



SITZUNGSVORLAGE

Nr. **1 9 - V - 6 6 - 0 1 1 2**
(Jahr - V - Amt - Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) V/66

Zusätzlicher Personalbedarf zur Einführung eines E-Mobility-Hub im Stadtgebiet Wiesbaden
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 type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
- der HGO	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" 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 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: Stand August 2019

abs.: -4.030.560,45
in %: -11,90

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	2020	4 VZÄ EG 14,13 10,9a TVöD	284.650,00	51.806,47		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2020	4x Sachkosten Büroarbeitsplatz	33.950,00	33.950,00		1100031	606350	Büroausstattung GWG
	x	2020				232.843,53	1100031	630098	Fördermittel E- Mobility-Hub
	x	2021	4 VZÄ EG 14,13 10,9a TVöD	322.950,00	50.463,96		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2021	4x Sachkosten Büroarbeitsplatz	38.880,00	38.880,00		1100031	606350	Büroausstattung GWG
	x	2021				272.486,04	1100031	630098	Fördermittel E- Mobility-Hub
Summe einmalige Kosten:				680.430,00	175.100,43	505.329,57			
	x	2022	4 VZÄ EG 14,13 10,9a TVöD	242.212,50	37.847,97		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2022	4x Sachkosten Büroarbeitsplatz	29.160,00	29.160,00		1100031	606350	Büroausstattung GWG
	x	2022				204.364,53	1100031	630098	Fördermittel E- Mobility-Hub
Summe Folgekosten:				271.372,50	67.007,97	204.364,53			

Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:

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**.

Zusätzlicher Personalbedarf zur Einführung eines E-Mobility-Hub im Stadtgebiet Wiesbaden.

Anlagen:

- Unverbindliche Inaussichtstellung DLR

C Beschlussvorschlag:

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass
 - 1.1. mit der Übernahme der Maßnahmen aus dem Sofortpaket zum Luftreinhalteplan (18-V-36-0021 StVV-Beschluss Nr. 0379 v. 06.09.2018) in den Luftreinhalteplan des Landes Hessen für die Landeshauptstadt Wiesbaden die Landeshauptstadt Wiesbaden zur Realisierung dieser Maßnahmen verpflichtet ist.
 - 1.2. diesen verpflichtend zu realisierenden Maßnahmen auch die unter Nr. 2.5 des Maßnahmenpaketes genannte Errichtung eines E-Mobility-Hub zuzurechnen ist.
 - 1.3. zur Realisierung des Vorhabens neben den Kosten für konstruktive Maßnahmen (insbesondere Ladeinfrastruktur) auch Personalbedarf entsteht.
 - 1.4. das Tiefbau- und Vermessungsamt für das Vorhaben Fördermittel in Höhe von 8,5 Millionen Euro bei einer Förderquote von 100% beantragt hat, bei deren Realisierung ein bedeutender Teil der Kosten für dieses Vorhaben durch Zuwendungsgeber gedeckt wird.
 - 1.5. die Förderung des Personaleinsatzes jedoch begrenzt ist, so dass sich gemäß der im Weiteren folgenden Personalbedarfskalkulation eine Förderquote von 75% der Kosten ergibt mit der Folge, dass ein Eigenanteil an diesen Kosten bei der Stadt verbleiben wird.
 - 1.6. bei V/66 in dem Sachgebiet 660120 - Informations- und Flächenmanagement ein zusätzlicher und auf drei Jahre befristeter Personalbedarf von einem Vollzeitäquivalent (VZÄ) (EG 10 TVöD) und in der neu geschaffenen Stabsstelle 660020 -Nachhaltige Urbane Mobilität ein zusätzlicher und auf drei Jahre befristeter Personalbedarf von drei Vollzeitäquivalenten (VZÄ) (EG 14 TVöD, EG 13 TVöD und EG 09a TVöD) zur Einführung eines E-Mobility-Hub im Stadtgebiet Wiesbaden besteht.
2. Aus diesem Grund wird beschlossen, dass bei V/66 zum Stellenplan 2020/2021 4 Vollzeitäquivalente (VZÄ) zugesetzt werden.
3. Durch die personellen Veränderungen entstehen Personal- und Arbeitsplatzkosten für 2020 in Höhe von 318.600 € und für 2021 in Höhe von 361.830 Euro (Gesamtkosten für die Haushaltsjahre 2020/2021 - 680.430,00 Euro) zzgl. Tarif- und Besoldungserhöhungen. Als Folgekosten für das Jahr 2022 entstehen Gesamtkosten in Höhe von 271.372,50 €.
4. Zur Errichtung des E-Mobility-Hubs wurde beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

