



SITZUNGSVORLAGE

Nr. **1 8 - V - 0 5 - 0 0 2 3**
(Jahr-V-Amt-Nr.)

Betreff: **Dezernat(e) V**

Bereitstellung der Infrastruktur für den emissionsfreien ÖPNV

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

Stellungnahmen

| | | |
|-------------------------------------|---|---|
| Personal- und Organisationsamt | nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/> | erforderlich <input 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. <small>(wird von Amt 16 ausgefüllt)</small> | |
| a) | Ortsbeirat | nicht erforderlich <input type="radio"/> | erforderlich <input checked="" 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 type="radio"/> | Tagesordnung B <input type="radio"/> |
| | Eingangsstempel Büro des Magistrats | Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/> | |
| | Stadtverordnetenversammlung Ausschuss | nicht erforderlich <input type="radio"/> | erforderlich <input checked="" type="radio"/> |
| | Eingangsstempel Amt 16 | öffentlich <input checked="" type="radio"/> | nicht öffentlich <input type="radio"/> |
| | <input checked="" type="checkbox"/> 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.: _____
 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 (Sperr, Ertrag) in € | Kontierung (Objekt) | Kontierung (Konto) | Bezeichnung |
|--------------------------------|----|------|-------------------------|-------------------|------------------------------------|-----------------------------------|---------------------|--------------------|--|
| | X | 2019 | 80 Parkplatz Salzbaehue | 141.546 | | | 103267 | 500350 | Umsatzerlöse aus Verpachtung von unbebauten Grundstücken |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| Summe einmalige Kosten: | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| Summe Folgekosten: | | | | | | | | | |

Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:

Planwert 2019 auf 103267: 217.900,- €
 Bewirtschaftete Parkplätze insg.: 488. Davon von ESWE Verkehr für Busse benötigt: 317
 Ergibt Mindereinnahmen bei Amt 80 i.H.v. 141.546,- €

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**.

Zur erfolgreichen und termingerechten Umsetzung des emissionsfreien ÖPNV in Wiesbaden, insbesondere zur sukzessiven Umstellung der Busflotte auf E-Busse, sind Entscheidungen in Bezug auf die Infrastruktur erforderlich. Dafür notwendig ist die Umstrukturierung und Umgestaltung der dafür benötigten Flächen des Betriebshofgeländes der ESWE Verkehr an der Gartenfeldstraße 18 sowie des Geländes des Parkplatzes Salzbachau. Im ersten Schritt zum emissionsfreien ÖPNV in der Landeshauptstadt erfolgt die Beschaffung von 56 E-Bussen samt Ladeinfrastruktur (LIS) bereits in 2019. Für die Gewährleistung des reibungslosen Betriebs der ESWE Verkehr während dieses Transformationsprozesses ist es unabdingbar, zentrale infrastrukturelle Entscheidungen (insbesondere Standortentwicklung, Umspannwerk) sehr kurzfristig zu treffen und die notwendigen Schritte für die weitere Planung und Umsetzung einzuleiten.

Anlagen:

- Anlage 1: Lageplan Betriebshof ESWE Verkehr mit Salzbachau
- Anlage 2: ELW Installationsplan Infrastruktur

C Beschlussvorschlag:

1. Es wird zur Kenntnis genommen:

- 1.1 Die Stadtverordnetenversammlung hat bereits mit Beschluss Nr. 0233 (Tagesordnung II Punkt 13 der öffentlichen Sitzung am 29. Juni 2017) vom Austausch der Dieselbusflotte der ESWE Verkehr durch batteriebetriebene E-Busse Kenntnis genommen.
- 1.2 Im ersten Schritt zum emissionsfreien ÖPNV erfolgt bereits in 2019 die Beschaffung von 56 E-Bussen samt Ladeinfrastruktur (LIS) durch die ESWE Verkehr.
- 1.3 Die Kapazitäten auf dem Gelände des Betriebshofes der ESWE Verkehr sind für die Abstellung und Ladung (inklusive der Installation der benötigten LIS) nicht ausreichend.
- 1.4 Der Bau eines neuen ortsnahen Umspannwerks ist die Voraussetzung die notwendige Ladeleistung für den emissionsfreien ÖPNV.
- 1.5 Die sw netz sieht bis 2050 eine signifikante Ausweitung der aktuellen Elektrizitätsinfrastruktur Projekte vor, dies nicht zuletzt auf Grund des Leistungsmehrbedarfs durch die abzusehende Sektorenkopplung in den Bereichen Mobilität und Wärme. Das Umspannwerk wird zentraler Bestandteil einer neuen Energieversorgungsinfrastruktur der sw netz und ist daher nicht nur für E-Busse, sondern allgemein für die Umstellung von fossilen Energieträgern auf Elektrische Energie unabdingbar.
- 1.6 Es wurde für das Umspannwerk eine aufwändige Alternativenprüfung der Standorte Murnastraße und Betriebshof ESWE Verkehr durchgeführt.
- 1.7 Die sw netz wird das Umspannwerk errichten und betreiben.

