



Der Magistrat

Dezernat für Finanzen, Schule
und Kultur

Stadtrat Axel Imholz

Dezernat I

19. Juni 2018

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 21. Juni 2018, Frage Nr. 150
gestellt durch den Stadtverordneten Preinl (LKR&ULW)

Frage:

Schuldenstand

Bei der Präsentation des Haushaltes 2018/19 wurde eine Präsentation des Schuldenstandes der LHW für die Jahre 2011 bis 2019 vorgelegt. Dieser Präsentation ist zu entnehmen, dass die Gesamtverschuldung von 2011 von 369,4 M € auf einen Stand von 359,9 M € in 2017 leicht absinkt.

Trotz der guten Konjunkturlage soll aber der Gesamtschuldenstand in den Haushaltsjahren 2018/19 von 382,6 M € auf 397,9 M € stark anwachsen.

- 1.) Wieso wird trotz Rekordeinnahmen ein steigender Gesamtschuldenstand durch den Magistrat geplant beziehungsweise hingenommen und wie wird dieses Vorgehen begründet?
- 2.) Beabsichtigt der Magistrat zur Entlastung der kommenden Generationen den Gesamtschuldenstand mittelfristig abzubauen?
 - a) Wenn ja – durch welche konkreten (Einspar-)Maßnahmen soll dies sichergestellt werden?
 - b) Wenn nein – wie erklärt der Magistrat den künftigen Generationen von Wiesbadnern, dass trotz sehr guter Konjunkturlage ein stetig wachsender Schuldenberg hinterlassen wird?

Es wird auch um schriftliche Beantwortung gebeten.

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.)

Die Schuldenentwicklung der Jahre 2011 bis 2017 verlief günstig, weil zur Finanzierung der Investitionen kaum Neuaufnahmen am Kapitalmarkt erforderlich waren. Aufgrund der guten Haushaltslage erfolgte die Finanzierung aus liquiden Mitteln.

Eine Ausnahme hiervon bildete die Finanzierung der Immobilie am Platz der Deutschen Einheit in Höhe von 50 Mio. EUR im Jahre 2014, die vollständig über den Kapitalmarkt erfolgte.

Bei der Haushaltsplanaufstellung werden Investitionen regelmäßig mit einer Kreditaufnahme verbunden. Insofern ist der jeweilige Haushaltsvollzug abzuwarten, inwieweit die Investitionstätigkeit tatsächlich in dieser Höhe stattfindet und ob eine Kreditaufnahme in der entsprechenden Höhe tatsächlich notwendig ist.

In der (gleichen) Präsentation zum Haushaltsplan 2016/2017 wurde seinerzeit von einem Schuldenstand von 389,1 Mio. EUR (2016) bzw. 385,3 Mio. EUR ausgegangen.

Die Ergebnisse für die beiden Jahre belaufen sich hingegen auf 357,5 Mio. EUR (2016) bzw. 359,9 Mio. EUR.

Zu 2.)

Um den Gesamtschuldenstand nicht steigen zu lassen, ist es aus Sicht des Finanzdezernats sinnvoll, nur die Investitionsmaßnahmen zu veranschlagen, die eine realistische Chance auf eine Umsetzung in dem jeweils zu beschließenden Doppelhaushalt haben. Außerdem ist es sinnvoll, die Maßnahmen entsprechend der Kassenwirksamkeit zu planen. Hierzu gibt es mit dem Schulamt ein Pilotprojekt, das helfen soll, die hohen Haushaltsreste abzubauen und zukünftig realistische Planungen aufzunehmen.



Imholz
Stadtkämmerer

Verteiler
Pressereferat
16
Amt 10
Dezernat VI zdV.



Der Oberbürgermeister

September 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 12.09.2019, Frage Nr. 207
gestellt durch die Stadtverordnete Brigitte Forßbohm, LINKE&Piraten Rathausfraktion
Wiesbaden

Anfrage:

Ich frage den Magistrat:

1. Wie viele Kinder unter 14 Jahren leben in Wiesbaden, die von einem freien Eintritt in die Schwimmbäder profitieren könnten?
2. Wie viele Kinder unter 7 Jahren leben in Wiesbaden, die nur in Begleitung Erwachsener die Schwimmbäder besuchen?
3. Welche Möglichkeiten sieht der Magistrat, Kindern bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres - analog der Regelung der Stadt Frankfurt am Main - kostenlosen Eintritt in die städtischen Schwimmbäder zu gewähren?

Die Frage der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

In Wiesbaden leben (zum Stichtag 28. Februar 2019) 38.940 Kinder unter 14 Jahren, darunter 19.908 unter 7 Jahren.

Zu 2:

Da Kleinkinder unter 3 Jahren ohnehin kostenlos in die Schwimmbäder kommen, könnten von einem freien Eintritt die 3- bis unter 14-Jährigen profitieren, das sind in Wiesbaden 30.030 Kinder.

Zu 3.

Ob Kindern bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres - analog der Regelung der Stadt Frankfurt am Main- ein kostenloser Eintritt in die Bäder und Thermen des Eigenbetriebes mattiaqua gewährt werden kann, bedarf einer politischen Entscheidung. Grundsätzlich wäre eine Umsetzung durch mattiaqua organisatorisch möglich, wobei die dabei entfallenden Umsatzerlöse nicht durch mattiaqua aufgefangen werden könnten, sondern im Zuge einer entsprechenden Anpassung des Betriebskostenzuschusses zugesetzt werden müssten.

Ausgehend von den Umsatzzahlen aus 2018 für die Kinder im Alter zwischen 0 und 14 Jahren wäre mit negativen finanziellen Auswirkungen in Höhe von ca. 700.000 EUR für Mattiaqua zu rechnen.

Auf Antrag der Fraktion Linke und Piraten wurde bereits im Ausschuss für Soziales, Gesundheit, Integration, Kinder und Familie sowie im Ausschuss für Freizeit und Sport über die Thematik beraten. In beiden Ausschüssen fand der Antrag keine Mehrheit.

Mit freundlichen Grüßen

Gert-Uwe Mende



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

AK . September 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 12.09.2019, Frage Nr. 224
gestellt durch den Stadtverordneten Denis Seidenreich (AfD).

Frage:

1. Welche Antriebsarten hält der Magistrat für klimaneutral?
2. Sind dem Magistrat die Forschungsergebnisse des Ifo-Instituts vom April 2019 zur CO₂-Bilanz von E-Autos bekannt?
3. Hält der Magistrat die batterieelektrischen Antriebe weiterhin für das Optimum im Verkehrssektor, um dem Klimanotstand entgegen zu wirken?
4. Wann ist mit einer Umstellung der Dienstwagenflotte auf einen klimaneutralen Antrieb zu rechnen?
5. Sind die Dezernenten bereit, auf die Beschaffung der nächsten Dienstwagen zugunsten der Klimaneutralität zu verzichten, so wie es aktuell der OB von Konstanz vorlebt?

