschaftsarchitektur oder gleichwertig; Diplom, Bachelor, Master“ erforderlich, mit speziellen Kenntnissen über Flora und Fauna, Verwaltungsverfahrenrecht, Naturschutzrecht, Förderrichtlinien, Vergaberichtlinien der Stadt Wiesbaden (VOL).

#### **Zu Beschlussvorschlag 2.4.:**

#### **Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen durch Förderung privater Photovoltaik-Eigenstromnutzung und Solarthermienutzung, Realisierung von PV-Anlagen mit Speicher zur Eigenstromnutzung sowie Umsetzung von weiteren technischen Anlagen aus dem Bereich der Erzeugung von Erneuerbaren Energien / eine Stelle E12**

Das Themenfeld der erneuerbaren Energien hat einen besonderen Stellenwert in der Landeshauptstadt Wiesbaden, da die 20-20-20-Ziele auch das Ziel formulieren, den Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch bis zum Jahr 2020 auf 20 % zu steigern. Die Ergebnisse der letzten Energiebilanzen zeigen, dass in den letzten Jahren eine deutliche Zunahme bei den erneuerbaren Energien erfolgte. Die Steigerung beruht insbesondere auf dem deutlichen Zuwachs bei erneuerbaren Energien zur Fernwärmeversorgung. Weitere priorisierte Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept fordern den Ausbau der Photovoltaik zur Eigenstromnutzung sowie Kampagnen zur Photovoltaik um die Stromerzeugung aus Erneuerbaren Energien zu steigern.

Durch das Umweltamt der Stadt Wiesbaden wurde bereits 2017 eine Solarkampagne „Mein Haus Kann`s“ durchgeführt, um die bereits vielfältigen Aktivitäten in dem Bereich zu verstärken. Außerdem werden bereits mehrere eigene PV-Anlagen auf städtischen Liegenschaften betrieben.

Parallel dazu wurde, begründet durch den Beschluss-Nr. 0226 der Stadtverordnetenversammlung vom 29. Juni 2017, ein neues Programm zur Förderung des Ausbaus der privaten PV-Anlagen vorbereitet, ein weiterer Punkt im Beschluss ist die Prüfung der laut Solarkataster Photovoltaikgeeigneten Dachflächen öffentlicher Gebäude und entsprechende Realisierung von PV-Anlagen mit Speicher zur Eigenstromnutzung. Um diesen Bereich noch weiter auszubauen, wird zurzeit geprüft, welche weiteren Liegenschaften sich zur Errichtung von PV-Anlagen eignen. Der Bau und die Errichtung dieser Anlagen sowie die ständige Betreuung werden zusätzliche personelle Kapazitäten binden.

Weitere Maßnahmen/Kampagnen zum Ausbau der Solarthermie werden in Zukunft geplant. Dies sowie noch weitere Klimaschutzmaßnahmen aus dem Konzept zur Förderung der Nutzung von Erneuerbaren Energien, sind mit dem bestehenden Personal im Umweltamt nicht zusätzlich leistbar.

Mit der Erzeugung von Solarstrom wird nicht nur aktiv CO<sub>2</sub> gespart, sondern konsequent an dem gemeinsam beschlossenen 20-20-20 Ziel gearbeitet. Es ist daher notwendig, eine Stelle im Produktbereich Klimaschutz und Klimaanpassung zu schaffen, die die Umsetzung und Begleitung dieser Maßnahmen dauerhaft ermöglicht.

## Zu Beschlussvorschlag 2.5.

### Hochwasserschutzmaßnahmen, Sanierung von Bachkanalsystemen und Umsetzung Wasserrahmenrichtlinie / eine Stelle E12

#### Hochwasserschutzmaßnahmen

Gemäß Wasserhaushaltsgesetz (§5 Abs. 2) ist jede Person, die durch Hochwasser betroffen sein kann, im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren verpflichtet, geeignete Vorsorgemaßnahmen zum Schutz zu treffen. Für die großen Gewässer wie Main und Rhein, mit einer Hochwasservorwarnzeit von mehreren Tagen, liegen sogenannte Hochwasserrisikomanagementpläne vor. Die Vorwarnzeit für kleinere Gewässers liegt bei rd. 0,5 h. Hier können keine aktiven, sondern nur passive Schutzmaßnahmen getroffen werden. Aktuell läuft eine Studie am Rambachsystem, die Schwachstellen des Gewässers (überflutungsgefährdete Bereiche) aufzeigt und mögliche Verbesserungen vorschlägt.

Aufgrund der zunehmenden Starkregenereignisse gehen auch von anderen Gewässern, aber auch von un bebauten Außengebieten und Straßen, Gefahren für eine Überflutung der bebauten Bereiche aus. Diese gilt es herauszuarbeiten, zu bewerten, sinnvolle Maßnahmen und Informationen für betroffene Bürger zu erarbeiten. Des Weiteren sind einzelne kleine bauliche Maßnahmen (z. B. partielle Erhöhung einer Mauer) zu planen, genehmigungsbehördlich abzustimmen und die bauliche Durchführung zu beauftragen. Eine strukturierte Koordination und Information der entsprechenden Maßnahmen, gerade auch unter Berücksichtigung ökonomischer Effizienz in Verbindung mit Aspekten der Daseinsvorsorge ist in einer Landeshauptstadt notwendig. Die umfangreichen, anspruchsvollen und zusätzlichen Aufgaben können, aufgrund der bereits jetzt schon im Produktbereich erreichten Auslastungskapazitäten, nicht geleistet werden.

