

Dezernat I

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

12 : Dezember 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 13. Dezember 2018, Frage Nr. 176, gestellt durch den Stadtverordneten Hasemann-Trutzel

Frage:

Verkehrsführung Äppelallee

Die bei der Einrichtung eines Radweges mehrfach veränderte Verkehrsführung in der Äppelallee / Ecke Gibber Straße (gegenüber Schlosspark) stößt bei den Mitgliedern des Ortsbeirates Biebrich und bei Verkehrsteilnehmern auf Unverständnis. Das gilt insbesondere für die Verschwenkung der Fahrspuren, die nun dauerhaft beibehalten werden soll (vgl. Berichte im Wiesbadener Kurier, 19./22.11.2018).

Ich frage den Magistrat:

1. War diese Verkehrsführung von Anfang an so geplant? Wenn ja, aus welchen Gründen? Wenn nein, was hat zu einer Änderung der Planung geführt?
2. Trifft es zu, dass dem Ortsbeirat die genauen Pläne zur jetzigen Ausführung nicht vorlagen?
3. Teilt der Magistrat die Einschätzung, dass die jetzige Ausführung eine erhöhte Unfallgefahr mit sich bringt? Wenn nein, warum nicht?
4. Ist der Magistrat bereit, Unfallrisiken an dieser Stelle einzugehen, oder sieht er Änderungsbedarf?
5. Wer trägt die Verantwortung für die Planung der jetzigen Ausführung?

12



Der Magistrat

Dezernat für Finanzen, Schule
und Kultur

Stadtrat Axel Imholz

03. September 2018

Dezernat I

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 06.09.2018, Frage Nr. 155
gestellt durch den Stadtverordneten Hartmut Bohrer (Fraktion L&P)

Frage:

Wurden an der Erich Kästner-Schule PCB-Messungen durchgeführt? Wenn ja, wann mit welchen Ergebnissen? Wurde deshalb ein Sanierungsbedarf gesehen? Gibt es eine rechtliche Frist, bis wann ggfs. eine Sanierung zu erfolgen hat? Wurde ggfs. eine Sanierung vorgenommen? Gibt es Sanierungsbedarf hinsichtlich anderer gesundheitsgefährdender Baumaterialien? Findet ein solcher Sanierungsbedarf Berücksichtigung bei der Reihenfolge in der „Schulbauliste“?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Im Jahr 1992 wurden im Rahmen einer umfassenden Sitzungsvorlage des Gesundheitsamtes Schulen benannt, die aufgrund ihres Errichtungsjahres und ihrer Bauweise den Schadstoff PCB vermuten ließen und damit ggfs. über den zulässigen Innenraumwerten für Schulgebäude liegen.

Die Erich Kästner-Schule wurde in das Programm für die zu berücksichtigenden Schulen aufgenommen (Errichtung der Gebäude zwischen 1962 und 1978 ganz oder teilweise in Betonfertigbauweise).

Im Ergebnis war das Hauptgebäude aufgrund positiver PCB-Werte einer PCB-Sanierung zu unterziehen. Die Pavillons wiesen keine erhöhten Raumluftbelastungen aus und fielen damit nicht in das PCB-Sanierungsprogramm.

Die PCB-Sanierung der Erich Kästner-Schule ist abgeschlossen.

Des Weiteren verweise ich auf den Bericht des Schuldezernates aus dem Jahre 2012 zur Anfrage der Fraktion Linke & Piraten vom 28.08.2012, Nr. 127/2012, der als Anlage beigefügt ist.

Sanierungsbedarfe hinsichtlich anderer gesundheitsgefährdender Baumaterialien sind nicht bekannt und finden keine Berücksichtigung in der Reihenfolge der Schulbauliste.

Darüber hinaus wird im Rahmen der Planung für die Entwicklung der Erich Kästner-Schule und Hafenschule über die zukünftige Verwendung der Pavillons entschieden. Im Falle einer Sanierung müssen alle geltenden Vorgaben von Baumaterialien Berücksichtigung finden.



Imholz

Anlage

Verteiler
Pressereferat
16
Amt 40
Dezernat VI zdV.



Der Magistrat

Dezernat für Finanzen, Schule
und Kultur

Stadtrat Axel Imholz

Dezernat I

.November 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 06.09.2018, Frage Nr. 156 (geänderte Fassung)
gestellt durch die Stadtverordnete Mechthilde Coigné (Fraktion Linke & Piraten)

Frage:

Auf meine Frage vom 03.05.2018 bzw. meine Erinnerung am 15.08.2018 hin wurde vom Magistrat mitgeteilt, dass es außer der WJW zehn städtische Gesellschaften gibt, die nicht der Tarifgemeinschaft angehören, darunter SEG, die WiBau und die WVV.

Für wann ist für die acht genannten Gesellschaften mit Mitarbeiter*innen der Beitritt zur Tarifgemeinschaft geplant?

Kann davon ausgegangen werden, dass alle anderen, rund 90 städtische und städtisch beeinflussten Gesellschaften einer Tarifgemeinschaft angehören, also auch GWW, ESWE Verkehrs GmbH, ESWE Versorgungs AG, Altenhilfe Wiesbaden GmbH, WIVERTIS, MBA?
Wenn ja, welchen Tarifgemeinschaften gehören die Gesellschaften an?

Die Frage der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

1. Von den acht genannten Gesellschaften, die nicht einer Tarifgemeinschaft angehören, beschäftigen 3 Gesellschaften keine Mitarbeiter*innen. Demnach ist ein Beitritt zur Tarifgemeinschaft ausschließlich bei 5 Gesellschaften mit Mitarbeiter*innen (WVV, WJW, WIM Fonds, SEG, Exina) möglich.

Die WVV beschäftigt derzeit 10 Mitarbeiter*innen (davon eine Person im Rahmen einer Konzernüberlassung der LHW), zwei Geschäftsführer und einen Prokuristen. Von dem Beitritt ist daher lediglich eine geringe Zahl von Mitarbeiter*innen an einer Mitgliedschaft im KAV betroffen. Die Möglichkeit eines Beitritts wird derzeit geprüft und der Abschluss wird zum Ende des Jahres angestrebt. Die Vergütung der Mitarbeiter*innen, wie auch weitere Arbeitsbedingungen, erfolgt in Anlehnung an den Tarif des KAV. Die leitenden Beschäftigten werden in ihrer Einstufung als außertariflich betrachtet.

Die WJW prüft zurzeit intensiv, in Abstimmung mit Amt 11, den Beitritt und die Anwendungen des Tarifvertrages für die Gesellschaft. Zum Ende des Jahres wird die Bewertung aller Stellen und Tätigkeiten durch Amt 11 mit der Hinterlegung der kalkulatorischen Kosten vorliegen. Dieses Thema ist von der Geschäftsführung im Aufsichtsrat zum Ende des Jahres bzw. zum Anfang des nächsten Jahres für die Tagesordnung vorgesehen.

Die WIM Liegenschaftsfonds GmbH & Co. KG hat lediglich einen leitenden Mitarbeiter. Daher sieht die Gesellschaft einen Beitritt zu einer Tarifgemeinschaft nicht vor.

Die Gesellschaft SEG ist weiterhin, wie bereits berichtet, nicht Mitglied eines Arbeitgeberverbandes. Aber alle Anstellungsverträge der Mitarbeiter*innen der Gesellschaft beinhalten entsprechende Passagen, die auf die Anlehnung des jeweiligen Arbeitsverhältnisses an den Tarifvertrag des Arbeitgeberverbandes der Immobilienwirtschaft bzw. den Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes verweisen. Die Leistungen der Mitarbeiter*innen werden mindestens nach diesen Tarifbestimmungen vergütet und die sonstigen Leistungen (wie z. B. die Urlaubsregelung etc.) kommen den Beschäftigten ebenso aus den Tarifverträgen zu Gute. Die Gesellschaft setzt alle Ergebnisse der jeweiligen Tarifverhandlungen analog zu den getroffenen Vereinbarungen um. Sie erkennt aus der nicht gegebenen Mitgliedschaft in einem Arbeitgeberverband keine Nachteile für ihre Mitarbeiter*innen und sieht ihre Position im Vergleich zum tarifgebundenen Unternehmen als gleichwertig an.