2. Einbindung Gelände Parkplatz Salzbaehue in Gesamtkonzept

- 2.1 Der provisorischen Nutzung eines Teiles des Geländes des Parkplatzes Salzbaehue durch die ESWE Verkehr für ab 2019 auszuliefernde Elektrobusse (E-Busse) samt Installation der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur ab Januar 2019 wird grundsätzlich zugestimmt. Die ESWE Verkehr muss ggf. an diesem Standort auch Dieselsebusse abstellen, insbesondere während der Phase der Umgestaltung des Betriebsgeländes.
- 2.2 Dezernat V/ESWE Verkehr wird beauftragt, mit dem Amt für Wirtschaft und Liegenschaften die Bereitstellung der benötigten Parkplatzteilfläche zu klären. Dabei sind Mindereinnahmen beim Amt für Wirtschaft und Liegenschaften gegenüber dem Ansatz im städtischen Haushalt durch ESWE Verkehr zu kompensieren.
- 2.3 Es wird zur Kenntnis genommen, dass der ESWE Verkehr für die Sicherstellung des Betriebsablaufs zwischen dem Gelände des Betriebshofs und der Salzbaehue eine Überfahrtsmöglichkeit für die E-Busse bzw. Dieselsebusse für die Gartenfeldstraße erhält. Dez. V/66 wird beauftragt, hierfür die erforderlichen straßenrechtlichen Schritte einzuleiten.

3. Standort Umspannwerk (UW):

- 3.1 Die Stadtverordnetenversammlung nimmt Kenntnis von der optimalen Standortfindung für das Umspannwerk auf dem Betriebshofgelände der ESWE Verkehr an der Gartenfeldstraße 18 in Abstimmung mit der sw netz und der ELW.
- 3.2 Die StvV. nimmt zur Kenntnis, dass auch in Folge des großen Zeitdrucks für die Genehmigung und Errichtung des Umspannwerks zur Absicherung der Umsetzung des emissionsfreien ÖPNV in Wiesbaden die erfolgte Untersuchung hiermit das bestmögliche Resultat erbrachte.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

Umsetzung des emissionsfreien ÖPNV in Wiesbaden, hier: Infrastrukturentwicklung. Insgesamt betrifft dies:

- die Gewährleistung, dass der Betrieb des Busbahnhofs mit allen dafür jeweils erforderlichen Flächen zu jedem Zeitpunkt garantiert ist,
- die notwendige, interimistische Einbindung des Geländes des P+R-Parkplatzes Salzbaehue in das Gesamtkonzept unter der Sicherstellung uneingeschränkter Zugänglichkeit für den Betrieb der ESWE Verkehr,
- die Lage und Funktionalität des erforderlichen Umspannwerks,
- die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen auf allen interimistisch und permanent benötigten Flächen am Standort.

Zu 2) Einbindung Gelände Parkplatz Salzbachau in Gesamtkonzept:

Aufgrund der kurzen Ein- und Ausrückwege für den Linienverkehr ist der Standort Gartenfeldstraße 18 für die Erfüllung der Aufgaben der ESWE Verkehr als multimodaler Mobilitätsdienstleister der Landeshauptstadt optimal. Der Betriebshof der ESWE Verkehr soll mit Ladeinfrastruktur (LIS) ausgestattet werden, um die zu beschaffenden E-Busse abstellen und laden zu können. Des Weiteren soll der Betriebshof der ESWE Verkehr insgesamt für E-Busse ertüchtigt werden, dazu zählt z. B. die Hochvoltinfrastruktur-Umrüstung der Werkstätten für die Elektromobilität.