Auch wenn Hochwasserschutz immer auf eine bestimmte Jährlichkeit bezogen und somit endlich ist, spielt er im Rahmen der Daseinsvorsorge eine bedeutende Rolle.

#### Bachkanalsysteme

Es gibt rd. 16 km unterirdische Bachwasserkanäle unterschiedlicher Dimensionen (von Durchmesser 0,3 m bis hin zu Abmessungen von 4,5 m x 5,0 m (Salzbachkanal)). Teilweise sind diese gemauerten Kanäle über 100 Jahre alt. Viele Gewässerabschnitte wurden in den 30er, 50er und 70er Jahren des letzten Jahrhunderts häufig in den Straßenräumen in Betonrohren verlegt. Der aktuelle Zustand sämtlicher Bachwasserkanäle ist nicht bekannt und wurde bislang auch nicht systematisch erfasst und bewertet. Vereinzelt durchgeführte Befahrungen, z.B. in der Obergasse in Naurod haben ergeben, dass die Betonrohre nicht nur undicht, sondern auch statisch in einem sehr schlechten Zustand sind und über die gesamte Strecke erneuert (TIP-Verfahren) werden mussten. Seit kurzem ist dem Umweltamt bekannt, dass in dem großen Salzbachkanal unter der Fahrbahn, zumindest punktuell, Risse vorhanden sind.

Aktuell läuft im Umweltamt das Ausschreibungsverfahren zur Dokumentation des Zustandes sämtlicher Bachkanäle. Demnächst steht die Ausschreibung zur Bewertung des Zustandes und der Bedarfsplanung für eine Sanierung an. Aufgrund der bislang zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ist hierfür ein Zeitraum von 2 bis 3 Jahren vorgesehen. Die Maßnahmen erfordern eine kontinuierliche Weiterbearbeitung, durch weitere Ausschreibungsverfahren und Koordinationsaufgaben bei der eigentlichen Sanierung der maroden Bachkanalabschnitte. Aufgrund der bereits jetzt schon im Produktbereich erreichten Auslastungskapazitäten, kann diese zusätzliche Arbeit nicht aufgefangen werden.

Es kommt zu weiteren, nicht mehr vertretbaren zeitlichen Verzögerungen bei der Erkundung der Bachkanäle, die nach jetzigem Kenntnisstand über den Zustand vor allem der sehr großen Bachwasserkanäle aus verkehrssicherungsrechtlichen Erwägungen nicht verantwortbar sind.

### Umsetzung Wasserrahmenrichtlinie

Die Aufgaben zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie sind gesetzliche Pflichtaufgaben und umfassen die Durchführung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Zielvorgabe war laut WHG ursprünglich Ende 2015, jetzt wurde die Verlängerung des 2. Bewirtschaftungszeitraums bis Ende 2021 beschlossen. Die Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt Wiesbaden erstrecken sich vor allem auf die Beseitigung von Wanderhindernissen (z. B. Wehre) und strukturverbessernde Maßnahmen.

Aktuell sind in Wiesbaden 65 Wanderhindernisse umzugestalten und an 63,7 km Fließgewässer 3. Ordnung strukturverbessernde Maßnahmen vorzunehmen. Bislang wurde in Wiesbaden erst ein Bruchteil der vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) vorgegebenen Maßnahmen umgesetzt.

Die zuständige Mitarbeiterin reduziert seit dem 02.12.2008 ihre Arbeitszeit gemäß § 63 Abs. 3 des hessischen Beamtengesetzes (HBG) von 42 auf 17 Stunden wöchentlich. Sie hat eine weitere Verlängerung ab 01.01.2018 für zwei Jahre beantragt und bereits angekündigt, darüber hinaus ihre Arbeitszeit zu reduzieren. Seit 15.07.2017 konnten die restlichen 25 Stunden besetzt werden. Dennoch reicht die personelle Ausstattung bei weitem nicht aus, die erforderlichen Maßnahmen in absehbarer Zeit umzusetzen.

Es steht zu befürchten, dass durch die EU Strafzahlungen erfolgen, die defizitbezogen auf die jeweiligen Kommunen umgelegt werden. Zudem soll ab 2020 die Förderquote jährlich um 5 % reduziert werden. Dies wirkt sich auf den von der Landeshauptstadt zu erbringenden Eigenanteil aus.

### Personalmittel

Es ist notwendig, eine Stelle im Produktbereich Schutz und Bewirtschaftung der Gewässer zu schaffen, die Hochwasserschutzgefahren analysiert und bewertet und daraus Informationen für die Bürgerschaft erstellt, Hochwasserschutzmaßnahmen koordiniert, Ausschreibungsverfahren und Aufgaben der Koordination bei der Sanierung der Bachkanäle übernimmt und Maßnahmen im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie umsetzt.

### V. Geprüfte Alternativen

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen.)

Wiesbaden, 10. Oktober 2017

Andreas Kowol  
Stadtrat