Die SEG hat ihre Überlegung zum Beitritt in den Arbeitgeberverband bisher aus unmittelbar weiteren organisatorischen Aufwendungen (Anpassung der Stellenbeschreibungen an die Anforderungen des Tarifvertrags etc.) nicht zum Abschluss gebracht. Da diese aus Sicht der SEG zu erheblicher Unruhe im Unternehmen führen würde. Außerdem würde die entsprechende Umstellung zusätzlichen erheblichen bürokratischen Aufwand und erhebliche Mehrkosten verursachen, die die Gesellschaft nur durch Personalverstärkungen oder Einkauf externer Beratungsleistungen bewältigen könnte.

Die Gesellschaft Exina konzipiert bei einer Größenordnung von 8 Mitarbeiter*innen den Beitritt zur Tarifgemeinschaft nicht.

2. Die LHW verzeichnet Beteiligungen bei über 90 Gesellschaften. Sie ist jedoch nur bei rund 30 Gesellschaften mit einem Anteilsbesitz von mehr als 50% (Mehrheitsgesellschaften) beteiligt. Die LHW kann daher ausschließlich nur bei den rund 30 Mehrheitsgesellschaften einen Einfluss ausüben, jedoch nicht bei den gesamten 90 Gesellschaften.

Die in der Frage genannten Mehrheitsgesellschaften (GWW, ESWE Verkehrs GmbH, ESWE Versorgungs AG, AHW) sind einer Tarifgemeinschaft angehörig.

Die Gesellschaft WIVERTIS ist eine Minderheitsgesellschaft der LHW mit einem Anteilsbesitz von 49,9%. Aus diesem Grunde kann die LHW kein Einfluss ausüben.

Die Gesellschaft MBA beschäftigt zurzeit nur 3 Mitarbeiter*innen, die sich ab dem 01.02.2019 auf 2 Mitarbeiter*innen verringern werden. Aufgrund dieser Größe der Gesellschaft ist der Beitritt zu einer Tarifgemeinschaft nicht zweckmäßig. Die derzeitigen Mitarbeiter*innen sind tarifkonform beschäftigt.

3. Die Gesellschaft GWW gehört dem Arbeitgeberverband der Deutschen Immobiliengesellschaft e.V. an.

Die Gesellschaften ESWE Verkehrs GmbH, ESWE Versorgungs AG, AHW gehören dem Kommunalen Arbeitgeberverband Hessens an.



Axel Imholz



Der Oberbürgermeister

. Dezember 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 13.12.2018, Frage Nr. 177
gestellt durch den Stadtverordneten Thomas Preinl, LKR & ULW

Frage: Gewährung von Vorteilen für WVV-Aufsichtsratsmitglieder

In der Wiesbadener Öffentlichkeit werden derzeit unter anderem Fragen der Vorteilsnahme und Vorteilsgewährung städtischer Funktionsträger diskutiert. Dabei werden nicht nur Fragen der Legalität, sondern auch der Legitimität, der Sensibilität und der politischen Hygiene diskutiert.

Um wenigstens über den Komplex der Legalität abschließend informiert zu sein, frage ich den Magistrat:

1. Haben bei der Stadt oder einer städtischen Gesellschaft angestellte oder auch verbeamtete Mitglieder des Aufsichtsrates der WVV seit dem 1. Januar 2012 - und insbesondere in zeitlichem Zusammenhang mit der Berufung Ralph Schülers zum Geschäftsführer - Vorteile erhalten bzw. angenommen?
2. Wenn ja, welche Vorteile waren das?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Im fraglichen Zeitraum, also seit dem 1. Januar 2012, waren im Aufsichtsrat der WVV Wiesbaden Holding GmbH (WVV) die folgenden Wahlbeamten der Landeshauptstadt Wiesbaden vertreten:

Mein Vorgänger im Amt, Herr Oberbürgermeister Dr. Müller,
der ehemalige Wirtschaftsdezernent Herr Stadtrat Bendel,
Herr Stadtkämmerer Imholz,

Herr Bürgermeister Dr. Franz,

sowie seit meinem Amtsantritt auch ich persönlich.

Leider war es uns bislang nicht möglich, eine Stellungnahme von Herrn Dr. Müller und Herrn Bendel einzuholen.

Herr Bürgermeister Dr. Franz und Herr Stadtkämmerer Imholz hingegen haben mir auf Anfrage beide mitgeteilt, dass sie im Kontext Ihrer Frage weder Vorteile erhalten noch angenommen haben.

Auch ich kann bestätigen, dass im fraglichen Kontext weder Vorteile erhalten noch angenommen habe.



Der Magistrat

Dezernat für Wirtschaft

Stadtrat Detlev Bendel

Dezernat I

4. September 2018

Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.08.2018, Nr. 161/2018
nach § 48 für die Stadtverordnetenversammlung am 6. September 2018

Anfrage:

Orangefarbene Teppiche beim Stadtfest

Zum Stadtfest werden jährlich in großem Umfang orangefarbene Teppiche ausgelegt.

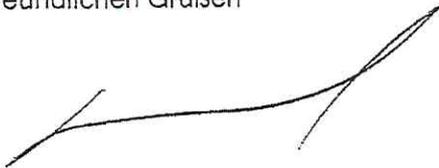
Wir fragen den Magistrat:

1. Wie viele Quadratmeter der orangefarbenen Teppiche werden jährlich für das Stadtfest ausgelegt?
2. Aus welchem Material sind die Teppiche?
3. Werden die Teppiche anschließend nochmals oder anderweitig genutzt?
4. Falls sie nicht wiederverwendet werden: welche Abfallmengen entstehen und wie werden diese entsorgt?
5. Welche Kosten entstehen jährlich für die Anschaffung, das Verlegen und ggf. die Entsorgung der Teppiche?
6. Ist das Auslegen dieser Teppiche zwingend erforderlich und falls ja, aus welchem Grund?

Die Anfrage beantworte ich wie folgt:

- zu 1.) Es werden durchschnittlich 800 m Teppich verlegt (1.600qm)
- zu 2.) Nadelfilz-Rips
- zu 3.) Soziale Einrichtungen (Kitas etc.) erhalten auf Anfrage Teppich zur weiteren Verwendung und holen diesen ab. Dieses Angebot hat in den letzten Jahren zunehmend Anklang gefunden.
- zu 4.) Ca. 0,7 - 0,9 Tonnen Teppichabfall entstehen, die von wechselnden Abfallentsorgern eingesammelt und entsorgt werden.
- zu 5.) Für die Anschaffung des Teppichs fallen zwischen 4.500 und 5.000 € an, Verlegung ca. 500-600 €, Entsorgung ca. 800 - 1.000 €. Die Zahlen schwanken jedes Jahr, da nicht immer die gleiche Menge an Teppich verlegt wird.
- zu 6.) Die Verlegung des Teppichs (orange - CI Farbe Wiesbaden) zu den einzelnen Veranstaltungsorten dient als Wegeführung und Wiedererkennung für die Besucher und wertet die Veranstaltung auf.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke with a small upward tick at the end and a larger, sweeping flourish that loops back under the main stroke.