Die Fragen des Stadtverordneten Herrn Seidenreich beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Der Magistrat hält gegenwärtig keine Antriebsart für vollständig klimaneutral. Mit Blick auf den Klimaschutz und die Vorgaben zur Luftreinhaltung ist das wichtigste Ziel, einen wirksamen und aussichtsreichen Pfad zur Senkung der CO₂-Emissionen und verschiedener Luftschadstoffe im Verkehrssektor einzuschlagen. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf der Vermeidung und Reduzierung der Verwendung fossiler Energieträger.

Zu 4.:

Aktuell werden 52 E-Fahrzeuge für die Ämter der Landeshauptstadt und die ELW beschafft, größtenteils Pkw sowie einige leichtere Nutzfahrzeuge, die nach Planung im ersten Quartal 2020 in Betrieb genommen werden können. Drei batteriebetriebene Sonderfahrzeuge des Grünflächenamts wurden bereits 2018 in Dienst gestellt. Sechs weitere E-Nutzfahrzeuge sollen in 2020 für das Grünflächenamt angeschafft werden. Für die zahlreichen Spezial- und Sonderfahrzeuge bzw. größeren LKW, die beispielsweise bei der ELW, Feuerwehr oder dem Tiefbau- und Vermessungsamt eingesetzt werden, gibt es bislang noch keine batterieelektrische oder anderweitig technisch realisierte, klimaschutzfreundlichere Alternative zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten.

Der Austausch weiterer Fahrzeuge zugunsten CO₂-armer oder CO₂-freier Antriebe wird im Rahmen der regelmäßigen Ersatzbeschaffung von Dienst-Kfz beabsichtigt.

Zu 5:

Ein kompletter Verzicht ist aus organisatorischen und logistischen Gründen nicht praktikabel. Die Dezernenten - und auch Herr Oberbürgermeister Mende- nutzen, wenn möglich, die öffentlichen Verkehrsmittel oder ein Fahrrad oder Pedelec, das jedem Dezernat zur Verfügung steht.

Zur Beförderung sperriger Akten hat Dezernat V ein Lastenrad beschafft, das bei Bedarf auch gerne an andere Dienststellen oder Dezernate ausgeliehen wird. Kurze Wege werden zu Fuß erledigt. Für die Beschaffung neuer Dienstfahrzeuge wurde im Magistrat auf die Beschaffung von Fahrzeugen mit ökologischen Antriebstechniken ausdrücklich hingewiesen. Im Gebäude GSR 15 und auch im Rathaus wurden Ladestationen für E-Fahrzeuge installiert. In 3 Dezernaten (IV, V und VI-ab 01/20) wurden solche Fahrzeuge bereits beschafft.

Mit freundlichen Grüßen

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



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat VI - Dezernat für
Soziales, Bildung, Wohnen und
Integration

Stadtrat Christoph Manjura

22. Mai 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 23. Mai 2019, Frage Nr. 209
gestellt durch die Stadtverordnete Michaela Apel (SPD Fraktion)

Frage:

Der Revisionsbericht Nr. 18-33-024 beschäftigt sich auf Anfrage der FW/BLW mit der Fördermittelvergabe durch den Ausländerbeirat. Ohne auf Details des nicht-öffentlichen Berichts eingehen zu müssen, kann man konstatieren: Es wurden erhebliche Mängel festgestellt. Ich frage den Magistrat:

1. Wird das gewählte Gremium Ausländerbeirat den Revisionsbericht erhalten oder zumindest in wesentlichen Grundzügen über dessen Inhalt informiert?
2. Wie plant der Magistrat, Abhilfe zu schaffen? Wurden bereits Änderungen gegenüber dem kritisierten Ablauf vorgenommen?

Die Frage der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

zu 1)

Wesentliche Grundzüge werden selbstverständlich nach Beschluss im zuständigen Fachausschuss der Stadtverordnetenversammlung mit dem Gremium besprochen, da ergänzend zu den bereits erfolgten Veränderungen seit 2017 (s. hierzu auch die Antwort auf die Frage 2) auf Basis der Anregungen des Revisionsberichtes bereits Änderungen in den Abläufen bei der Antragsstellung und dem anschließenden Prüf- und Genehmigungsverfahren umgesetzt wurden, die Auswirkungen auf die Projektförderungen und die institutionelle Vereinsförderung haben.

zu 2)

Die im Bericht des Revisionsamtes aufgeführten Mängel beziehen sich überwiegend auf die Zeit vor 2017 und wurden bereits seit 2017 nach der Neubesetzung der Mitarbeiterinnenstelle in der Geschäftsführung des Ausländerbeirats abgestellt. Darüber hinaus wurden neue Prozessbeschreibungen, Prüfbogen und Checklisten eingeführt. Die im Zuge des Prüfberichtes noch ergänzend erfolgten Anregungen wurden bereits in der Integrationsabteilung besprochen und voraussichtlich ab dem 2. Halbjahr 2019 in die Umsetzung gehen.



Verteiler

Dez. I, per Fax 3901

Amt 16, per Fax 3902

Dez. I/P, per Fax 3903

Dez. VI

33



Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernat I

31. Oktober 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 31. Oktober 2019, Frage Nr. 233, gestellt durch die Stadtverordneten Frau Nadine Ruf

Frage nach § 48 GO der Stadtverordnetenversammlung

Derzeit erlebt Wiesbaden in der Rush-hour auf den zentralen Verkehrsachsen ein wahres Verkehrschaos. Bedingt durch die Umrüstung der Ampelanlagen bilden sich noch größere Staus als bisher. Nicht nur der Individualverkehr ist von dieser Auswirkung betroffen, auch der ÖPNV wird massiv verlangsamt und verliert an Qualität.

Ich frage den Magistrat:

1. Wann wurde mit der Umrüstung begonnen?
2. Wann wird sie beendet sein?
3. Warum hat man die kritischen Knotenpunkte nicht in den Ferien umgerüstet?
4. Welche Ampeln wurden stattdessen in den Ferien umgerüstet?
5. Warum hat man die kritischen Knotenpunkte nicht abends/nachts oder am Sonntag umgerüstet?
6. Wieso wird bei dieser Maßnahme eine Spur abgesperrt? Ist dies bereits früher gängige Praxis gewesen?
7. Warum werden keine Behelfsampeln eingesetzt, wenn es - berechtigter Weise - zu gefährlich ist, die kommunale Verkehrspolizei im Dunkeln mit der Verkehrslenkung zu beauftragen?