ein Förderantrag (100 %-Förderung) gestellt, bei dem auch die Personalkosten förderfähig sind. Für die Landeshauptstadt Wiesbaden fallen daher in den Jahren 2020/2021 nur Personal- und Arbeitsplatzkosten in Höhe von 175.100,43 € an (in 2022 - 67.007,97 Euro). Diese anfallenden Kosten werden von V/66 auf den personalführenden Kostenstellen 1100031 als weiterer Bedarf zum Haushalt 2020/2021 angemeldet.

5. Der beantragte zusätzliche und befristete Personalbedarf von 4 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) steht unter dem Vorbehalt, dass der Projektträger DLR die erwarteten Fördermittel in Höhe von ca. 8,5 Mio. € per Förderbescheid bewilligt.
6. Im Rahmen der neuen Regelung zur Steuerung der Personalkosten ist das Personalkontingent (Basiswert) des Stammpersonals des Dezernats V um 4 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) zu erhöhen.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

Das Tiefbau- und Vermessungsamt ist für die Planung, Bau und Unterhaltung des Straßen- und Wegenetzes der Landeshauptstadt Wiesbaden verantwortlich.

In den zurückliegenden Monaten haben die politischen Gremien der Landeshauptstadt Wiesbaden in verschiedenen Beschlüssen zusätzliche Arbeitsaufträge über das Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr an das Tiefbau- und Vermessungsamt erteilt, die das bisher übliche Maß und damit auch die vorhandenen Personalressourcen deutlich übersteigen.

Im Zuge der Bearbeitung des Green-City-Masterplans WI-Connect wurden vom Bund innerhalb des Aktionsprogramms Saubere Luft kurzfristig verschiedene Förderprogramme aufgelegt. Die Ankündigung und die Bearbeitungszeit war jeweils extrem kurz, da alle Maßnahmen, die in diesem Programm bewilligt wurden und noch werden, Effekte bzgl. Verringerung der NOx-Belastung aus dem Verkehr noch innerhalb des Jahres 2020 aufweisen müssen. Um hier Fördergelder zu akquirieren, konnte daher der übliche Verfahrensablauf der Gremienbeteiligung nicht gelebt werden. Die Projektleitung hat daher alle Anträge, die gestellt wurden, lediglich im Rahmen von Lenkungs-kreissitzungen GCP WI-Connect unter Führung des Oberbürgermeisters und Beteiligung der Dezernenten für Umwelt, Grünflächen und Verkehr sowie für Stadtplanung abgestimmt und erst im Nachgang die Zustimmung der Gremien eingeholt.

Mit dem Beschluss „Sofortpaket Luftreinhalteplan“ (18-V-36-0021, StVV-Beschluss Nr. 0379 v. 06.09.2018) ist die Landeshauptstadt Wiesbaden verpflichtet, den darin unter der Nr. 2.5 benannten E-Mobility-Hub zu realisieren.

Daher hatte das Tiefbau- und Vermessungsamt im März 2018 innerhalb eines Förderaufrufes des Bundes eine Projektskizze zur Förderung eines E-Mobility-Hubs eingereicht. Die Skizze wurde vom Projektträger DLR zunächst unter der Priorität B eingestuft und zurückgestellt.

Im Frühjahr 2019 wurde die Landeshauptstadt Wiesbaden aufgefordert die Projektskizze bis zum 15. März 2019 zu konkretisieren und nochmals einzureichen. Dieser Aufforderung ist das Tiefbau- und Vermessungsamt nachgekommen und wurde daraufhin am 18. Juni 2019 eingeladen, das Projekt dem Projektträger DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.) zu präsentieren. Im Nachgang zu diesem Termin wurde die Landeshauptstadt Wiesbaden aufgefordert bis zum 15. August 2019 einen Projektantrag einzureichen.

Auch dieser Forderung ist das Tiefbau- und Vermessungsamt nachgekommen und hat einen Förderantrag in Höhe von ca. 8,5 Mio. € zur Entwicklung und Realisierung eines E-Mobility-Hubs eingereicht.