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Stadtentwicklung und Bau

Stadtrat Hans-Martin Kessler

11. Dezember 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 06. September 2018, Frage Nr. 159
gestellt durch die Stadtverordnete Frau Christiane Hinninger (Bündnis 90/ Die Grünen)

Frage:

1. Wie ist der Stand der Umsetzung der Beschlüsse zur Einrichtung der EGM als gemeinsamer Entwicklungsgesellschaft von ABG GmbH und SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH?
2. Welche Aktivitäten im Sinne der beschlossenen Zielsetzung hat die EGM bisher entwickelt?
3. Wann wird der Aufsichtsrat der EGM eingerichtet?

Die Frage der Frau Stadtverordnete Christiane Hinninger beantworte ich wie folgt:

Zu 1)

Die Beschlüsse der STVV vom 07.11.2017 wurden alle vollständig umgesetzt. So erfolgte die Anzeige der Gründung gemäß § 127 a HGO gegenüber dem Hessischen Ministerium des Inneren und für Sport (HMdIuS) am 20.10.2017. Die SEG wurde mittels Gesellschafterbeschluss angewiesen die Gründung zu initiieren und das notwendige Stammkapital einzulegen. Diese Weisung wurde von der SEG umgesetzt. Herr Roland Stöcklin, Geschäftsführer der SEG Stadtentwicklungsgesellschaft mbH wurde (neben Herrn Frank Junker, Geschäftsführer der ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH) am 07.12.2017 von der Gesellschafterversammlung zum Geschäftsführer der EGM bestellt.

Zu 2)

Die EGM ist zurzeit mit gut einem Dutzend Kommunen der Metropolregion Rhein Main zur Mobilisierung von Wohnbaupotentialen im Gespräch. Bei diesen Gesprächen hat sich

gezeigt, dass die Kommunen ein hohes Interesse an den Dienstleistungen der EGM haben. Mit ersten Beauftragungen rechnet die EGM in 2019.

Zu 3)

Der Aufsichtsrat der EGM wird am 25. Januar 2019 zu einer konstituierenden Sitzung zusammentreffen. Unmittelbar an die konstituierende Sitzung wird sich auch eine erste reguläre Aufsichtsratssitzung anschließen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. M. Ueber', is written in a cursive style.



Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernat I

13. Juni 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 21.06.2017, Frage Nr. 136
gestellt durch Frau Stadtverordnete Sarah Weinerth (CDU).

Frage:

Ich frage den Magistrat:

1. Wie wird gewährleistet, dass Straßenmusiker von der neuen Regelung in Kenntnis gesetzt werden?
2. Wie schätzt der Magistrat die Wirkung einer verkürzten Spielzeit auf das regelwidrige Nutzen von Verstärkern und lautem Schlagwerk etc. ein?
3. Auf welcher Grundlage wurde die Entscheidung getroffen, das Musizieren von 11 bis 18 Uhr zu beschränken? Wurden betroffene Geschäftseinhaber vorab befragt, welche Probleme und Lösungen sie in Sachen „Straßenmusik“ sehen?

Die Frage der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Die Allgemeinverfügung zur Regelung der Straßenmusik wurde am 8. Dezember 2017 in der lokalen Presse veröffentlicht und gilt damit als offiziell bekanntgegeben.

Zudem werden Musiker, welche sich zwecks einer Genehmigung oder allgemeiner Information an die Straßenverkehrsbehörde wenden, beraten.

Weiterhin werden die Straßenmusiker von den Mitarbeitenden der Kommunalen Verkehrspolizei bei Kontrollen vor Ort angesprochen und auf die neuen Regelungen hingewiesen.

Zu 2:

Ein Zusammenhang zwischen der verkürzten Spielzeit und der regelwidrigen Nutzung von Verstärkern oder lautem Spielwerk ist der Verwaltung nicht bekannt.

Zu 3:

Im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist es erforderlich, auf die Darbietung von Straßenmusik im öffentlichen Raum einen regelnden Einfluss zu nehmen. Hierbei haben im Vorfeld der neuen Allgemeinverfügung verschiedene Punkte eine Rolle gespielt.

So wurden vorab der Neuregelung zur Straßenmusik natürlich auch Gespräche mit betroffenen Anliegern geführt. Die hier gewonnen Erkenntnisse und Bedürfnisse der Anlieger sind in die Allgemeinverfügung eingeflossen. Die Festlegung des Zeitraums in dem musiziert werden darf, wurde zum einen an den geführten Gesprächen und zum anderen auch an die Öffnungszeiten der Geschäfte sowie den Lieferzeiten orientiert.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, possibly 'C. B. P.', located at the bottom left of the page.



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

6. September 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 6. September 2018, Frage Nr. 158, gestellt durch die Stadtverordnete Frau Dorotheé Andes-Müller

Frage:

Durch die Bauarbeiten in der Klingholzstraße musste die Fußgängertreppe, die einen direkten Zugang von der Breitenbachstraße zum Bahnhofplatz darstellt, entfernt werden. Bürgerinnen und Bürger, die von der Breitenbachstraße zum Hauptbahnhof gelangen wollen, müssen nun einen langen Umweg über die Fischerstraße und die Klingholzstraße nehmen. Als Folge wählen viele Bürgerinnen und Bürger eine Abkürzung durch die Böschungsbepflanzung zwischen Breitenbachstraße und Klingholzstraße, um direkt zum Bahnhof zu gelangen, so dass erste Trampelpfade entstanden sind, die zum das Grün schädigen und zum anderen keine wirkliche Alternative für Fußgänger und Fußgängerinnen darstellen.

Ich frage den Magistrat:

1. Ist dem Magistrat das Problem an benannter Stelle bekannt?
2. Welche Alternativen können den Bürgerinnen und Bürgern für den Zugang zum Hauptbahnhof geboten werden z. B. durch den Bau einer provisorischen Treppe?

Die Frage der Stadtverordneten Frau Andes-Müller beantworte ich wie folgt:

1. Dem Magistrat ist bekannt, dass an dieser Stelle Bautätigkeiten durchgeführt werden und hierfür die in privatem Eigentum befindliche Treppenanlage gesperrt und - auch aus Verkehrssicherheitsgründen - abgebrochen wurde.
2. Die private Treppenanlage wird nach Abschluss der Bauarbeiten in veränderter Form wieder aufgebaut und steht dann auch wieder einer öffentlichen Nutzung zur Verfügung. Die Gesamtbauzeit der o.g. Baumaßnahme ist bis Herbst 2019 vorgesehen.

Als Alternative stehen aktuell die Gehwege im Bereich Breitenbachstraße, Fischerstraße und Klingholzstraße zur Verfügung, um fußläufig verkehrssicher zum Hauptbahnhof zu gelangen. Bereits entstandene Trampelpfadbeziehungen im Bereich der Böschung zeugen jedoch deutlich von einem in diesem Bereich weiterhin bestehenden Verkehrsbedürfnis.

Auch nach Wiedererrichtung der Treppe, wird diese jedoch das Verkehrsbedürfnis verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen nicht abbilden können. Zu nennen sind hier insbesondere Radfahrende, die die hochattraktive Verbindung im Nebennetz über die Achse Breitenbachstraße-Drususstraße-Am Hohen Stein zwischen Innenstadt/Hauptbahnhof und Biebrich nutzen ebenso wie Personen mit Gepäck, Kinderwagen o.ä. sowie generell mobilitätseingeschränkte Personen. Durch die weitere Aufwertung der Westseite des Hauptbahnhofes durch ein Hotel sowie durch die aktuelle Baumaßnahme die zum Abbruch der Treppe geführt hat, wird zudem voraussichtlich auch das Verkehrsbedürfnis in diesem Bereich weiter wachsen.

Ich habe das Tiefbau- und Vermessungsamt daher damit beauftragt, in diesem Bereich eine Rampe zu prüfen. Allerdings befindet sich die Böschungsfläche nicht im Eigentum der Landeshauptstadt Wiesbaden. Der derzeit fehlende Zugriff auf die benötigten Flächen steht daher aktuell auch den Überlegungen einer provisorischen Treppe im Wege, soll jedoch im Rahmen der Prüfung einer Rampe mit geprüft werden.