Die Anfrage der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Mit Beschluss Nr. 0385 vom 06.09.2018 hat die Stadtverordnetenversammlung den Aufbau eines digitalen Systems zur Erhebung, Bereitstellung und Nutzung von Mobilitäts-, Umwelt- und Meteorologie-Daten als Basis für ein aktives Verkehrsmanagement - DIGI-V beschlossen. DIGI-V ist ein wichtiger Bestandteil des Luftreinhalteplans, um bereits 2020 den NOx-Grenzwert einhalten zu können. Dazu muss schnellstmöglich die Steuerungs- und Messtechnik - insbesondere im Umfeld der Messstation Schiersteiner Straße - baulich hergestellt werden. Auch der Förderzeitraum endet Ende 2020. Das ganze Projekt ist extrem komplex, da alle 226 Ampelanlagen im gesamten Stadtgebiet bis Ende 2020 umgerüstet werden müssen. Bisher hat das Tiefbau- und Vermessungsamt max. 10 Anlagen pro Jahr neu gebaut oder umgerüstet, jetzt über 100 Anlagen pro Jahr. Dabei werden die Anlagen an das Glasfasernetz angeschlossen, neue Steuergeräte installiert, zusätzliche Verkabelungen eingebracht, die Leuchten ausgetauscht und neue Detektoren und Sensoren installiert, auf Mastverlängerungen oder zusätzlichen Masten.

Der Auftrag an Siemens wurde am 12. Dezember 2018 erteilt, danach begann unverzüglich die Konzeption und die Planung des Projektes. Vor Beginn des Umbaus ist eine Überplanung der wichtigen Knotenpunkte erforderlich, da mit DIGI-V Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden sollen. Dies erfordert Planungsleistungen, um beispielsweise ARAS - vorgezogene Aufstellbereiche für Fahrradfahrer an den Kreuzungen - neu einzurichten oder die Spuraufteilung anzupassen. Die Geometrie eines Knotens fließt in die Steuerung des Verkehrsrechners ein und muss daher vor Beginn der Umbauarbeiten überprüft und ggf. angepasst werden. Hier sind vier Planungsbüros mit der Bearbeitung beauftragt, auch im Tiefbau- und Vermessungsamt und bei Siemens wird zeitgleich daran gearbeitet. Der Beginn der eigentlichen Umbauarbeiten erfolgte im Mai 2019.

Zu 2:

Die Umrüstung soll Ende 2020 abgeschlossen sein, da dann der Förderzeitraum endet und bis dahin eine Wirkung dieser Maßnahme zur Senkung der Luftschadstoffe erreicht werden sollte. Dieser Zeitplan ist extrem ambitioniert, da es bedeutet, pro Woche 3-4 Anlagen umzurüsten. Dieses Ausbautempo konnte bisher noch nicht erreicht werden.

Zu 3:

Bei der Vielzahl der umzubauenden Anlagen ist eine Umrüstung nur in den Ferienmonaten nicht möglich. Die Ferienmonate sind darüber hinaus durch die Vielzahl weiterer, meist längerer, Baumaßnahmen (Hochbau, Leitungen, Straßenbau) im gesamten Stadtnetz belegt. Auch wenn bereits jetzt versucht wird, die Beeinträchtigungen zu minimieren, wird es leider nicht zu vermeiden sein, hoch belastete Kreuzungen auch außerhalb der Ferien umzubauen.

Zu 4:

Wie erläutert, ist bei vielen Anlagen vor Beginn des Umbaus eine neue Planung erforderlich, die ersten Planungen sind erst seit kurzem fertig. Daher wurde mit dem Umbau an einfachen Anlagen, für die keine Neuplanung erforderlich war, vorrangig Fußgängerschutzanlagen, in den Außenbezirken begonnen. Mit dem Beginn an diesen Anlagen haben sich die Arbeitsabläufe eingespielt, Fehlerquellen und potentielle Störungen wurden identifiziert und die Arbeitsvorbereitung für die weiteren Umbauten verbessert.

Zu 5:

Für den Umbau einer Ampelanlage werden in Abhängigkeit der Komplexität der Anlage 1 bis 2 Arbeitstage benötigt. Zum Umbau der Ampelanlage muss die „alte“ Ampel abgeschaltet und auch demontiert werden. Wenn nur nachts gearbeitet werden würde, würde kein Vorteil entstehen, einige Tätigkeiten sind bei schlechter Beleuchtung nicht oder nur schwierig möglich, dies führt zu längeren Arbeitszeiten. Die Zeitdauer der Beeinträchtigung durch eine nicht funktionsfähige Ampel würde sich sogar erhöhen, sodass mit dem gewählten Bauablauf eine Minimierung der Störung des Verkehrs erreicht wurde. Aufgrund der Menge umzubauender Anlagen ist ein ausschließlicher Sonntagsumbau aller kritischen Kreuzungen nicht möglich. Darüber hinaus würden sich die Kosten durch Nacht- bzw. Wochenendzulagen des Personals signifikant erhöhen, das Projektbudget in Höhe von 30 Mio. Euro würde überschritten.

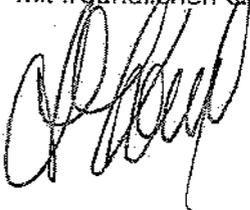
Zu 6:

Dies war auch bisher schon gängige Praxis, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Fußgängern kürzere Querungswege zu ermöglichen.

Zu 7:

Die Aufstellung von Baustellenampeln würde die Verkehrsbehinderungen deutlich verlängern. Eine Baustellenampel benötigt eine an den Knoten angepasste Programmierung, das Aufstellen, Anschließen und die Überwachung der Funktionalität. Dieser Aufwand kann bis zu einem Tag vorab benötigen, also genauso lange wie der eigentliche Umbau der Ampelanlage selbst, dazu kommt weiterer Aufwand für den Abbau. Der daraus resultierende Mehraufwand ist innerhalb des Förderzeitraumes auch mangels ausreichender Personalressourcen keinesfalls leistbar, DIGI-V könnte nicht vollständig umgesetzt werden, die bewilligten Fördermittel des Bundes könnten nicht ausgeschöpft werden. Die manuelle Regelung des Verkehrs dagegen, im Dunkeln aus Gründen der Sicherheit unter Beleuchtung, kann wesentlich individueller die jeweilige Verkehrssituation berücksichtigen und hat sich seit langen Jahren bewährt.