Das Förderprogramm hat eine Förderquote von 100 % und umfasst neben der Ausstattung mit Elektro-Ladeinfrastruktur auch die 100 %-Förderung von neu einzustellendem Personal (die 4 in dieser Sitzungsvorlage genannten Vollzeitäquivalente) sowie Verwaltungskosten (extern anzumietendes Büro für die Stabstelle Nachhaltige urbane Mobilität).

Die förderbaren Personal- und Arbeitsplatzkosten sind vom Fördergeber auf die Entgeltgruppe des TVöD beschränkt. Zusätzliche Arbeitgeberkosten, wie sie die Leitlinie Personalkostenkalkulation vorsieht (Sachkosten und Gemeinkosten eines Arbeitsplatzes), werden vom Fördergeber nicht gefördert. Daraus entsteht eine Differenz in Höhe von 175.100,43 € für die Haushaltsjahre 2020/2021 und Folgekosten in Höhe von 67.007,97 für 2022, die von der Landeshauptstadt Wiesbaden bereitgestellt werden müssen. Dies entspricht einer Förderquote von ca. 75 % bei den Personalkosten.

Zurzeit liegt eine „Unverbindliche Inaussichtstellung (UIA)“ vom 26.09.2019 des Projektträgers DLR vor, in dem der Projektträger beabsichtigt, das Vorhaben zu fördern, sofern die weitere Prüfung positiv ausfällt und von dort ausreichende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Die Prüfung des Förderantrags befindet sich dort in der Abschlussphase. Um die Förderung der Personalkosten umfänglich nutzen zu können, müssen die Stellen zeitnah ausgeschrieben und besetzt werden. Die Personalstellen werden jedoch nur besetzt, wenn die endgültige Förderzusage positiv ausfällt (der Förderbescheid ist für November terminiert).

Mit dem Grundsatzbeschluss Stadtverordnetenversammlung vom 14.02.2019 (Vorlagen-Nr. 19-V-04-001) soll im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung östlich der Brunhildenstraße ein Hochgaragenneubau in der Berliner Straße realisiert werden. Der E-Mobility-Hub soll in dieser Hochgarage umgesetzt werden. Gemäß dem Grundsatzbeschluss wurde die SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH mit der Leistung des übergeordneten Projektmanagements beauftragt. Zur Realisierung des Hochgaragenneubaus erfolgt eine separate Sitzungsvorlage.

E-Mobility-Hub: Was ist das?

Beim E-Mobility-Hub handelt es sich um ein innovatives Parkhaus für elektromotorisch betriebene 2-Spur-Fahrzeuge verschiedener Kategorien für die private, gewerbliche und kommunale Nutzung. Die benötigte E-Ladeinfrastruktur wird in dem speziell dafür optimierten Baukörper des Parkhauses integrativ installiert. Ziel ist es, die E-Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht an die speziellen Herausforderungen der E-Mobilität und Nutzergruppen auszurichten sowie optimiert für die unterschiedlichen E-Fahrzeugarten zu betreiben.

Durch ein intelligentes Flächennutzungskonzept, das sich an den Bedürfnissen der unterschiedlichen Nutzer orientiert, wird der E-Mobility-Hub eine zeitlich optimierte Ausnutzung zwischen Tag- und Nachtbetrieb ermöglichen. Dadurch sollen insbesondere Hemmnisse in der Verfügbarkeit der E-Ladeinfrastruktur sowohl für gewerbliche Unternehmen als auch für Privatpersonen reduziert werden, so dass die E-Mobilität kurzfristig einen hohen Anteil am Wiesbadener Straßenverkehr und im Stadtbild einnehmen kann.

Im zweiten Schritt sollen im Rahmen eines Roll-out-Konzeptes weitere Standorte für E-Mobility-Hubs im Stadtgebiet von Wiesbaden sondiert, ggf. geprüft sowie deren grundsätzliche Ausgestaltung mit E-Ladeinfrastruktur skizziert werden. Angedacht sind sowohl Standorte in öffentlicher Hand als auch auf privaten Flächen von Unternehmen und Einrichtungen.