ESWE Verkehr beabsichtigt eine Teilüberbauung seines Betriebsgeländes, auch um mehr Kapazitäten für das Abstellen von Bussen zu schaffen. Bis diese Ertüchtigung erfolgt ist, sollen die E-Busse sowie bei Bedarf auch Dieselmotorenbusse interimistisch auf dem Parkplatz Salzbachau abgestellt werden. Dies erfolgt ganz oder teilweise anstelle der bisherigen Nutzung als grundsätzlich kostenpflichtiger öffentlicher Parkplatz. Auch auf dem Busabstell- und Ladegelande auf der Salzbachau werden Hochvoltladeanlagen errichtet und betrieben.

Für die dedizierte Nutzung für Betriebsabläufe der ESWE Verkehr und insbesondere die Überfahrt von E-Bussen und nach Bedarf auch Dieselmotorenbussen vom ESWE Verkehr-Betriebshofgelände zum Busabstell- und Ladegelande auf der Salzbachau und zurück bedarf es einer Überfahrtgenehmigung der Gartenfeldstraße für betriebliche Zwecke. Wegen dieser komplexen Betriebsabläufe bei der ESWE Verkehr stellt eine geprüfte Gesamtüberbauung des Betriebshofgeländes keine mögliche Alternative dar.

Zu 3) Standort Umspannwerk (UW):

Das für die Stromversorgung der anzuschaffenden E-Busse notwendige Umspannwerk wird am nördlichen Ende des Geländes der ESWE Verkehr GmbH errichtet, wo sich derzeit Mitarbeiterparkplätze sowie eine Gasdruckregelanlage samt Gasleitungen befinden. Das Grundstück soll der sw netz für die Errichtung und den Betrieb des benötigten Gebäudes samt technischer Ausstattung gegen Eintragung einer Grunddienstbarkeit oder der Veräußerung der benötigten Grundstücksteile zu einem ortsüblichen Preis zur Verfügung gestellt werden. Die Errichtung und der Betrieb des UW soll an den Erfordernissen einer möglichen Teilüberbauung des Betriebsgeländes der Mainzer Straße orientiert werden und diese nicht behindern.

Alternative Standorte wurden geprüft, sind jedoch in der Gesamtbetrachtung insbesondere aus Kostengründen und zeitlichen Restriktionen nicht vorteilhafter.

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

Zu 1) Standort Umspannwerk (UW):

Das UW am Standort des Betriebsgeländes der ESWE Verkehr stellt auch für die sw netz einen zentralen Knoten in Wiesbaden dar, dessen Errichtung zur Erfüllung der Versorgungsaufgaben zeitkritisch ist. Die sw netz sieht bis 2050 eine signifikante Ausweitung der aktuellen Elektrizitätsinfrastruktur über konkrete Projekte vor, dies nicht zuletzt auf Grund des Leistungsmehrbedarfs durch die abzusehende Sektorenkopplung in den Bereichen Mobilität und Wärme. Insbesondere soll durch die Umsetzung eines neuen Netzkonzeptes für das 110-kV-Netz in Wiesbaden die Zuverlässigkeit der Energieversorgung auch weiterhin trotz steigendem Bedarf auf hohem Niveau sichergestellt werden.

Das UW am Standort von ESWE Verkehr wird zentraler Bestandteil dieses neuen Konzepts. Eine neue Energieversorgungsinfrastruktur ist damit nicht nur für E-Busse nötig, sondern allgemein für die Umstellung von fossilen Energieträgern auf Elektro-Energie (City-Bahn, MIV, Wärmepumpen etc.). Erwartungsgemäß wird der Bedarf der ESWE Verkehr mit 16 Megawatt (MW) ca. 30 % der Kapazitäten des von der sw netz derzeit mit 50 MW dimensionierten UW auslasten. Der Neubau eines UW im Umfeld der ESWE Verkehr könnte daher auch unabhängig von der Nutzung durch diese stattfinden und stößt auf einen entsprechend steigenden Bedarf. Soweit aus heutiger Perspektive absehbar, wird das neue UW von sw netz daher so dimensioniert werden, dass über den Leistungsbedarf von ESWE Verkehr hinaus genügend Leistungsreserven zur Abdeckung des in den nächsten Jahren wachsenden Energiebedarfs des Wiesbadener Innenstadtbereichs zur Verfügung stehen.

Auf dem Gelände der ESWE Verkehr befindet sich am nördlichen Ende ein bisher als Mitarbeiterparkplatz genutztes Gelände, auf dem die Größenvorgaben der sw netz für die Errichtung des benötigten zweigeschossigen UW mit 10 - 12 m Höhe umsetzbar sind. Dieser UW-Standort liegt innerhalb des bisherigen Betriebshofgeländes der ESWE Verkehr und geht damit mit den Vorstellungen des Gestaltungsbeirates einher. Die sw netz GmbH hat ihre Vorprüfungen bereits beendet und diesen Standort für das UW freigegeben. Auch die ELW hat diese Freigabe bereits erteilt. Vorhandene Kanalführungen sind von einer Errichtung des UW an diesem Standort nicht betroffen.