Mit freundlichen Grüßen





Dezernat I

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

31. Oktober 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 31. Oktober 2019; Frage Nr. 234, gestellt durch die Stadtverordneten Frau Monika Heller

Wie in der Hessenschau am 9.10.2019 berichtet wurde, beabsichtigt Minister Tarek Al-Wazir vier hessische Bahnstrecken zu reaktivieren, darunter die Aartalbahn von Wiesbaden nach Bad Schwalbach.

Ich frage den Magistrat:

1. Welche Informationen liegen dem Magistrat über die Pläne des Ministers vor?
2. Welche Auswirkungen haben diese Pläne auf die Planungen der City-Bahn?

Die Anfrage der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1 und 2:

Der genannte Hessenschau-Beitrag basiert inhaltlich auf einer Pressemitteilung des hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen vom 06.09.2019. Im Einleitungssatz der Pressemitteilung ist zunächst die Gesamtstrecke zwischen Wiesbaden und Diez bzw. Limburg genannt, was möglicherweise zu Missverständnissen führen konnte.

Ich habe Ihre Frage zum Anlass genommen, beim Ministerium eine aktuelle und präzise Betrachtung der jeweiligen Einzelabschnitte einzuholen.

Diese lautet wie folgt:

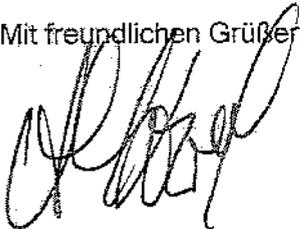
„Es ist zunächst klarzustellen, dass Reaktivierungen von Bahnstrecken nicht durch das Ministerium vorgenommen werden, sondern durch den Vorhabenträger für das jeweilige Projekt.

Hinsichtlich der Strecke von Wiesbaden nach Bad Schwalbach ist nach wie vor vorgesehen, dass diese durch die CityBahn genutzt werden soll. Sie soll damit als Stadtbahnstrecke reaktiviert und nicht wie vor ihrer Stilllegung in den 80er Jahren als „normale“ Eisenbahnstrecke betrieben werden. Im Abschnitt nördlich von Bad Schwalbach in Richtung Diez/Limburg soll mit der in Bezug genommenen Machbarkeitsstudie, die gemeinsam von den Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz, den Aufgabenträgern im Nahverkehr und dem Rheingau-Taunus-Kreis in Auftrag gegeben wurde, untersucht werden, ob dieser Abschnitt - mit Anschluss an die CityBahn in Bad Schwalbach - als normale Eisenbahnstrecke reaktiviert werden kann.

Auf die Planungen der CityBahn von Wiesbaden nach Bad Schwalbach hat die Machbarkeitsstudie damit keine Auswirkungen, es würde bei einer Reaktivierung auch des nördlichen Streckenabschnitts lediglich ein Verknüpfungspunkt für den Umstieg zwischen CityBahn und den Zügen Richtung Limburg am Bahnhof in Bad Schwalbach entstehen.“

[Quelle: Mail von Pressesprecherin des hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen vom 30.10.2019]

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be a cursive script, located below the text 'Mit freundlichen Grüßen'.



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für Soziales, Bildung,
Wohnen und Integration

Stadtrat Christoph Manjura

3. Mai 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 23 Mai 2019, Frage Nr.213
gestellt durch die Stadtverordnete Nicole Röck-Knüttel (CDU)

Frage:

1. Wie viele Ganztags- und wie viele Teilzeitplätze, aufgegliedert nach Stadtteilen und Trägerschaft werden derzeit vorgehalten?
2. Wie stellt der Magistrat sicher, dass die Nachfrage an Teilzeitplätzen gedeckt wird und Eltern nicht mangels Verfügbarkeit auf Ganztagsplätze zurückgreifen müssen?
3. Wie werden die angebotenen Betreuungszeiten angenommen und wie stellt sich die zeitliche Auslastung dar?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

1. Im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden werden derzeit folgende Plätze angeboten (Stand Mai 2019) :

Plätze gesamt	U3 dreiviertel	U3 ganztags	Ele/halb	Ele/halb+	Ele/dreiviertel	Ele/ganz	Hort
13.076	94	2.602	659	15	743	7.840	1.123

Diese Platzzahlen teilen sich wie folgt auf die Träger auf:

Träger	Plätze gesamt	U3 dreiviertel	U3 ganztags	Ele/halb	Ele/halb+	Ele/dreiviertel	Ele/ganz	Hort
AWO	681	0	160	30	0	26	402	63
Pauschal geförderte Träger/Eltern- initiativen	2.264	46	699	30	0	49	1.153	287
Ev. Kirche	2.563	36	315	166	0	302	1.516	228
Kath. Kirche	1.768	2	223	250	15	232	966	80
Sonstige Freie Träger	1.679	0	472	130	0	54	932	91

Stadt	4.121	10	733	53	0	80	2.871	374
-------	-------	----	-----	----	---	----	-------	-----

Diese Platzzahlen teilen sich wie folgt auf die Ortsbezirke auf:

Ortsbezirk	Plätze gesamt	U3 drei Viertel	U3 ganztags	Ele/halb	Ele/halb+	Ele/drei Viertel	Ele/ganz	Hort
Amöneburg	114	0	15	10	0	0	68	21
Auringen	177	0	17	0	0	20	120	20
Biebrich	1.601	23	294	117	10	97	959	101
Bierstadt	412	0	70	38	0	0	304	0
Breckenheim	180	0	10	0	0	20	110	40
Delkenheim	220	0	40	0	0	10	170	0
Dotzheim	1.127	13	225	50	5	35	730	69
Erbenheim	495	0	123	40	0	22	290	20
Frauenstein	40	0	0	0	0	10	30	0
Heßloch	21	0	0	0	0	21	0	0
Igstadt	66	0	0	0	0	22	44	0
Kastel	594	2	123	69	0	6	339	55
Klarenthal	525	0	105	47	0	38	335	0
Kloppenheim	85	6	14	0	0	6	59	0
Kostheim	602	0	110	77	0	25	350	40
Medenbach	90	0	10	0	0	0	60	20
Mitte	872	10	202	6	0	65	529	60
Naurod	166	0	35	0	0	0	111	20
Nordenstadt	282	10	50	15	0	0	207	0
Nordost	1.217	0	231	80	0	21	726	159
Rambach	46	0	0	0	0	15	31	0
Rheingau- viertel/ Hollerborn	1.501	10	218	17	0	176	860	220
Schierstein	423	10	60	30	0	38	265	20
Sonnenberg	279	0	61	0	0	30	188	0
Südost	1.561	10	539	20	0	44	710	238
Westend	380	0	50	43	0	22	245	20

- Die Platzstruktur wurde im Rahmen der Strukturveränderungen sowie der sechsständigen Beitragsfreistellung im Elementarbereich zum 01.08.2018 gemeinsam mit den Trägern festgelegt. Vorausgegangen war eine - ebenfalls mit den Trägern abgestimmte - Betrachtung der Möglichkeiten bezogen auf die einzelnen Ortsbezirke. Dabei wurde darauf geachtet, dass möglichst in allen Ortsbezirken alle Angebote vorhaltbar waren. Die so ermittelte mögliche Angebotsstruktur wurde als Grundlage für eine Befragung der Eltern, deren Kinder bereits in den Einrichtungen betreut wurden, herangezogen.