Mit freundlichen Grüßen





Dezernat I

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

19. Juni 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 21.06.2018, Frage Nr. 139
gestellt durch den Stadtverordneten Denis Seldenreich (AFD).

Frage:

Bei einer Expertenrunde des Lilienjournals (Heft 16/2018), erklärte Herr Kowol, er ginge davon aus, mit dem Austausch von Diesel- durch E-Busse in 4 Jahren rund 10 Prozent der Stickoxid-Werte zu reduzieren und deutlich unter den heutigen Wert von 50 Mikrogramm zu kommen.

Frau Dr. Mang aus dem hess. Umweltministerium erklärte in der Runde, dass die Grundbelastung im Rhein-Main-Gebiet durch Haushalte, Industrie, Flugzeuge „schon drei Viertel des Grenzwertes ausschöpft“. Also 30 von erlaubten 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Zurzeit verursacht der Straßenverkehr also 20 der gemessenen 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Ich frage den Magistrat:

1. Hält der Dezernent eine Senkung der 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ um 10 Prozent, also gerade einmal 2 Mikrogramm, für eine deutliche Senkung?
2. Bezieht der Dezernent die 10 Prozent auf die gesamte NO_2 -Belastung inklusive Grundbelastung, obwohl nur der verkehrsbezogene Anteil durch E-Busse beeinflussbar wäre?
3. Hält der Dezernent diese Rechnung angesichts der hohen Ausfallquote von E-Bussen für realistisch?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Die Aussage, dass „mit dem Austausch von Diesel- durch E-Busse in 4 Jahren rund 10 Prozent der Stickoxid Werte“ reduziert werden können, bezog sich auf die Ergebnisse des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz aus dem Jahr 2017. Danach hat der Einsatz ausschließlich emissionsfreier Busse an der Messstation Schiersteiner Straße eine Minderungswirkung von 4,7 µg/m³ NO₂ - dies entspricht rund 10%.

Ergänzend hat Frau Dr. Mang vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz am 23.11.2016 auf einer Veranstaltung in Wiesbaden vorgestellt, dass 12 % der NO_x-Emissionen und 10,4% der NO₂-Direktemissionen durch Linienbusse verursacht werden.

Zu 2:

Die Angaben beziehen sich immissionsseitig immer auf die gesamte Belastung inklusive der Grundbelastung, da sich hieraus der Grenzwert ableitet bzw. ableiten muss.

Zu 3:

Durch die geplante Substitution der gesamten Flotte der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH, ist eine etwaige Ausfallquote der Fahrzeuge unabhängig von den Emissionen.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and strokes, located at the bottom left of the page.

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Rechtsgrundlage ist § 46 Straßenverkehrsordnung (StVO). Hier sind alle Tatbestände, Voraussetzungen usw. genau aufgeführt.

Zu 2:

Für hauptamtliche Magistratsmitglieder wurden aktuell 7 und für ehrenamtliche 3 Ausnahmegenehmigungen erteilt.

Zu 3:

Alle verkehrsbehördlichen Ausnahmegenehmigungen enthalten in den Auflagen folgenden Passus:

„Die Genehmigung zum Halten- und Parken darf nur dann in Anspruch genommen werden, wenn in zumutbarer Entfernung vom Tätigkeits- bzw. Einsatzbereich keine andere Halte- oder Parkmöglichkeit vorhanden ist. Die Genehmigung gilt nur, soweit es die o.g. Tätigkeiten erfordern und schließt den Gebrauch für andere Zwecke aus.“

Demzufolge wurde -für die beschriebene Situation- bereits ausreichend Vorsorge getroffen. Davon abweichendes Verhalten wäre als Fehlverhalten des Nutzers der Ausnahmegenehmigung zu bezeichnen.

Nach der Beschreibung des beobachteten Falles ist aber davon auszugehen, dass die Fahrzeuge auf der „Vorfahrt“ des RMCC geparkt haben. Da es sich hierbei nicht um öffentlichen Verkehrsraum, sondern um die Privatfläche des RMCC handelt, greift hier die Ausnahmegenehmigung gar nicht, sondern das Hausrecht.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a cursive script, located at the bottom left of the page.



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

19. Juni 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 21.06.2017, Frage Nr. 148
gestellt durch Herrn Stadtverordneten Alexander Winkelmann.

Frage:

Die Landeshauptstadt Wiesbaden und ihre städtischen Gesellschaften betreiben viele Dienstfahrzeuge. Diese erhalten zum Teil Ausnahmegenehmigungen, um die Innenstadt zu befahren oder auf Flächen zu parken, die normalerweise dem absoluten Halteverbot unterliegen. In letzter Zeit war es besonders auffällig, dass diese Ausnahmegenehmigungen für Parken im Halteverbot genutzt wurden. So wurden bei der Werbeveranstaltung zur Citybahn am 07.06.18 im Rhein-Main-Congress-Center demonstrativ mehrere Dienstlimousinen direkt vor den Eingang des RMCC geparkt, obwohl im Umfeld ausreichend Parkplätze frei waren.

Ich frage daher den Magistrat:

1. Auf welcher Rechtsgrundlage werden solche Ausnahmegenehmigungen erteilt?
2. Wie viele Fahrzeuge der Landeshauptstadt Wiesbaden haben eine solche Ausnahmegenehmigung?
3. Hält der Magistrat die Nutzung der Ausnahmegenehmigung auch im Hinblick auf seine Vorbildfunktion für sinnvoll, wenn ausreichend andere freie Parkplätze im nahen Umfeld zur Verfügung stehen?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Rechtsgrundlage ist § 46 Straßenverkehrsordnung (StVO). Hier sind alle Tatbestände, Voraussetzungen usw. genau aufgeführt.

Zu 2:

Für hauptamtliche Magistratsmitglieder wurden aktuell 7 und für ehrenamtliche 3 Ausnahmegenehmigungen erteilt.

Zu 3:

Alle verkehrsbehördlichen Ausnahmegenehmigungen enthalten in den Auflagen folgenden Passus:

„Die Genehmigung zum Halten- und Parken darf nur dann in Anspruch genommen werden, wenn in zumutbarer Entfernung vom Tätigkeits- bzw. Einsatzbereich keine andere Halte- oder Parkmöglichkeit vorhanden ist. Die Genehmigung gilt nur, soweit es die o.g. Tätigkeiten erfordern und schließt den Gebrauch für andere Zwecke aus.“

Demzufolge wurde für die beschriebene Situation bereits ausreichend Vorsorge getroffen. Davon abweichendes Verhalten wäre als Fehlverhalten des Nutzers der Ausnahmegenehmigung zu bezeichnen.

Nach der Beschreibung des beobachteten Falles ist aber davon auszugehen, dass die Fahrzeuge auf der „Vorfahrt“ des RMCC geparkt haben. Da es sich hierbei nicht um öffentlichen Verkehrsraum, sondern um die Privatfläche des RMCC handelt, greift hier die Ausnahmegenehmigung gar nicht, sondern das Hausrecht.



→ schriftlich



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

5. November 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 08.11.2018, Frage Nr. 167
gestellt durch Stellv. Fraktionsvorsitzende Frau Becht (Freie Wähler Bürgerliste)

Frage:

In Wiesbaden sieht man immer wieder Fahrräder mit großen Werbeschildern an Speichen und Rahmen, die teilweise wochenlang an der gleichen Stelle im öffentlichen Raum stehen. Einige dieser Fahrräder haben platte Reifen und scheinen nicht fahrbereit zu sein

Ich frage den Magistrat:

1. Benötigen Fahrräder, die nur zu Werbezwecken abgestellt werden eine Sondernutzungserlaubnis, so wie es in anderen Städten üblich ist?
2. Wenn eine Sondernutzungserlaubnis nötig ist, fallen dann auch Sondernutzungsgebühren an. Wenn ja, wie hoch sind diese?
3. Gibt es Information über die Zahl nicht genehmigter Werbefahrräder in Wiesbaden?
4. Wie wird in Wiesbaden mit nicht mehr fahrbereiten Werbefahrrädern verfahren? Wer trägt die Kosten für die Entfernung?