Eine Errichtung in unmittelbarer Nähe zum vorgesehenen Standort der Wasserstofftankstelle ist aufgrund des nicht ausreichenden Platzes, baulicher Restriktionen sowie sicherheitsrelevanten Gründen nicht möglich. Der jetzt vorgeschlagene Standort würde auch die Errichtung sowie den Betrieb der H₂-Tankstelle für die zu beschaffenden BZ-Busse der ESWE Verkehr sowie der dort zumindest anfänglich auch zu betankender BZ-Busse der MVG/Mainzer Mobilität nicht beeinträchtigen.

Die Entscheidung über die Festlegung dieses Standorts des UW sowie dessen umgehende Errichtung ist zeitkritisch hinsichtlich einer erfolgreichen Umsetzung des emissionsfreien ÖPNV in Wiesbaden, insbesondere zur Umsetzung der Umstellung der Busflotte der ESWE Verkehr auf E-Busse. Gemäß der vorliegenden Ausschreibung ist vorgesehen, die gesamte Busflotte der ESWE Verkehr sukzessive auf emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen. Der erste Schritt besteht aus 56 E-Bussen, die in 2019 beschafft werden. Mit der bestehenden Elektrizitätsanschlussleistung ist ein Betrieb der neuen Busse bis einschließlich der zweiten E-Buscharge (weitere 55 Stück) möglich.

Der kritische Punkt wird 2021 mit der Lieferung der dritten Charge (weitere 55 Stück) erreicht, spätestens dann muss das neue UW in Betrieb sein, um die entsprechende Anschlussleistung vor Ort zu gewährleisten. Auf Grund des planerischen und baulichen Vorlaufs ist daher eine zeitnahe Vergabeentscheidung notwendig.

Studien zu Alternativstandorten des UW sowie neue Erkenntnisse der sw netz und ELW haben in der Gesamtbetrachtung ergeben, dass eine Errichtung der UW an diesem nördlichen Ende des Betriebshofgeländes der ESWE Verkehr die für alle Beteiligten beste Lösung darstellt. Die Anlieferung von schweren Gerätschaften des UW wie auch die regelmäßigen Wartungen wären wegen des unmittelbaren Zugangs zum öffentlichen Straßenland bzw. dem Betriebshofgelände der ESWE Verkehr für die sw netz unkritisch. Eine Lokalisierung des UW an anderer Stelle ist aus baulichen und wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll und wird daher nicht weiterverfolgt.

Die Abfolge von E-Bus-Lieferungen, benötigter Anschlussleistung und den zur erfolgreichen Umsetzung notwendigen Maßnahmen der sw netz müssen zeitlich synchronisiert werden. Hier sind auch notwendige Verlegungen bestehender Infrastruktur auf dem mit dem UW zu bebauenden Gelände zugunsten Dritter einzubeziehen, die auf das sonstige Gelände des Betriebshofs der ESWE Verkehr verlegt werden sollen. Dies betrifft z. B. Installationen der ELW, die für die Verlegung ihrer Infrastruktur ca. 4 m unterhalb der Einfahrt zum Gelände der ESWE Verkehr samt Betrieb die Eintragung einer Grunddienstbarkeit erwartet. Die Heizzentrale für die Wärmeversorgung auf dem für das UW benötigten Gelände entfällt ohnehin ab Sommer 2019 und soll an anderer Stelle neu errichtet werden.

Anlage 1 zeigt die Standortvorteile des UW und der H₂-Tankstelle deutlich auf. Die Fläche für die Umsetzung des UW ist rot eingerahmt, die für die H₂-Tankstelle orange. Dazu ist auf dem Gelände der Salzbachau der von ESWE Verkehr zur Aufstellung und Ladung der E-Busse im Mindestmaß benötigte Bereich hellgrün umrandet eingezeichnet.