Auf diese Weise entsteht ein Pilotprojekt, welches mit Leuchtturmcharakter auch eine Vorbildfunktion mit Anschauungsmöglichkeit für andere Städte bietet. Die Übertragbarkeit gewonnener Erkenntnisse auf bestehende städtische Parkhausinfrastrukturen ist ein integrativer Bestandteil des Projekts.

Damit läge ein ganzheitliches Beispiel vor, wie wesentliche Barrieren für den Umstieg auf Elektromobilität in Städten gelöst werden können. Dies auch, da bestehende Netzausbauehemmnisse beseitigt und eine sichere Energieversorgung mit der Umsetzung des Projektes gewährleistet werden sollen.

Mittels eines intelligenten Lade- und Lastmanagements bzw. einer kombinierten Ladeinfrastruktur wird für den elektrifizierten Wirtschafts- (City-Logistik, leichte Nutzfahrzeuge) und Individualverkehr (Anwohner, Pendler, P+R) sowie für Car-Sharing-Angebote und ÖPNV (On-Demand-E-Shuttle-Busse) an einem zentralen und öffentlich zugänglichen bzw. zugänglich machbaren Ort eine umfangreiche E-Ladeinfrastruktur entstehen.

Durch die Entwicklung eines Buchungskonzeptes (Vorbuchbarkeit) und die Entwicklung und Erprobung von leicht handhabbaren Bezahlmöglichkeiten weist dieses Angebot eine hohe serviceorientierte Nutzerfreundlichkeit auf, die bei der Umsetzung weiterer E-Mobility-Hubs verstetigt werden soll.

Die Konzentration einer hohen Anzahl von Ladepunkten sowie von unterschiedlichen Anwendergruppen an einem Ort soll Aufschluss über das Ladeverhalten der Nutzer sowie die daraus resultierenden Beanspruchungen des Stromnetzes aufzeigen und Rückschlüsse für Grundsätze der Stromnetzplanung sowie der technischen Gebäudeausstattung ermöglichen. Darüber hinaus können für Bestandsnetze Maßnahmen zur Netzverstärkung abgeleitet und besondere Anforderungen an die Intelligenz der Ladeinfrastruktur bzw. an das Last- und Lademanagement formuliert werden.

Zur Zeit arbeitet die Stadt an der Umsetzung einer großen Anzahl weiterer Maßnahmen aus dem Green-City-Masterplan, die komplementär zur Umsetzung des E-Mobility-Hubs zu sehen sind und mit diesem vernetzt werden sollen, damit sie ihre optimale Wirkungskraft entfalten können. Einerseits sind das Projekte aus dem Themenfeld Elektromobilität, andererseits gehören dazu Maßnahmen aus dem Bereich Digitalisierung, Vernetzung im ÖPNV, Radverkehr und urbane Logistik. Umgekehrt fließen Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt in die weitere Umsetzung dieser Maßnahmen ein.

Das Gesamtprojekt E-Mobility-Hub gliedert sich in insgesamt sechs Arbeitspakete, die wiederum aus unterschiedlichen Arbeitsschritten bestehen, welche die Projektpartner LHW und Fraunhofer IML arbeitsteilig voranbringen wollen.

Arbeitspaket 1:

Im ersten Arbeitspaket werden die grundsätzlich notwendigen Planungsthemen- und Schritte sondiert, die zur Konzeption und Umsetzung des E-Mobility-Hubs relevant sind. Hierzu werden planungsrelevante Grundlagen ermittelt, Planungsthemen strukturiert sowie sich daraus ergebende Bedarfe ermittelt.

Es sollen Aussagen zu Nutzeranforderungen und -gruppen, Raum- und Flächennutzung, E-Ladetechnik, Stromnetz und Energiespeicherung, Lade- und Lastmanagement, Vorbuchbarkeit und elektronische Parkplatzerkennung bis hin zum Betriebs- und Geschäftsmodell abgeleitet werden. Zu diesen Themen soll der fach- und marktspezifische Stand von Wissenschaft und Technik eruiert und in einem nächsten Schritt auf den konkreten Standort im Sinne einer Entwurfsplanung fokussiert werden.