Das Ergebnis der mit hoher Beteiligung der Eltern durchgeführten Befragung zeigt sich im Wesentlichen in den dargestellten Platzzahlen. Das aufgrund der sechsständigen Beitragsfreistellung des Landes Hessen geschaffene Segment des Elementarhalbtagsplatz+ wurde stadtweit lediglich 15-mal nachgefragt. Ein Bedarf nach diesem Betreuungssegment besteht offenkundig nur in sehr geringem Ausmaß.

Die sowohl im Krippenbereich als auch im Elementarbereich geschaffenen Möglichkeiten eines Dreiviertelangebotes wurden fast ausschließlich im Elementarbereich genutzt. So konnten 743 Elementar/dreiviertel-Plätze geschaffen werden. Im Krippenbereich sind dagegen lediglich 94 Plätze geschaffen worden. Hier wurde mit einer deutlich höheren Nachfrage gerechnet, die so nicht eingetreten ist.

Ein weiterer Aspekt der neuen Platzstruktur ist, dass die neu geschaffenen Teilzeitangebote von Eltern und Trägern in der Regel als Erweiterung der Betreuungszeit genutzt wurden. Die vermuteten Veränderungen vom Ganztagsangebot hin zum Dreiviertelangebot wurden in nur wenigen Einzelfällen nachgefragt und umgesetzt.

Insofern zeigt sich ein ungebrochener Trend zu einer Ganztagsbetreuung. Dass Eltern grundsätzlich Probleme haben, ein Teilzeitangebot zu nutzen, wird aus fachlicher Sicht nicht gesehen. Richtig ist jedoch, dass nicht alle Angebote in allen Einrichtungen vorgehalten werden können. Daher wird die ortsnahe Nutzung insbesondere weniger nachgefragter Angebote nicht in allen Fällen zu gewährleisten sein. Uns ist hier jedoch kein Fall bekannt, bei dem dies als Problem geschildert wurde.

3. Wie bereits oben geschildert, liegt der Fokus der Nachfrage eindeutig und zu einem weit überwiegenden Teil auf Ganztagsbetreuungsplätzen. Die Nutzung von klassischen Halbtagsangeboten im Elementarbereich ist eher abnehmend. Die im Rahmen der Strukturreform neu geschaffenen Platzsegmente des Elementarhalbtagsplatz+ sowie der Dreiviertelangebote spielen nur eine untergeordnete Rolle, weitere Bedarfe scheinen hier nur in geringerem Umfang zu bestehen, sodass auch neu zu schaffende Plätze mehrheitlich Ganztagsangebote sein werden.

Zu der konkreten zeitlichen Nutzung je Platz der jeweiligen Betreuungsangebote liegen uns keine Erkenntnisse vor.



Verteiler
Dez. I, per Fax 3901
Amt 16, per Fax 3902
Dez. I/P, per Fax 3903
Dez. VII
Amt/Abteilung



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

 Mai 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 23. Mai 2019, Frage Nr. 214
gestellt durch die Stadtverordneten Christa Knauer (SPD)

Frage

Reduzierung von Lärm

Zur Reduzierung von Lärm und Emissionen werden seit langem 30er-Zonen gefordert. Die Stadt Frankfurt hat entsprechende Pilotprojekte ins Leben gerufen. Auch die Landeshauptstadt Wiesbaden hat in Frauenstein Tempo-30 als Pilotprojekt gestartet.

Ich frage den Magistrat:

1. Gibt es bereits Zwischenergebnisse?
2. Plant der Magistrat weitere Teststrecken in der Landeshauptstadt Wiesbaden, vor allem in der Innenstadt mit viel Verkehr einzuführen?

Die Frage der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.

Nach Kenntnis des Straßenverkehrsamtes und des Umweltamtes gibt es kein Pilotprojekt „Tempo 30“ in Frauenstein analog der Verkehrsversuche „Tempo 30 bei Nacht auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen“ in Frankfurt am Main.

Die Straßenverkehrsbehörde hat mitgeteilt, dass in der Kirschblütenstraße für einen Streckenabschnitt Tempo 30 ganztags angeordnet ist.

Zu 2.

Verkehrsversuche für Tempo 30 nachts („Teststrecken“) beinhalten neben umfangreichen Geschwindigkeits- und Lärmmessungen zwischen 22 und 6 Uhr eine sozialwissenschaftliche Begleitforschung und sind durch den Magistrat zurzeit nicht geplant.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden zurzeit „Tempo 30 ganztags“ und „Tempo 30 nachts“ für mehrere Straßen im Stadtgebiet von Wiesbaden durch das Umweltamt, das Straßenverkehrsamt und das Tiefbau- und Vermessungsamt geprüft.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'C. K. W.' or similar, written in a cursive style.



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

M. September 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 23.05.2019 Frage Nr. 215
gestellt durch die Stadtverordneten Sandra Temmen (SPD).

Fragen:

Wasserqualität Schiersteiner Hafen

Der Schiersteiner Hafen hat durch seine Lage nur einen Ein- und Ausfluss. Dadurch ist vor allem in abgelegenen Bereichen der Hafen ein Stehgewässer mit den entsprechenden Folgen. Auch ist der Boden durch die Schlacke bekannter Maßen für Schwimmer gesundheitsgefährdend.

Ich frage den Magistrat:

1. Welche Möglichkeiten zur Verbesserung der Wasserqualität im Schiersteiner Hafen wurden geprüft?
2. Ist ein Maßnahmenkatalog zur Umsetzung der Verbesserungen bereits in Arbeit?

Die Fragen der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Der Schiersteiner Hafen steht nur zu ca. 15 % der Wasserfläche im Eigentum der Landeshauptstadt Wiesbaden. Verwaltet wird dieser Anteil vom städtischen Sportamt.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist Eigentümerin der restlichen 85 % der Wasserfläche und nutzt das Hafenbecken gewerblich als Bau- und Industriehafen. Der Schiersteiner Hafen ist kein Badegewässer.