Die Frage von Frau Becht beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Die rechtliche Abgrenzung, ob ein Fahrrad rein zu Werbezwecken verwendet wird, oder ob ein Fahrrad mit einem Werbeschriftzug regulär genutzt wird, ist schwierig und bedarf immer einer Einzelfallprüfung. Da es sich bei mit Werbung versehenen Fahrrädern im Regelfall um gut erhaltene Räder handelt, gelten diese als Fahrzeug und können auch anders als erkennbar nicht mehr fahrbereite „Schrottfahrräder“ nicht einfach sofort entfernt werden. Dies ist nur dann möglich, sofern die Räder verkehrsfähig abgestellt wurden.

In Wiesbaden wird die Thematik „Werbefahrräder“ grundsätzlich nicht über Sondernutzungserlaubnisse abgewickelt.

Zu 2.:

Da die Landeshauptstadt Wiesbaden nicht mit Sondernutzungserlaubnissen arbeitet, werden demnach auch keine Sondernutzungsgebühren fällig.

Zu 3.:

Nein, gibt es nicht.

Zu 4.:

Fahrräder die längere Zeit unbewegt und behindernd an der gleichen Stelle abgestellt wurden, werden mit einem roten Aufkleber versehen mit dem die Eigentümerin bzw. der Eigentümer aufgefordert wird das Fahrrad zu entfernen. Sofern dieser Aufforderung nicht gefolgt wird, werden die Fahrräder entfernt und der Verwertung zugeführt.

Nicht mehr verkehrssichere Fahrräder oder Fahrradschrott werden der Altmittelverwertung zugeführt. Letzteres wird nicht ausschließlich nur vom Straßenverkehrsamt erledigt, sondern auch durch die zuständige Organisationseinheit des Umweltamtes.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Becht', written in a cursive style.

→ schriftlich



Der Oberbürgermeister

. November 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 08.11.2018, Frage Nr. 169
gestellt durch den Stadtverordneten Hartmut Bohrer, Fraktion Linke&Piraten

Frage:

Es bestehen Überlegungen für die Ausweisung eines Gewerbegebiets von 51 ha und eines Wohngebiets von über 30 ha in der Gemarkung Kastel im Bereich Fort Biehler-Ostfeld.

1. Wie breit ist der Korridor zwischen dem Flugplatz (Airbase der USAREUR) und dem Rhein bzw. dem Industriegebiet Kalle-Albert, in dem eine Bebauung aufgrund des genehmigten Flugbetriebs nur eingeschränkt möglich ist? Wie sehen diese Beschränkungen aus? Welche Bauhöhen dürfen jeweils nicht überschritten werden?
2. Welche Ausnahmeregelungen hinsichtlich der Verursachung von Fluglärm gelten für den Betrieb der Airbase der USAREUR? Welche Regelungen gelten für die Flüge, insbesondere für die in den Sommermonaten üblichen Übungsflüge, bei denen bis tief in die Nacht hinein die Bewohnerinnen und Bewohner in der Nähe der Airbase im Takt weniger Minuten durch Fluglärm beeinträchtigt werden?

Die Frage des Stadtverordneten Bohrer beantworte ich wie folgt:

Frage 1

Zur Frage der Baubeschränkungen kann ich Ihnen nach Rückkopplung mit dem Stadtplanungsamt folgende Auskunft geben:

Ein Teil des Untersuchungsgebietes Ostfeld/Kalkofen liegt innerhalb des Bauschutzbereiches des Flugplatzes Erbenheim. Innerhalb des Bauschutzbereiches gelten Begrenzungen für Bau- und Geländehöhen. Diese sind mit dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Abteilung Infra I 3, abzustimmen. Der Bauschutzbereich wird im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen berücksichtigt.

Der entsprechende Ausschnitt auf S. 114 aus dem Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan 2010 lautet: „Der Bauschutzbereich des Flugplatzes wurde durch den Hessischen Minister für Wirtschaft und Verkehr mit Erlass vom 20.05.1960 auf der Grundlage des Luftverkehrsgesetzes festgesetzt. Nach der Verfügung des Regierungspräsidenten in Wiesbaden vom 17.08.1960 wurden die Grenzen der einer Baubeschränkung unterworfenen Gebiete nachrichtlich in den Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden übernommen und in den neuen Flächennutzungsplan übertragen. Die sich in den kreisförmigen Zonen tellerähnlich und in den An- und Abflugschneisen keilförmig entwickelnden Bauhöhenbeschränkungen sind auf den Startbahnbezugspunkt berechnet, dessen Höhe 138,5 m über NN liegt. Die bauliche Entwicklung ist in diesen Zonen leicht eingeeengt. Da das Gelände bereits selbst teilweise in diese Beschränkungszonen hineinragt, sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen besondere Vereinbarungen mit der Luftfahrtbehörde zu treffen.“

Die im Untersuchungsgebiet Ostfeld/Kalkofen derzeit aufgrund des Bauschutzbereiches einzuhaltenden Bauhöhen liegen zwischen 0,5 und 50 Metern; im Großteil des Gebietes deutlich über 6 Meter. Die Details können einer Karte entnommen werden, die ich Ihnen gerne zur Verfügung stelle.

Frage 2

Ihre Frage zu der Anzahl Flugbewegungen und der stationierten Luftfahrzeuge beantworte ich nach Rücksprache mit dem Umweltamt wie folgt:

Nach der neuen, im Frühjahr 2012 zwischen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und dem US-Heereshauptquartier (USAREUR) ausgehandelten Nachtragsvereinbarung zu der geltenden völkerrechtlichen Liegenschaftsüberlassungsvereinbarung, sind die Anzahl der jährlich zulässigen Flugbewegungen auf maximal 20.000 und die Anzahl der auf dem Airfield der „Lucius D. Clay Kaserne“ stationierten Luftfahrzeuge auf maximal 40 begrenzt. (Quelle: Drucksache 19/124 des Hessischen Landtags).