Weitere Informationen:

- Mit der Errichtung des Umspannwerks (UW) auf dem ESWE-Verkehr-Betriebsgelände sind keine Auswirkungen auf die bestehende Frischluftschneise der Salzbachau verbunden.
- Eine unmittelbare Nähe zum Standort des zukünftigen E-Busdepots ist vorhanden. Die Stromleitungen zum Betriebshofgelände der ESWE Verkehr und zum Standort von E-Bussen mit LIS auf der Salzbachau müssten nur sehr kurze Wege überbrücken.
- Die Voraussetzungen für den Netzanschluss sind gut. Sowohl die Zuleitung mit Hochspannung zum UW, wie die anschließende Verteilung von Mittelspannungselektrizität zur ESWE Verkehr und anderen Kunden ist entlang des nördlichen Endes des Betriebshofgeländes über die Gartenfeldstraße oder die Mainzer Straße problemlos möglich.
- Die Elektrizitätsversorgung mit Hochspannung würde von der Gartenfeldstraße aus erfolgen.
- Aufgrund der freien und frei verfügbaren Fläche im Eigentum der ESWE Verkehr können die Arbeiten zur Planung und Errichtung des UW unverzüglich beginnen, mögliche Dritteinwirkungen auf den Fertigstellungszeitpunkt würden vermieden.
- Die Umsetzung des emissionsfreien ÖPNV in Wiesbaden, insbesondere zur Umsetzung der Umstellung der Busflotte auf E-Busse, wäre ohne mögliche Hindernisse und Zeitverzögerungen möglich. Den Anbietern kann eine Energieversorgung über das UW in unmittelbarer Nähe des Betriebshofes der ESWE Verkehr garantiert werden, der für die Errichtung der Ladeinfrastruktur der E-Busflotte eine unabdingbare Voraussetzung ist. Weiter kann so der Ausbau der ÖPNV-Angebote der ESWE Verkehr auch mit weiteren Verkehrsmitteln wie z. B. einem E-Shuttlebus-system auf sicherer Basis vorangetrieben werden.
- Neben der unmittelbaren Versorgung der ESWE Verkehr wäre die Deckung des abzusehenden Mehrbedarfs an elektrischer Energie durch die vorgesehenen Neubaugebiete und die
- abzusehenden Maßnahmen der Sektorkopplung (E-Mobilitätsstrategie der Stadt Wiesbaden, Kopplung im Wärmebereich) über das neue UW ohne großen Aufwand möglich.

- Für die Fernwärmeversorgung der Stadt wird im Bereich der Gartenfeldstraße eine Druckerhöhungsanlage erforderlich. An Stelle eines sonst erforderlichen separaten Gebäudes kann diese Anlage in das UW-Gebäude integriert werden. Der Standort auf dem Omnibusbetriebshof (OBH-Gelände) ist hierfür optimal, da die Fernwärmetrassen direkt in der Gartenfeldstraße verlaufen und so eine Einbindung problemlos möglich ist.
- Auch die heute am nordwestlichen Ende des Omnibusbetriebshofes (OBH-Gelände) befindliche Gasreglerstation kann im UW-Gebäude untergebracht werden. Die entsprechenden Gasleitungen verlaufen ebenfalls in der Gartenfeldstraße, so dass optimale Voraussetzungen für die Einbindung bestehen. Zudem wird es hierdurch möglich, die heute durch die Gasreglerstation und die Gaszuleitungen (Hochdruck, Mitteldruck und Niederdruck) von der Gartenfeldstraße aus belegten und von Überbauung freizuhaltenden Flächen am nordwestlichen Rand des Omnibusbetriebshofes (OBH-Gelände) zukünftig für eine bauliche Nutzung durch ESWE Verkehr freizugeben.
- Die Kosten der Errichtung und des Betriebs des UW obliegen der sw netz. Für ESWE Verkehr fällt lediglich der obligatorische Baukostenzuschuss entsprechend der beantragten Leistung an. Das Grundstück des Umspannwerkes soll auf sw Netz übergehen, damit diese das Werk auf eigenem Grund und Boden betreiben kann.

Zu 2) Einbindung Gelände Parkplatz Salzbachau in Gesamtkonzept:

Bereits heute sind auf dem Gelände der ESWE Verkehr keine weiteren Flächenreserven zur Sicherstellung des Betriebsablaufs bei einer zunehmenden Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen bzw. bei einer Einschränkung der Flächen während einer Umgestaltung des Betriebshofes vorhanden. Mit der Umstellung auf emissionsfreien Betrieb werden E-Ladeinfrastrukturen und für den Betrieb der bestellten Brennstoffzellenbusse (BZ-Busse) eine Wasserstoff (H₂)-Tankstelle benötigt, letztere ist gemäß den Förderrichtlinien nur dann zu 100 % über die erhaltene Förderung finanzierbar, wenn die H₂-Tankstelle auf dem bestehenden Betriebshofgelände der ESWE Verkehr errichtet wird. Damit fehlt auf dem Betriebsgelände der ESWE Verkehr kurzfristig ausreichender Platz für die Aufstellung und das Laden von E-Bussen samt Ladeinfrastruktur (LIS) bzw. auch von Dieselnissen. Mit dem prognostiziertem ÖPNV-Wachstum würden sogar weitere Stellflächen für Busse wie Büroflächen notwendig. Der bestehende Engpass weitet sich durch die Übernahme zusätzlicher Aufgaben durch die ESWE Verkehr über die Funktion als multimodaler Mobilitätsdienstleister noch weiter aus.

Auf der Basis der vorliegenden Studien und von Erkenntnissen der ESWE Verkehr, der sw netz sowie der ELW ist die einzige nutzbare und auch kurzfristig verfügbare Fläche für die Heranziehung zur Sicherung des Betriebsablaufs der ESWE Verkehr nur das Gelände des Parkplatzes Salzbachau. Für die Einbindung der Salzbachau in das Gesamtkonzept des emissionsfreien ÖPNV besteht nur die Option einer interimistischen oberirdischen Nutzung mittels Abstellens und Ladens von E-Bussen samt LIS-Installation bzw. im Bedarfsfall auch dem Abstellen von Dieselnissen. Andere baulich und wirtschaftlich realisierbare Lösungen bestehen nicht - gerade auch vor dem Hintergrund des kurzfristigen Bedarfs der ESWE Verkehr zur Nutzung und vorherigen Umgestaltung der Fläche des Parkplatzes Salzbachau.

Da die Nutzung des Parkplatzes Salzbachau als Parkplatzfläche grundsätzlich beibehalten wird, entstehen durch diese Nutzung durch die ESWE Verkehr keine gravierenden optischen Beeinträchtigungen über die bestehende Nutzung hinaus, auch nicht des Gebäudeensembles des Kulturzentrums.

Weitere Informationen:

- Voraussichtlich keine Änderung des Planungsrechts notwendig.
- Geringer baulicher Aufwand.
- Umsetzung ist zeitnah möglich.

Um den Parkplatz für die höhere Belastung durch Busse herzurichten, ist eine Oberflächenertüchtigung notwendig. Hierfür sind Kosten von rund 1,25 Mio EUR zu erwarten, die über den Wirtschaftsplan der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH abgebildet werden.

Der Parkplatz Salzbachau wird derzeit vom Amt für Wirtschaft und Liegenschaften übergangsweise als kostenpflichtiger Parkplatz betrieben. Formal stellt der Parkplatz einen Betrieb gewerblicher Art (BgA) dar. Grundsätzliche Veränderungen am BgA sind steuerrechtlich relevant. Diese übergangsweise Nutzung des Geländes als Parkplatz wurde zum Zeitpunkt der Herstellung auf den Zeitraum begrenzt, der zur Refinanzierung der vorherigen Abbrucharbeiten notwendig ist (Beschluss des Magistrats Nr. 1055 vom 11.11.2003; aktualisiertes Refinanzierungskonzept).

Wie oben dargelegt, beabsichtigt die ESWE Verkehr eine Teilüberbauung auf ihrem Grundstück entlang der Mainzer Straße gemäß städtebaulichem Rahmenplan. Ziel dieser Teilüberbauung ist u.a. der Ausbau der Busabstellkapazitäten innerhalb des Betriebsgeländes. Hierzu ist eine Machbarkeitsstudie notwendig, die in einer separaten Sitzungsvorlage eingebracht werden soll.

Sobald diese Kapazitäten geschaffen sind, kann das interimistische Parken und Laden der Busse auf dem Parkplatz Salzbachau wieder zurückgeführt werden und die entsprechende Fläche gemäß Beschlusslage von 2003 als Grünfläche hergerichtet werden.

V. Geprüfte Alternativen

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

Zu Beschlussvorschlag 2)

- Andere geeignete Standorte nicht verfügbar

Zu Beschlussvorschlag 3)

- Standortalternativen (Murnaistr. und DB-Gelände) nicht vorteilhafter (hohe, nicht projektbezogene Kosten für LHW, Genehmigungen, Flächenverfügbarkeit, Zeitschiene nicht kurzfristig umsetzbar bzw. zweifelhaft)

Wiesbaden, . Dezember 2018

Andreas Kowol
Stadtrat