Dieser Arbeitsschritt wird im Rahmen eines Beteiligungsprozesses von wichtigen Stakeholdern der Stadtverwaltung, Anliegern und Experten begleitet. Eine Machbarkeitsanalyse soll weiterhin das Thema induktive Ladeflächen für E-Car-Sharing beleuchten. In Hinsicht auf eine umfassende Entwicklung zum E-Mobility-Hub auch für einspurige Fahrzeuge (Leihräder, Lastenräder, E-Roller etc.) soll weiterhin deren grundsätzliche technische Integrationsfähigkeit betrachtet werden (Realisierung außerhalb des gestellten Förderantrags). Hierzu gehört auch eine Konzeption, die darlegt, wie der E-Mobility-Hub seine Funktion als Park & Ride-Standort erfüllen kann und sinnvoll mit dem elektromotorischen ÖPNV zu vernetzen ist.

Im Arbeitspaket 1 soll auch das Grobkonzept zur Roll-out-Planung für das Stadtgebiet von Wiesbaden starten, um projektbegleitend gewonnene Erkenntnisse hierfür berücksichtigen zu können. Damit den Nutzern die Auseinandersetzung mit diesem neuen Typus von E-Parkhaus erleichtert wird, ist ein digitaler Infopoint, der die Benutzung erläutert und das Thema Elektromobilität vermittelt, geplant. Zudem soll ein umfassender Kommunikationsprozess mit dem Ziel, für das Thema Elektromobilität und die neue Form von Parkhaus zu werben, begonnen werden. Diese Kommunikationskampagne wird den gesamten Entwicklungs- u. Umsetzungsprozess im Rahmen der sechs Arbeitspakete mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten begleiten.

Weiterhin soll die rechtliche Beratung des Gesamtprozesses zur Umsetzung und zum Betrieb des E-Mobility-Hubs in diesem Arbeitspaket starten. Am Ende dieser ersten Arbeitsphase soll ein klarer Überblick über den Ist-Zustand auf allen Ebenen, das noch zu Erreichende (Soll) sowie die Schritte zur Umsetzung von Plan- und Zielerreichung vorhanden und die Gesamtstrategie zum Aufbau des Prototyps E-Mobility-Hub geklärt sein.

Auch findet die Einrichtung eines Projektmanagementbüros (PMO) beim Verbundkoordinator LHW statt. Von dort aus sollen alle Arbeitspakete begleitet, mit den beteiligten Partnern koordiniert und die externe Projektbegleitung gesteuert werden. Außerdem wird die externe Projektbegleitung geklärt. Dazu zählen einerseits die Ausschreibung und Vergabe eines Dienstleisters für alle im Projekt anfallenden Ausschreibungen und Vergaben und andererseits die Ausschreibung und Vergabe einer fachlich-technischen Beratung zur Projektentwicklung sowie der konkreten Konzept-/Entwurfentwicklung zur Realisierung des E-Mobility-Hubs (Generalübernehmer).

Parallel dazu werden aus den ersten Arbeitsschritten einerseits bauliche Anforderungen an das Parkhaus formuliert und andererseits der Netzausbaubedarf ermittelt.

Arbeitspaketes 2:

Ziel des Arbeitspaketes 2 ist es, den Planungsprozess voranzubringen und die bisher gewonnenen Erkenntnisse, Ansätze und Entwurfsplanungen in Hinsicht auf die Umsetzung im Parkhaus Berliner Straße zu konkretisieren und zur Ausführungsreife zu entwickeln. Hierzu sollen die Nutzergruppen mit ihrer Gewichtung finalisiert und daraus die Raum- und Flächennutzung im Parkhaus einschließlich Parkleitsystem mit Vorbuchbarkeit und elektronischer Parkplatzerkennung für die Ausschreibung abgeleitet werden.

Im nächsten Schritt wird darauf abgestimmt der Bedarf und die Ausstattung mit E-Ladeinfrastruktur nach E-Fahrzeugklassen bzw. Ladetechnologien geklärt und entsprechend das Lade- und Lastmanagement festgelegt sowie die Gebäudeleittechnik zum Anschluss der E-Infrastruktur einschließlich Bau- und Erdarbeiten für die Ausschreibung der Leistungen konkretisiert. Die Ausführungsplanung für den Stromspeicher berücksichtigt die Konzeptionierung in Arbeitspaket 1 und schließt die Platzierung im Gebäude sowie die Anbindung an die Gebäudeleittechnik bzw. die Ladeinfrastruktur ein.