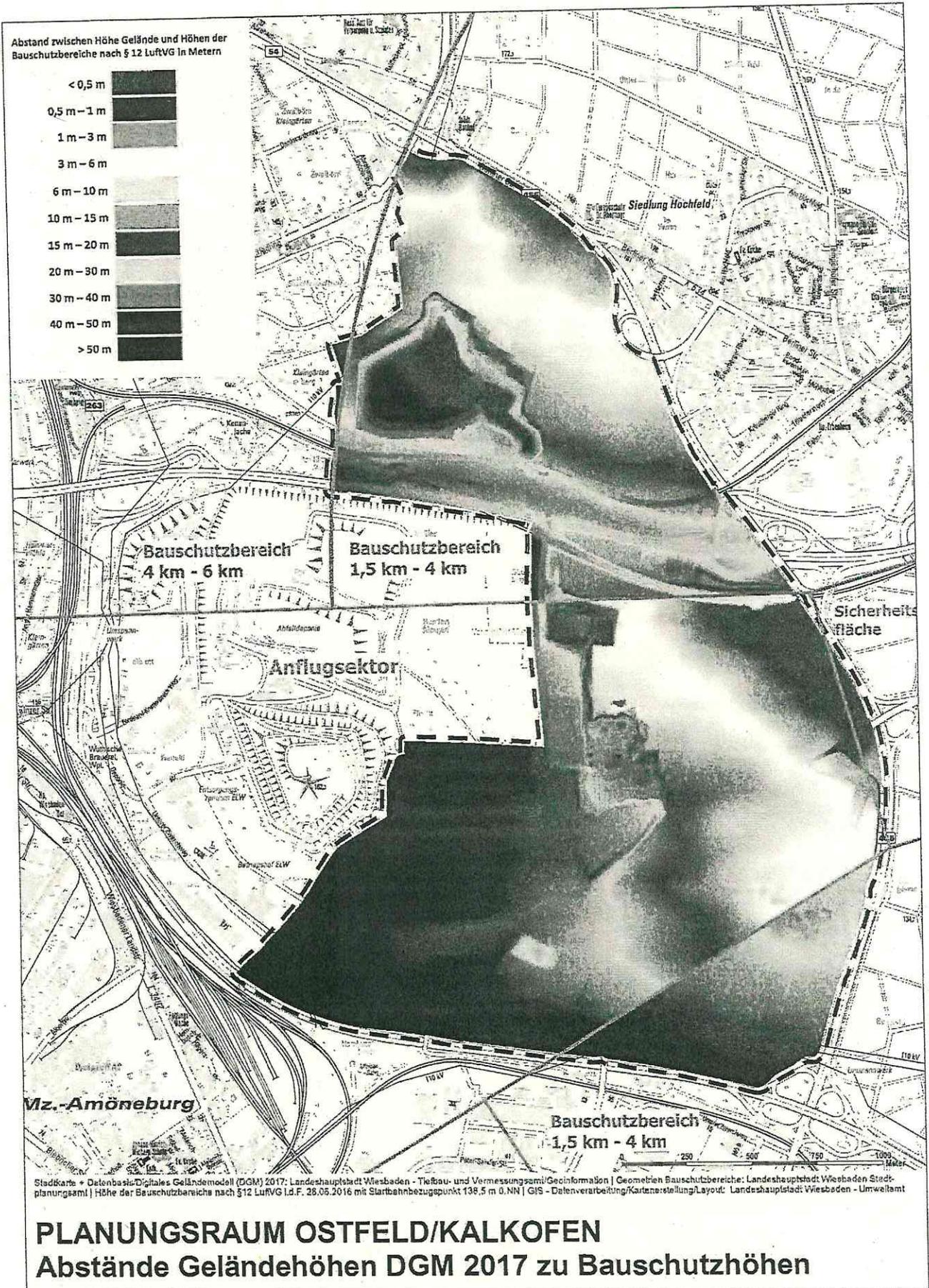
Bei der Beschreibung der für den Militärflugplatz Wiesbaden festgelegten Routen und Flughöhen ist zu unterscheiden, ob die Flüge nach Sichtflugregeln oder nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden. An- und Abflüge nach Sichtflugregeln erfolgen am Wiesbaden Army Air Field auf vorgegebenen Streckenführungen in einer Höhe von maximal 1.400 Fuß über dem Meeresspiegel. Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln sind die für Instrumentenflüge festgelegten An- und Abflugverfahren einzuhalten, die auch im militärischen Bereich nach international gültigen Kriterien berechnet werden.

Die Flüge der US-Army im Rahmen des sogenannten „Sommernachtflugprogramms“ unterliegen den Regelungen, die im Militärischen Luftfahrthandbuch festgelegt sind. Demnach sind Flüge, die der Nachttiefflugausbildung mit Nachtsehhilfen für Hubschrauber dienen, an zwei Nächten pro Woche gestattet: Dienstag bis Freitag in den Monaten Mai und August bis 01:30 Uhr MESZ und Dienstag bis Freitag in den Monaten Juni und Juli bis 02:00 Uhr MESZ.

Mit freundlichen Grüßen

Sven Gerich

Anlage



→ schriftlich



Dezernat I

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

6. November 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 8. November 2018, Frage Nr. 170
gestellt durch die Stadtverordneten Mechthilde Coigné

Frage:

Es wird immer wieder davon gesprochen, dass zur Minderung der Schadstoffe im Straßenverkehr der Radverkehr zu fördern sei. In den AKK-Stadtteilen bestehen hinsichtlich der Topographie gute Bedingungen, hinsichtlich der Sicherheit aber schlechte. Die Steinern Straße ist als Schulweg für die IGS Wilhelm-Leuschner-Schule (WLS) und künftig auch für die Förderschule Albert-Schweitzer-Schule (ASS) sowie die großen Wohn- und Baugebiete Im Sempel, Krautgärten, Am Königsfloß und Zelterstraße von großer Bedeutung.

Ich frage den Magistrat.

Wann wird dort endlich ein Fahrradweg eingerichtet?

Wann wird die seit langem überfüllte Fahrradabstellanlage am Bahnhof Kastel wie vom Ortsbeirat gefordert und vom Magistrat zugesagt endlich ausgebaut?

Wie sehen die Planungen zur Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten an der WLS und zur Anlage an der ASS aus?

Wann werden in den genannten Wohngebieten Fahrradverleihstationen eingerichtet?

Die Fragen der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Die Steinern Straße ist im bereit 2015 erstellten Radverkehrskonzeptes enthalten und wurde im September 2018 als Maßnahme in das Sofortpaket Luftreinhaltung zur Vermeidung eines Dieselfahrverbotes von der Stadtverordnetenversammlung als Teil des „Grundnetzes 2020“ beschlossen. Entsprechende Ausführungsplanungen werden noch erstellt und den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Ziel ist es, in der Steinern Straße bis 2020 Radverkehrsanlagen zu realisieren.

Zu 2:

Die Errichtung von zusätzlich 1.000 Fahrradabstellplätzen, davon 300 überdachte am Hauptbahnhof und weiteren Bahnhaltepunkten ist ebenfalls Bestandteil der Maßnahmenliste Luftreinhaltungsplanung zur Vermeidung eines Dieselfahrverbotes. Der Ausbau der Fahrradabstellanlage am Bahnhof Kastel wird derzeit planerisch vorbereitet und mit der Bahn abgestimmt. Entsprechende Ausführungsplanungen werden noch erstellt und den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Ziel ist es, in die Erweiterung der Fahrradabstellanlage am Bahnhof Kastel bis 2020 zu realisieren.

Zu 3:

Anfang August 2018 hat das Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr der Landeshauptstadt Wiesbaden in einer Anfrage an alle städtischen Dezernate den Bedarf von Abstellanlagen an den jeweils zuständigen Liegenschaften abgefragt. In diesem Zusammenhang wurden auch Schulen angeschrieben. Die IGS Wilhelm-Leuschner-Schule hat Bedarf angemeldet. Anschließend wurde ein Förderantrag an das Land Hessen gestellt. Sollte die Stadt Wiesbaden Fördermittel aus dem Programm Nahmobilität erhalten, wird sie sich mit der IGS Wilhelm-Leuschner-Schule zum weiteren Vorgehen in Verbindung setzen. Seitens der Förderschule Albert-Schweitzer-Schule (ASS) wurde kein Bedarf gemeldet. Sie wurden somit beim Fördervorhaben nicht berücksichtigt.

Zu 4.:

Wie im Bereich der Busse ist auch für das Fahrradvermietssystem die MVG bzw. die MVGmeinRad GmbH in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, -Kastel und -Kostheim zuständig. Die Standortvorschläge und der damit verbundene Prüfungsauftrag werden an die Ansprechpartner bei der MVGmeinRad weitergeleitet. Nach unserem Kenntnisstand plant die MVGmeinRad, ab Anfang 2019 mit Standorten im Bereich AKK in die Standortkoordination einzusteigen.

Mit freundlichen Grüßen



→ schriftlich



Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernat I

13. Dezember 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 08.11.2018, Frage Nr. 172
gestellt durch Herrn Stadtverordneten Ingo von Seemen

Frage:

Welche verkehrssichernden und verkehrsberuhigenden Maßnahmen wird der Magistrat auf der stark befahrenen Wiesbadener Straße in Mainz-Kastel ergreifen, insbesondere im Bereich der Kindertagesstätte der Arbeiterwohlfahrt und der Außenstelle der Gustav-Stresemann-Schule (Grundschule)?