Seit dem Jahr 2000 erfolgten umfangreiche Untersuchungen zur Wasserqualität und der Belastung des Sediments mit Organozinnverbindungen und Schwermetallen. Auch die Möglichkeiten der Reaktivierung eines östlich gelegenen Zulaufkanal und Schaffung eines neuen westlich gelegenen Abflaufs wurden intensiv geprüft.

Eine Sanierungskonzeption zur Entschlammung des Hafenbeckens wurde auch erarbeitet.

Der Bund als Miteigentümer hat bislang jegliche Beteiligung an einer Entschlammung des Hafenbeckens abgelehnt. Eine Teilsanierung des städtischen Anteils ist fachlich nicht zielführend, da es strömungsbedingt und durch Schiffsverkehr zu Umlagerungen schadstoffhaltiger Sedimente aus der Teilfläche des Bundes kommen wird.

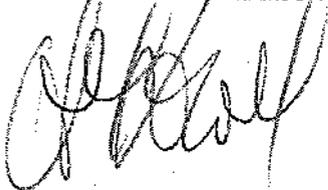
Neben der Sedimentbelastung wurde auch die hydraulische Situation überprüft und auf Verbesserungsmöglichkeiten hin untersucht. Die Schaffung eines Zulaufkanals wird die Wasserqualität des Hafenbeckens nicht verbessern. Es besteht gerade bei Hochwasser eher das Risiko einer verstärkten Schadstoffeinschleppung aus dem Rhein in den Hafen. Bei Hochwasser würden massiv pathogene Keime und Nährstoffe in das Hafenwasser eingetragen. Diese wiederum würde die periodisch auftretende Algenblüte sogar verstärken.

Ein neu geschaffener Zulauf wird nach gutachterlichen Berechnungen die Fließgeschwindigkeiten im Hafenbecken nicht verändern.

Aus den genannten Gründen wurden vom Umweltamt bislang keine weiteren Maßnahmen durchgeführt.

Gerne können die Untersuchungsergebnisse im Umweltamt eingesehen werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be a cursive name, possibly 'A. Wolf' or similar, written over the closing text.



Der Magistrat

Dezernat für Soziales, Bildung,
Wohnen und Integration

Stadtrat Christoph Manjura

Dezernat I

24. Mai 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 23.05.2019, Frage Nr. 216
gestellt durch den Stadtverordneten Jörg Soback (Fraktion L&P)

Frage:

Unter dem Motto "Kann Wiesbaden von Frankfurt lernen und umgekehrt?" haben Dezernenten aus Frankfurt und Wiesbaden dargestellt, welche Mechanismen zu der aktuellen Mietentwicklung führen und wie Kommunen gegensteuern können. Nicht neu war, dass die Zahl der preisgebundenen Wohnungen massiv zurückgeht. Bemängelt wurde dabei die vorzeitige Ablösung von Fördermitteln. Mieten können in der Folge auf Mietpiegelniveau steigen.

Ich frage den Magistrat:

1. Gibt es für die LHW und ihre Beteiligungen eine Selbstverpflichtung, auf die vorzeitige Ablösung von Fördermitteln zu verzichten?
2. Falls nein, inwieweit wird über eine solche Selbstverpflichtung nachgedacht?
3. Wurden bei Wohnungen der LHW oder ihrer Beteiligungen Fördermittel vorzeitig abgelöst?
4. Falls ja, wie wird diese Entscheidung begründet?
5. Mit welchen Konsequenzen müssen die Mieter dieser Wohnungen ggf. rechnen?
6. Inwieweit gilt das Prinzip der Wirtschaftlichkeit auch bei Baudenkmalern?
Sind Ausnahmen im Einzelfall denkbar?

Die Fragen des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Zunächst ist voranzustellen, dass die vorzeitige Ablösung von Förderdarlehen ebenso wie von Kapitalmarktdarlehen auf das Sonderkündigungsrecht nach § 489 BGB zurückgeht. Ob auf ein Recht des Bürgerlichen Gesetzbuchs freiwillig verzichtet werden kann oder ob ein solcher Verzicht nichtig wäre, muss juristisch beantwortet werden. Förderdarlehen sind gemäß der aktuellen Landesrichtlinien jedoch derart ausgestaltet, dass wenig Anreize gegeben werden, eine vorzeitige Rückzahlung in Erwägung zu ziehen.

- 2 -

Dafür sollen niedrige Zinssätze sorgen (derzeit 0,6% bei Zinsfestschreibung über 20 bzw. 25 Jahre), nach Bindungsdauer gestaffelte Zuschusskomponenten, sowie die Tatsache, dass im Falle einer vorzeitigen Rückzahlung des Förderdarlehens vor Ablauf der Mietpreis- und Belegungsbindung ein Finanzierungszuschuss vollständig zurückzuzahlen ist und damit ein wesentlicher Vorteil der Förderung verloren geht.

Zu 2.:

Siehe zu 1.

Es kann juristisch geprüft werden, inwieweit auf BGB-basierte Rechte freiwillig verzichtet werden kann. Allerdings sollte die Selbstverpflichtung darin bestehen, bei vorzeitiger Ablösung eines Förderdarlehens die *ursprüngliche Belegungsbindungsdauer* beizubehalten und nicht auf die Ablösung *an sich* verzichten zu müssen. Somit umfasst die Selbstverpflichtung eine Verlängerung der Nachwirkfrist über die gesetzten 5 Jahre hinaus bis zum Ende der ursprünglichen Bindungsdauer.

Zu 3.:

Ja, die GWW hat in 2017 drei nebeneinanderliegende Objekte mit 28 WE 3 Jahre vor dem eigentlichen Bindungsende vorzeitig abgelöst.

Zu 4.:

Die Häuser waren stark sanierungsbedürftig, die baulichen Standards nicht mehr zeitgemäß (ohne Balkon) und das Grundstück wies Nachverdichtungspotentiale auf.

Für die 3 verlorenen Bindungsjahre wurde preisgebundener Ersatzwohnraum bereitgestellt.

Das Grundstück wurde außerdem wieder mit 46 - z.T. öffentlich geförderten - Wohnungen bebaut.

Unabhängig davon wird die vorzeitige Ablösung allgemein häufig mit der Tatsache begründet, dass Verträge über öffentliche Darlehensmittel, die etwa vor 10-15 Jahren in Anspruch genommen wurden, in Zeiten eines wesentlich höheren Zinsniveaus abgeschlossen wurden und die Projekte mit hohen Kapitalkosten belasten. Eine Umschuldung auf ein Darlehen im aktuell niedrigen Zinsniveau wird unter diesen Umständen eher in Betracht gezogen.