In Abhängigkeit vom Ergebnis der Machbarkeitsanalyse wird die Ausführungsplanung zur Realisierung induktiver Ladeflächen für Car-Sharing erarbeitet und die Planungen zum Infopoint für die Ausschreibung vorbereitet. Das Projektbüro der Landeshauptstadt Wiesbaden wird auch in diesem Arbeitspaket durch Externe unterstützt. Dazu findet die Ausschreibung und Vergabe für ein Fach-/Ingenieurbüro, das als Generalübernehmer für Planung und Bau der technischen Gebäudeausstattung einschließlich Bauleitung für die Umsetzung des E-Mobility-Hubs zuständig ist, statt.

Arbeitspaket 3:

Das Arbeitspaket 3 leitet die Umsetzungsphase ein. Dazu wird die im vorangegangenen Arbeitspaket finalisierte Ausführungsplanung zu E-Ladeinfrastruktur, Gebäudeleittechnik, Energiespeicherung, Parkleitsystem, elektronischer Parkplatzerkennung, einem System zur Vorbuchung von Parkplätzen, dem Infopoint E-Mobility-Hub und den induktiven Ladeflächen für E-Car-Sharing mit dem Ziel ausgeschrieben, die Leistungen für Beschaffung, Lieferung, Einbau und Anschluss zu vergeben. Im Anschluss daran wird mit der Realisierung der Maßnahme begonnen.

Beabsichtigt ist die bauliche Fertigstellung des kompletten E-Mobility-Hubs bis zur Übergabe in die Betriebsphase. Unter der Leitung des Projektbüros der Landeshauptstadt Wiesbaden findet die Bauleitung, Steuerung und Überwachung der Errichtung des E-Mobility-Hubs durch den Generalübernehmer statt.

Arbeitspaketes 4:

Schwerpunkt des Arbeitspaketes 4 ist die Vorbereitung des laufenden Betriebs für den neu errichteten E-Mobility-Hub. Dazu soll das Betriebskonzept für den Prototyp orientiert an den ermittelten Bedarfen finalisiert sowie die Einigung auf ein Geschäftsmodell mit den zukünftigen städtischen Betreibern des Parkhauses abgeschlossen werden. In einem nächsten Schritt sollen innerhalb einer Testphase die eingerichteten technischen Systeme überprüft und Fehler behoben werden. Damit der E-Mobility-Hub mit den übergeordneten städtischen Stellen der Verkehrssteuerung und -lenkung vernetzt werden und seine Funktion als Park & Ride-Standort wahrnehmen kann, sind entsprechende Schnittstellen vor allem zu den Projekten Digitalisierung Verkehr (Digi-V), Digitalisierung Parken (Digi-P) und Digitalisierung nachhaltige Stadtlogistik (Digi-L) einzurichten sowie die Vernetzung mit dem E-basierten ÖPNV und den On-Demand-Shuttlebussen aufzubauen.

Auch diese Arbeitsphase wird in Abstimmung mit dem Projektbüro der Stadt Wiesbaden durch externe Projektbegleitung unterstützt.

Arbeitspaket 5:

Das fünfte Arbeitspaket beschreibt die Aufgaben in der Betriebsphase. Zu Beginn soll eine Informationskampagne auf das innovative Parkhaus und den E-Mobility-Hub aufmerksam machen. Nutzerbefragungen sollen die Kundenzufriedenheit und die Benutzerfreundlichkeit erfassen. Eine wesentliche Aufgabe wird dabei sein, den laufenden Betrieb zu überwachen und technische Anfangsschwierigkeiten zu beheben.

Gewonnene Daten und Erkenntnisse aus dem laufenden Betrieb sollen für Big-Data-Analysen genutzt werden. Ziel ist es ein klares Verständnis aller positiven, neutralen und negativen Entwicklungen und Erkenntnisse zu erhalten.

Diese sollen dann im nächsten Schritt in die Finalisierung eines Roll-Out-Konzeptes für max. zehn Standorte im Stadtgebiet einfließen. Dazu zählen einerseits vorhandene Parkhäuser, die auf E-Technik umgerüstet werden sollen, aber auch die Errichtung von neuen Parkhäusern oder die Ausstattung von großen betrieblichen Parkplätzen sowie die Umnutzung von Parkplätzen, die zu bestimmten Tages-/Nachtzeiten nicht genutzt werden (z. B. Supermarktparkplätze). Diese abschließende Projektphase wird durch das Projektmanagementbüro der Landeshauptstadt Wiesbaden begleitet und durch externe Fachbüros unterstützt.