Wie viele sichere Fahrradabstellanlagen mit wie vielen Plätzen gibt es im Bereich der Flüchtlingsunterkunft Kastel Housing Area für die rund 500 Bewohnerinnen und Bewohner dort, von denen viele Kinder und Jugendliche Schulen außerhalb des Geländes besuchen?

Welche Maßnahmen gibt es seitens der Stadt zur Gewährleistung der Mobilität der dort untergebrachten Geflüchteten durch Nutzung des ÖPNV?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Abs.1:

Der Wiesbadener Straße im Bereich der Außenstelle der Gustav-Stresemann-Schule und Kastel Housing steht ein dynamischer Veränderungsprozess bevor. In diesem Zuge ist die örtlich für die Erschließung wichtige aber mit rund 20.000 Fahrzeugen je Tag auch für den gesamtstädtischen Verkehr bedeutsame Wiesbadener Straße intensiv zu betrachten. Aufgrund der im Nahbereich befindlichen Einrichtungen besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer wie Kindergarten- und Schulkinder liegt hierbei ein besonderer Fokus auf den Belangen des Fußverkehrs im Längs- wie Querverkehr der Wiesbadener Straße.

Jegliche planerischen Überlegungen die Straße betreffend sind jedoch nur sinnvoll, wenn Sie in den Kontext der weiteren Quartiersentwicklung von Kastel Housing eingebettet sind. Hierzu steht das Verkehrsdezernat in engem Austausch mit der SEG als Vorhabenträger für die Quartiersentwicklung. In diesem Zusammenhang wird auch die Örtlichkeit und technische Machbarkeit einer Fußgängerschutzanlage („Fußgängerampel“) in dem Bereich überprüft.

Abs. 2:

Es gibt auf dem Gelände der Gemeinschaftsunterkunft für Flüchtlinge Kastel Housing insgesamt 231 Fahrradabstellplätze und Fahrradständer. Die Schule und die Kita auf dem Gelände hat zusätzlich abschließbare Möglichkeiten zum Abstellen von Kinderwagen und Fahrrädern. Es besuchen aktuell 62 Kinder und Jugendliche zwischen 10 und 17 Jahren Schulen außerhalb des Geländes, die jüngeren Kinder besuchen die Grundschule auf dem Gelände.

Abs. 3:

Die Kastel Housing Area ist durch die Haltestelle „Ruthof“, die sich unmittelbar vor dem genannten Areal befindet, bereits gut an die beiden Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden im ÖPNV angeschlossen. Die Haltestelle wird montags bis freitags im 10-Minuten-Takt von der Linie 6 (Nordfriedhof - Platz der Deutschen Einheit - Wiesbaden Hauptbahnhof - Mainz-Kastel - Mainz Hauptbahnhof - Münchfeld - Gonsenheim) und im 30-Minuten-Takt von der Linie 9 (Schierstein - Biebrich - Mainz-Kastel - Mainz Hauptbahnhof - Hechtsheim) angefahren.

Geflüchtete Leistungsempfänger/innen erhalten im Sinne der Gleichberechtigung aller in Wiesbaden lebenden Leistungsempfänger/innen unabhängig vom Rechtskreis (SGB II, SGB XII oder AsylbLG) eine ESWE-Kundenkarte zur Möglichkeit des Erwerbs einer ermäßigten Zeitkarte. Fahrradfahren wird durch den Sozialdienst unterstützt durch Vermittlung in Fahrradprojekte und Koordination von Sachspenden und Hilfsangeboten zur Wartung und Pflege der Fahrräder.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name or set of initials.

→ schriftlich



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

M. Juni 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 21.06.2017, Frage Nr. 140
gestellt durch Herrn Stadtverordneten Dr. Klaus-Dieter Lork.

Frage:

Ich frage den Magistrat:

Wie der Presse zu entnehmen war, plant die ESWE bis Oktober 2018 die Einrichtung von weiteren 20 öffentlichen Ladesäulen mit je zwei Ladeplätzen für Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet, an denen die Ladezeit tagsüber auf 2 Stunden limitiert sein wird. Bisher betreibt die ESWE bereits 11 öffentliche Ladepunkte im Stadtgebiet.
Ich frage den Magistrat:

1. Wie hoch ist die Auslastung der bisher bestehenden 11 Ladepunkte im Tagesdurchschnitt?
2. Wie viele E-Fahrzeuge fahren die 11 Ladepunkte täglich im Durchschnitt an?
3. Welche Ladepunkte werden am häufigsten angefahren?
4. Zu welchen Uhrzeiten ist die Auslastung der bestehenden Ladepunkte am höchsten und zu welchen am niedrigsten?
5. Welche Erkenntnisse gibt es zur durchschnittlichen Verweildauer der ladenden Fahrzeuge an den bisher bestehenden Ladepunkten?
6. Handelt es sich bei den Nutzern in der Mehrzahl um Anwohner?

Die Frage des Stadtverordneten Herrn Dr. Lork beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Die Auslastung der im Stadtgebiet Wiesbaden und den umliegenden Gemeinden verteilten öffentlich zugänglichen 34 Ladepunkte an 11 Standorten ist sehr unterschiedlich. Es ist jedoch eine kontinuierlich steigende Auslastung über alle Ladepunkte zu beobachten.

Zu 2:

Ein aussagekräftiger Durchschnittswert kann noch nicht angegeben werden, da der Großteil der Ladestationen erst in diesem Jahr errichtet wurde. Die Statistik der seit vielen Jahren von ESWE betriebenen Ladestationen war in der Vergangenheit nur auf Basis eines Jahresenergieverbrauchs möglich, da die alten Ladesäulen über keine Anbindung ans IT-Backend besessen haben. Diese wurden ebenfalls in diesem Jahr durch eine neue Generation an Ladesäulen ersetzt. Aussagekräftige Angaben sollten im Laufe des Jahres 2019 vorliegen.

Zu 3:

Aus den unter Frage 2 genannten Punkten ist eine verlässliche Angabe der Anzahl der Ladevorgänge aktuell nicht möglich. Der meiste Energieabsatz fand in den letzten Jahren an den Ladesäulen in der Mainzer Straße statt.

Zu 4:

Die Auslastung der Ladesäulen ist tagsüber deutlich höher als in den Nachtstunden.

Zu 5:

Aktuell besteht keine zeitliche Begrenzung der Ladedauern an den Ladesäulen. Daher unterscheiden sich die Verweildauern extrem. Dies ist von den Modellen sowie dem Nutzungsfall abhängig. Es können Ladedauern von weniger als einer Stunde bis zu 10 Stunden beobachtet werden.

Zu 6:

Darüber kann keine Aussage getroffen werden. An den Ladesäulen wird der Ladestrom aktuell kostenlos zur Verfügung gestellt. Eine Freischaltung der Ladesäule mit einem bestimmten Benutzeraccount ist daher nicht erforderlich. Dadurch sind keinerlei Auswertungen des Nutzerverhaltens möglich.

Aufgrund der extrem unterschiedlichen Standorte der einzelnen Ladesäulen in Wohn- sowie Gewerbegebieten, kann diese Frage ebenfalls nicht eindeutig beantwortet werden. Ladesäulen in Gewerbegebieten werden verstärkt durch Arbeitnehmer und Kunden der Gewerbegebiete genutzt. Ladesäulen in Wohngebieten, wie z. B. Europaviertel, werden verstärkt durch Anwohner genutzt.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned on the left side of the page.

→ schriftlich



Dezernat I

Der Magistrat

Dezernat für
Stadtentwicklung und Bau

Stadtrat Hans-Martin Kessler

11. Dezember 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 13. Dezember 2018, Frage Nr. 174
gestellt durch die Stadtverordnete Frau Aglaja Bees (Fraktion L&P)

Frage:

1. Welche Pläne hat die LHW hinsichtlich der Beteiligung an der geplanten Müllverbrennungsanlage?
2. Beabsichtigt ESWE Versorgung einzusteigen? Wenn ja, in welcher Form?
Wer hat dies entschieden?