Zu 5.:

Die Nachwirkfrist der Bindungen für vorzeitig abgelöste Förderdarlehen beträgt 5 Jahre. Danach kann die Miete unter Berücksichtigung des Mietrechts erhöht werden (hier Kappungsgrenze: max. 15% Erhöhung in 3 Jahren).

-3-

Zu 6.:

Hinsichtlich der rechtlichen Bewertung einer vorzeitigen Ablösung von Förderdarlehen hat der Status „Baudenkmal“ keinen Einfluss.



Verteiler

Dez. I, per Fax 3901

Amt 16, per Fax 3902

Dez. I/P, per Fax 3903

Dez. VI

51/5108

Der Magistrat

Dezernat für
Städtentwicklung und Bau

Stadtrat Hans-Martin Kessler

Dezernat I

23. Oktober 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 27. Juni 2019, Frage Nr. 217
gestellt durch den Stadtverordneten Herrn Hans-Joachim Hasemann-Trutzel

Frage: Abriss Altes Arbeitsamt

Der Gestaltungsbeirat hat sich kürzlich, wie auch der Tagespresse zu entnehmen war, gegen den Abriss des Alten Arbeitsamtes am Platz der Deutschen Einheit ausgesprochen. An dieser Stelle ist langen Planungen zufolge die Einrichtung des Stadtplatzes vorgesehen. Dieser ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neugestaltung des Platzes der Deutschen Einheit und auch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung.

Ich frage den Magistrat:

1. Wie gedenkt der Magistrat mit der Empfehlung des Gestaltungsbeirats umzugehen, die darin besteht, dass Alte Arbeitsamt nicht abzureißen?
2. Sieht der Magistrat die Gefahr, dass es durch das Votum des Gestaltungsbeirat zu Verzögerungen bei der Vollendung des Platzes der Deutschen Einheit kommt und wenn ja, in welchem zeitlichen Umfang?

Die Fragen des Herrn Stadtverordneten Hans-Joachim Hasemann-Trutzel beantworte ich wie folgt:

1. Wie gedenkt der Magistrat mit der Empfehlung des Gestaltungsbeirats umzugehen, die darin besteht, das Alte Arbeitsamt nicht abzureißen?

Der Magistrat würdigt die Empfehlungen des Gestaltungsbeirates, welche aus einem außenstehenden Blickwinkel eine neue Bewertung der geplanten Platzgestaltung vornimmt, beabsichtigt aber in der Gesamtschau der intensiven und langjährigen Auseinandersetzung mit der Neugestaltung des Bereichs des Patz der deutschen Einheit und den funktionalen und wirtschaftlichen Implikationen eines Erhalts des Alten Arbeitsamtes, die Beschlüsse der

Stadtverordnetenversammlung zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses mit Abriss und Ersatzneubau des Alten Arbeitsamtes sowie der Platzgestaltung des Stadtplatzes zur Umsetzung vorzuschlagen.

Die in der Sitzung des Gestaltungsbeirats getroffene Empfehlung, das Alte Arbeitsamt nicht abzureißen, basierte im Wesentlichen auf einer direkt vor der Sitzung durchgeführten Ortsbegehung. Darüber hinaus konnte kein Austausch von Informationen hinsichtlich der Vorgesichte der Planungen und den fachlichen gesamtstädtischen Abwägungen stattfinden.

Der Abriss des Alten Arbeitsamtes war bereits Gegenstand der Rahmenplanung Westliche Innenstadt in 2001 und in einer Fortschreibung in 2004. Die Rahmenplanung wurde durch ein interdisziplinäres Projektteam mit Vertretern des Stadtplanungsamtes, des Tiefbau- und Vermessungsamtes sowie des damaligen Amtes für Wirtschaft & Liegenschaften und dem Planungsbüro AS&P in einem breit angelegten Dialog mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit und kontinuierlicher Bürgerbeteiligung erarbeitet. Durch das gewählte Planungsverfahren sollte eine einseitige Betrachtungsweise zugunsten einzelner Aspekte (Verkehr, Handel, Baustruktur, Stadtgestalt) und ggf. daraus resultierende Einzelmaßnahmen vermieden werden.

Es wurden u.a. folgende Planungsziele für die Rahmenplanung Westliche Innenstadt definiert:

Reparatur von Stadtstrukturen aufgrund städtebaulicher Fehlentwicklungen, Flächenpotenzial für gewerbliche und Wohnzwecke, Erhöhung innerstädtischer Handelsflächen in Abstimmung mit anderen Nutzungen, Verbesserung und Erweiterung der Qualität des öffentlichen Raumes als auch die Vernetzung des Straßenraumes in Abstimmung auf die verschiedenen Nutzergruppen.

In Vorbereitung der Rahmenplanung wurden drei verschiedene Szenarien mit der Aufgabe entwickelt, einen möglichst hohen Zielerfüllungsgrad zu erreichen. Dabei wurde u.a. auch eine Variante 1 mit Erhalt des Alten Arbeitsamtes diskutiert. Letztlich kristallisierte sich das Szenario 3 mit Abriss des Alten Arbeitsamtes und Öffnung des Platzes zur Schwalbacher Straße als zielführendste Variante heraus und wurde in der Stadtverordnetenversammlung am 16.12.2004 beschlossen.

Der Platz der Deutschen Einheit soll dabei ein Verbindungsglied zwischen Innenstadt und Westend werden, in dem er mit einem Gebäudekomplex in zwei Teile gegliedert wird. Der zur Schwalbacher Straße hingewendete Platz schafft eine Freiflächenverbindung zur Innenstadt, während der rückwärtige Platz als geschützter Quartiersplatz dem Westend dient. Ein Erweiterungsgebäude der Elly-Heuss-Schule in Verbindung mit dem Neubau der Schulsporthalle soll die notwendige Platzkante für den Platz der Deutschen Einheit im Süden schaffen. Dabei soll eine Handelsnutzung von der Schwalbacher Straße etabliert werden.

Auf Grundlage der beschlossenen Rahmenplanung hat für den Bereich des Platz der deutschen Einheit ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb stattgefunden. In einem mehrmonatigen Prozess wurde der bekannte Siegerentwurf von Prof. Jürgen Weidinger, Berlin von einer hochkarätig besetzten Jury ausgewählt.

Der Bebauungsplan für den Bereich des Platz der deutschen Einheit wurde maßgeschneidert auf das Wettbewerbsergebnis erarbeitet und 2011 zur Rechtskraft gebracht.