Arbeitspaket 6:

Im letzten Arbeitspaket beschäftigt sich Fraunhofer IML in Zusammenarbeit mit der LHW mit der Dissemination und Vernetzung des Projektes. Mit den Tätigkeiten der Dissemination und der Vernetzung wird das Ziel verfolgt, einen hohen Bekanntheitsgrad für das Projekt bundesweit und auch in Europa zu erzielen.

Hierfür notwendige Informationen werden regelmäßig aufbereitet und über eine Projekt-Internetseite sowie über weitere adäquate Formate verteilt. Im Weiteren wird angestrebt, möglichst viele Projektnachahmer zu finden. Hierfür werden Fachveranstaltungen geplant und durchgeführt.

Erläuterung zu den beantragten VZÄ:

Diese zusätzlichen neuen Aufgaben können mit dem vorhandenen Personal nicht abgewickelt werden. Die Umsetzung des E-Mobility-Hub ist eine Maßnahme aus dem Luftreinhalteplan zur Verhinderung eines Diesel-Fahrverbots in Wiesbaden. Sollten die oben genannten Maßnahmen nicht umgesetzt werden, droht eine erneute Klage auf Einführung eines Dieselfahrverbots in Wiesbaden.

Dabei handelt es sich um neue Aufgaben, die bislang nicht im Organisationsplan bei V/66 enthalten sind.

Es besteht ein befristeter Personalbedarf bei V/66 von 4 VZÄ, die sich wie folgt aufteilen:

Funktionsbezeichnung	Eingruppierung	Stunden	Projektmonate	Beschäftigungszeit	
				Beginn	Ende
Leiter Stabsstelle	TVöD – E 14	39	33	01.01.2020	30.09.2022
Ingenieur Elektrotechnik/Informatik	TVöD – E 13	39	30	01.04.2020	30.09.2022
Sachbearbeiter Projektmanagement	TVöD – E 9a	39	30	01.04.2020	30.09.2022
Sachbearbeiter Flächen- und Standortmanagement	TVöD – E 10	39	33	01.01.2020	30.09.2022

Der Projektauftrag umfasst 126 Monate aufgeteilt auf 4 Vollzeitäquivalente. Laut der Leitlinie Personalkostenkalkulation umfasst ein Arbeitsjahr für Beschäftigte 1533 Stunden. Die 126 Projektmonate entsprechen aufgeteilt auf 4 VZÄ insgesamt 16.097 Stunden (1533/12*126).

Die Aufgaben werden auf die o. g. 4 VZÄ wie folgt aufgeteilt:

Themen	Leiter Projektbüro	Ingenieur Elektrotechnik /Informatik	Sachbearbeiter Projektmanagement	Sachbearbeiter Flächenmanagement	GESAMT
Leiten der Stabstellenleitung 660020 Nachhaltige Urbane Mobilität	1265				
Gesamtverantwortung und-projektleitung für den Aufbau eines nachhaltigen E-Mobility-Hub in Wiesbaden	2951				
Projektvorbereitung, Ausführungsplanung und Bau		2683			
Projektleitung Elektrotechnik und Informatik Systemüberprüfung und Datenanalyse		1150			
Mitwirkung bei der Abwicklung des Flächenmanagement			1916,5		
Projektmanagementoffice: Finanzierung, Datennutzung, Schriftverkehr, Grundsatzaufgaben und Vergabe			1916,5		
Allgemeine Aufgaben einer konzeptionellen Flächenmanagements				2108	
Weitere spezialisierte Flächenmanagementaufgaben in Bezug auf die Umsetzung eines integrativen E-Mobility-Hub im Stadtgebiet Wiesbaden				2108	
Gesamt	4216	3833	3833	4216	16097

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.)

Gemäß dem Schreiben vom 06.09.2017 sind hinsichtlich des quantitativen und qualitativen Personalbedarfs dem Personal- und Organisationsamt die nachfolgenden Unterlagen mit dieser Sitzungsvorlage einzureichen. Hierzu gibt V/66 folgende Stellungnahme ab:

- **Stellenbeschreibungen (zwecks Stellenbewertung und zur Prüfung der Abgrenzung zu anderen Aufgabenbereichen)**

Die Stellenbeschreibungen für die beantragten 4 Stellenzusetzungen sind als Anlage beigelegt.