Die Frage der Frau Stadtverordnete Aglaja Bees beantworte ich wie folgt:

1. Bei den ELW bestehen aktuell keine Pläne für eine Beteiligung an der geplanten Müllverbrennungsanlage.
2. Der Vorstand der ESWE Versorgung AG hat den Magistrat auf Nachfrage wie folgt informiert: „Die ESWE Versorgungs AG beabsichtigt sich an der Gesellschaft, welche das Kraftwerk errichten und betreiben will, mit 24,5% zu beteiligen. Über die Beteiligung an der vorgenannten Gesellschaft hat der Aufsichtsrat der ESWE Versorgungs AG in seiner Sitzung vom 02.11.2018 entschieden.“

→ schriftlich



Der Oberbürgermeister

Herrn Stadtverordneten
Rainer Pfeifer
CDU-Rathausfraktion

Über
Amt 16

13. Dezember 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 13.12.2018, Frage Nr. 175
gestellt durch den Stadtverordneten Rainer Pfeifer, CDU

Frage:

Stadtteilzentrum Nordenstadt

Im November 2006 wurde durch den Ortsbeirat Nordenstadt beschlossen das Stadtteilzentrum durch einen Neubau zu ersetzen. Seitdem wurde in zahlreichen Beschlüssen durch den Ortsbeirat versucht das Projekt voranzutreiben. Zwischenzeitlich muss das Gebäude nahezu flächendeckend abgesichert werden, da von herabfallenden Teilen Gefahr ausgeht. Im März 2018 erfolgte eine Präsentation einer Machbarkeitsstudie durch die SEG gemeinsam mit OB Gerich sowie den Dezernenten Bendel und Kessler. Im Juni forderte der Ortsbeirat (18-O-20-0024) erneut, die erforderlichen Finanzmittel für den HH 20/21 zur Verfügung zu stellen.

Ich frage den Magistrat

1. Welches Dezernat ist federführend zuständig?
2. Können die Mittel zur Umsetzung des Neubaus für den HH 20/21 eingestellt werden?
3. Ist gesichert, dass die erforderlichen Mittel aus dem Erlös des Baugebietes Hainweg entnommen werden können?
4. Gibt es bereits Pläne wie das Bauvorhaben realisiert werden kann?
5. Wann ist mit dem ersten Spatenstich zu rechnen?

Sehr geehrte Frau Stadtverordnetenvorsteherin,

die Frage des Stadtverordneten Pfeifer beantworte ich wie folgt:

1. Welches Dezernat ist federführend zuständig?

Aktuell ist das Amt für Wirtschaft und Liegenschaften Eigentümer des Gemeindezentrums und somit formal federführend. Die Hauptnutzungen liegen mit dem Hauptamt

(Ortsverwaltung und Bürgersaal) und der Feuerwehr bei Dezernat I. Von daher könnte eine

gemeinsame Federführung von Dezernat I und Dezernat II/80 - zumindest in der Planungs- und Bauphase des Projektes - durchaus sinnvoll sein.

2. Können die Mittel zur Umsetzung des Neubaus für den HH 20/21 eingestellt werden?

Es ist zum jetzigen Zeitpunkt eher unwahrscheinlich, dass der konkrete kassenwirksame Mittelbedarf für den Haushalt 201/21 über den reinen Planungskosten liegen wird. Von daher werden Mittel zur Umsetzung der Maßnahme vermutlich erst zum Haushalt 2022/23 benötigt. Die Entscheidung über die Zusetzung von Mitteln (und ggf. in welcher Höhe) wird im Rahmen der Haushaltsplanberatungen im November 2019 gefällt.

3. Ist gesichert, dass die erforderlichen Mittel aus dem Erlös des Baugebietes Hainweg entnommen werden können?

Die Vorstellung des Ortsbeirates Nordenstadt, eine Finanzierung des neuen Gemeindezentrums aus möglichen Erlösen einer Baugebietsentwicklung am „Hainweg“ sicherzustellen, haben die in der Ortsbeiratssitzung anwesenden Dezernenten zur Kenntnis genommen.

Derzeit liegen aus der Gebietsentwicklung noch keine verbindlichen Erlöse vor, da hier die Umsetzung noch in vollen Gang ist und erst danach eine Erlössituation beurteilt werden kann.

Unabhängig davon wird das Dezernat des Oberbürgermeisters mit dem für Liegenschaften zuständigen Dezernenten besprechen; inwieweit aus - den ggf. vereinnahmten Erlösen generierten - Liegenschaftsmitteln eine Bezuschussung des Bauvorhabens Gemeindezentrum möglich ist. Für diesen Fall ist die Erstellung einer Sitzungsvorlage zur Entscheidung durch die Gremien vorgesehen.

4. Gibt es bereits Pläne wie das Bauvorhaben realisiert werden kann?
Wann ist mit dem ersten Spatenstich zu rechnen?

Seitens der SEG wurde eine Machbarkeitsuntersuchung zum Neubau des Gemeindezentrums in Nordenstadt erstellt und am 14. März 2018 in der Ortsbeiratssitzung vorgestellt. Eine Änderung des Bebauungsplans soll aufgrund ggf. auftretender

planungsrechtlicher Nutzungskonflikte mit dem Bürgersaal gegenüber dem reinen Wohngebiet vermieden werden.

Es wurde im Ortsbeirat aber auch dargestellt, dass noch nicht final geklärt ist, ob für die Umsetzung eine Änderung des bestehenden Bebauungsplanes notwendig wird oder ob eine Realisierung mit dem gültigen Planungsrecht möglich ist. Dies war als Prüfauftrag an die SEG in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt formuliert.

In den letzten Monaten wurden hierzu intern und extern rechtliche Stellungnahmen eingeholt. Im Ergebnis lässt sich eine Aussage über die Zulässigkeit auf Grundlage des bestehenden Planungsrechtes nicht eindeutig ableiten. Hierbei wird insbesondere die Fragestellung des bisherigen und zukünftigen Nutzungsmixes wichtig.

Die Fläche ist als Gemeinbedarfsfläche ausgewiesen. Durch die städtebauliche Neuordnung und teilweise abweichende Flächenbedarfe soll sich nach dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie das Verhältnis der vorhandenen öffentlichen und privaten Nutzungen in Richtung der privaten Nutzungen (z.B. Büro, Wohnen, Läden) leicht verschieben. Dies ist auf einer Gemeinbedarfsfläche ggf. kritisch zu sehen. Inwiefern der Nutzungsmix trotzdem zulässig sein kann (z.B. über eine Befreiung), wird derzeit in historischer Recherche aufgearbeitet.

Hierbei wird untersucht, zu welchen Zeitpunkten (Baugenehmigung, Erstellung Bebauungsplan etc.) welche Nutzungsmixe zulässig waren und wie sich hieraus eine Argumentationslinie aufbauen lässt. Hilfreich wäre in diesem Zusammenhang, wenn der Anteil der öffentlichen Nutzungen weiter erhöht werden könnte.

Die alten Bauakten zum Gemeindezentrum werden gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt noch vor Jahresende 2018 gesichtet und anschließend eine Vorgehensweise abgestimmt. Nach derzeitigem Stand sollte im 1. Quartal 2019 eine Aussage getroffen werden können, ob ein Planungserfordernis (neuer Bebauungsplan) besteht oder nicht.

In Abhängigkeit von diesem Ergebnis kann ein weiterer Zeitplan entwickelt werden, an dessen Ende dann auch der Spatenstich für das neue Gemeindezentrum steht.

Mit freundlichen Grüßen


Sven Gerich