Zwischenzeitlich wurde der Neubau der Schulsporthalle am Platz der Deutschen Einheit und der Quartiersplatz fertig gestellt.

Die Planungen zur Realisierung des Stadtplatzes sind abgeschlossen. Bislang konnte aufgrund fehlender Finanzierungsmöglichkeiten der letzte Baustein mit Abriss des Alten Arbeitsamtes und der Neugestaltung des Stadtplatzes noch nicht umgesetzt werden.

Für den Ersatzneubau des Alten Arbeitsamtes wurden verschiedene Nutzungsanforderungen von Schulräumen, einer Kita, gewerblichen/ gastronomischen Flächen an der Schwalbacher Straße, Räumen für ein Sportinternat sowie unterirdischen Parkmöglichkeiten definiert. Die SEG wurde beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zu erarbeiten, die die Nutzungsmöglichkeiten in einem Neubau untersuchen und bewerten sollte. Das Konzept des Architekturbüro Zaeske & Partner vereint alle Anforderungen und wurde dem Gestaltungsbeirat mit bekanntem Ergebnis vorgestellt. Zwischenzeitlich wurde die Machbarkeitsstudie fertig gestellt. Das Dezernat für Stadtentwicklung und Bau hat eine Sitzungsvorlage erstellt, mit der den Gremien die Machbarkeitsstudie zur Kenntnis gegeben und das weitere Vorgehen beschlossen werden soll. Die Sitzungsvorlage befindet sich aktuell noch in der Abstimmung mit den beteiligten Dezernaten.

In der Summe lassen sich die Anforderungen an die verschiedenen Nutzungen nicht im Bestandsgebäude unter wirtschaftlicher Betrachtung umsetzen. Darüber hinaus wäre die Planung des Quartiersplatzes nicht realisierbar und diesbezügliche bereits verauslagte Planungskosten in sechsstelliger Höhe verloren.

Aus denkmalrechtlicher Sicht bestehen gemäß Auskunft der Unteren Denkmalschutzbehörde für einen Abriss und Neubau keine Hinderungsstatbestände.

Für den Abriss wurden zwischenzeitlich Fördermittel aus dem Programm Soziale Stadt in Höhe von ca. 460.000 € in Aussicht gestellt und die Kofinanzierung durch die betroffenen Dezernate zugesichert.

2. Sieht der Magistrat die Gefahr, dass es durch das Votum des Gestaltungsbeirats zu Verzögerungen bei der Vollendung des Platzes der Deutschen Einheit kommt und wenn ja, in welchem zeitlichen Umfang?

Nein, soweit dem Vorschlag des Magistrats gefolgt wird, die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses mit Abriss und Ersatzneubau des Alten Arbeitsamtes sowie der Platzgestaltung des Stadtplatzes umzusetzen.

Soweit man die bisherige Beschlusslage, entgegen der Empfehlung des Magistrats, aufheben wollte, wäre in der Summe mit einer zeitlichen Verzögerung von voraussichtlich mindestens 3 Jahren zu rechnen.





Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für Soziales, Bildung,
Wohnen und Integration

Stadtrat Christoph Manjura

20. Juni 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 27. Juni 2019, Frage Nr. 219
gestellt durch die Stadtverordnete Frau Nicole Röck-Knüttel

Frage:

Parkraumvergabe der städtischen Wohnungsbaugesellschaften

Die GWW vermietet neben Wohnobjekten auch PKW-Stellplätze und Garagen. Diese sind insbesondere in den Stadtteilen mit hohem Parkdruck sehr begehrt. Neue Vergaben von Parkplätzen können nur bei entsprechenden Vakanzen erfolgen. Berichten von (Wohnungs-) Mietern der GWW zufolge beträgt die Wartezeit bzw. der Verbleib auf der bei der GWW geführten Wartelisten mehrere Jahre, gleichzeitig seien die Vergabemodalitäten wenig transparent.

Ich frage den Magistrat:

- 1. Wie lang beträgt die durchschnittliche Wartezeit für Stellplätze bzw. Garagen bei der GWW bzw. den anderen städtischen Wohnungsbaugesellschaften?*
- 2. Wie gedenkt er Abhilfe zu schaffen und die Wartezeit der Interessenten zu verkürzen?*
- 3. Nach welchen Kriterien in welcher Reihenfolge genau vakante Stellplätze bzw. Garagen vergeben werden?*

Die Frage der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.

Die durchschnittlichen Wartezeiten für Mieterinnen und Mieter auf PKW-Stellplätze und Garagen ist stark abhängig von den nachgefragten Stadtteilen sowie der darin stattfindenden Mieterfluktuation und der Anzahl der PKW-Stellplätze und Garagen. Ebenso umliegende Angebote Dritter sowie die speziellen Mieterwünsche haben einen maßgeblichen Einfluss.

Die durchschnittliche Wartezeit in Randgebieten und Vorortlagen beträgt sechs Monate. In innerstädtischen Lagen, z.B. im Bereich Bergkirchenviertel, liegt diese bei fünf Jahren, im Bereich Rheingauviertel bei 12 Jahren.

- 2 -

Zu 2.

Die städtischen Wohnungsbaugesellschaften haben besonders im stark nachgefragten innerstädtischen Bereich keine geeigneten freien Flächen zu Verfügung, um durch die Schaffung zusätzlicher PKW-Stellplätze oder Garagen die hohe Mieternachfrage zu beeinflussen.

Anfang dieses Jahres wurde durch die Gesellschaften eine Arbeitsgruppe gebildet, welche sich auch mit dieser Thematik befassen wird.

Zu 3.

Bei den städtischen Wohnungsbaugesellschaften werden Wartelisten geführt, in denen die Interessenten nach Eingangsdatum ihrer Anfrage aufgenommen werden. Bei Freiwerden eines PKW-Stellplatzes oder einer Garage werden die Interessenten in der Regel in der Reihenfolge ihres Listenplatzes kontaktiert. Bei der Neuvermietung haben Mieter der Gesellschaften Vorrang.

Die Gesellschaften behalten sich jedoch vor, in begründeten Fällen (z.B. bei älteren Menschen, Menschen mit Behinderung oder kinderreichen Familien) von dieser Regel abzuweichen.

Die Wartelisten können, unter Wahrung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen, nach vorheriger Terminvereinbarung in den Geschäftsräumen der Gesellschaften eingesehen werden.



Verteiler

Dez. I, per Fax 3901

Amt 16, per Fax 3902

Dez. I/P, per Fax 3903

GWW