- **Aufgabenentwicklung, z. B. Zeitreihen zu Fallzahlen und Arbeitsmengen, Personalbestand (Zeitreihe analog Aufgabenentwicklung/Basis: LOGA), interkommunale Vergleiche/Kennzahlen**

Da es sich um neue Aufgaben handelt, die bislang nicht im Organisationsplan von V/66 abgebildet waren, handelt es sich nicht um eine Mehrmenge.

Die Personalbedarfsberechnung der neuen Aufgaben kann der Tabelle 2 unter Punkt I. dieser Sitzungsvorlage entnommen werden.

Da die Landeshauptstadt Wiesbaden die erste deutsche Großstadt ist, die mit ihrem Luftreinhalteplan gerichtlich ein Dieselfahrverbot abwehren konnte, gibt es keinerlei interkommunale Vergleiche oder Kennzahlen für die oben genannten neuen Aufgaben.

Im Amt 66 und im Dezernat V stehen keine Stellen zur Verfügung, so dass eine Stellenschaffung von 4 Stellen erforderlich ist.

- **Auswirkungen auf Arbeitsplatzbedarf/-gestaltung**

Es handelt sich um die Schaffung von 4 neuen Arbeitsplätzen. Die Sachkosten können der Seite 2 dieser Sitzungsvorlage entnommen werden. Für diese 4 neuen Arbeitsplätze müssen, um die 100 %-Förderung nutzen zu können, Büroräume extern angemietet werden. Hierzu wird von 110310 ein Raumkonzept erarbeitet.

- Detaillierte Darstellung der Personalkosten:

IM	CO	Jahr	Bezeichnung	Gesamtkosten in €	darin zusätzl. Bedarf apl/üpl in €	Finanzierung (Sperr-, Ertrag) in €	Kontierung (Objekt)	Kontierung (Konto)	Bezeichnung
	x	2020	PK 1 VZÄ EG 14 TVöD,	97.000,00	21.940,00		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2020	PK 1 VZÄ EG 13 TVöD, 4-12/20	67.080,00	14.259,00		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2020	PK 1 VZÄ EG 10 TVöD	72.750,00	9.522,00		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2020	PK 1 VZÄ EG 9a TVöD, 4-12/20	47.820,00	6.085,47		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2020	4x Sachkosten Büroarbeitsplatz	33.950,00	33.950,00		1100031	606350	Büroausstattung GWG
	x	2020				232.843,53	1100031	630098	Fördermittel E- Mobility-Hub
	x	2021	PK 1 VZÄ EG 14 TVöD	97.000,00	17.740,00		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2021	PK 1 VZÄ EG 13 TVöD	89.440,00	15.088,00		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2021	PK 1 VZÄ EG 10 TVöD,	72.750,00	9.522,00		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2021	PK 1 VZÄ EG 9a TVöD	63.760,00	8.113,96		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2021	4x Sachkosten Büroarbeitsplatz	38.880,00	38.880,00		1100031	606350	Büroausstattung GWG
	x	2021				272.486,04	1100031	630098	Fördermittel E- Mobility-Hub
Summe einmalige Kosten:				680.430,00	175.100,43	505.329,57			

	x	2022	PK 1 VZÄ EG 14 TVöD, 1-9/22	72.750,00	13.305,00		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2022	PK 1 VZÄ EG 13 TVöD, 1-9/22	67.080,00	11.316,00		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2022	PK 1 VZÄ EG 10 TVöD, 1-9/22	54.562,50	7.141,50		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2022	PK 1 VZÄ EG 9a TVöD, 1-9/22	47.820,00	6.085,47		1100031	630098	Personalaufwendung D-Plan
	x	2022	4x Sachkosten Büroarbeitsplatz	29.160,00	29.160,00		1100031	606350	Büroausstattung GWG
	x	2022				204.364,53	1100031	630098	Fördermittel E- Mobility-Hub
Summe Folgekosten:				271.372,50	67.007,97	204.364,53			

V. Geprüfte Alternativen

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

/

Wiesbaden, 24. Oktober 2019

Andreas Kowol
Stadtrat