



Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernat I

25. Juni 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 27. Juni 2019, Frage Nr. 220/2019,
gestellt durch den Stadtverordneten Herrn Fredy Mensching (FDP)

Frage:

Im Frühjahr 2019 ist die Sanierung der Kasteler Straße abgeschlossen worden. Um die Belastung für Straßennutzerinnen und Straßennutzer sowie die Anwohnerinnen und Anwohner und die Kosten möglichst gering zu halten, bietet es sich an, z. B. bei Tiefbaumaßnahmen gleichzeitig andere Kanalarbeiten oder Kabelverlegungen durchzuführen.

Daher frage ich den Magistrat:

1. Wurde bei der Sanierung der Kasteler Straße auch andere Infrastruktur (z. B. Telekommunikation) verlegt?
2. Wie wird sichergestellt, dass bei anstehenden Tiefbaumaßnahmen auch Unternehmen informiert werden, die ein Interesse an der Verlegung von Kabeln etc. besitzen?
3. Wie viele Haushalte sind in Wiesbaden an das bestehende Glasfasernetz angeschlossen (d.h. Glasfaser bis zum Hausübergabepunkt (HÜP))?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Im Zuge der grundhaften Erneuerung der Kasteler Straße wurden

- die Gashochdruckleitungen und Gasniederdruckleitungen einschließlich der Hausanschlüsse erneuert,
- die Wasserleitungen einschließlich der Hausanschlüsse erneuert,
- die Transportleitung von Hessen Wasser erneuert,
- der Entwässerungskanal im Bestand erneuert bzw. ein neuer Kanal dort hergestellt, wo bis zum Ausbauezeitpunkt noch kein Kanal vorhanden war,
- die Niederspannungsleitung einschließlich der Beleuchtung erneuert.

Zu 2:

Im Rahmen von Tiefbaumaßnahmen erfolgt im Vorfeld eine Koordinierung zu der auch die potenziellen Ver- und Entsorger angeschrieben und eingeladen werden. Hier kann seitens der Ver- und Entsorger der Bedarf dargestellt werden. Die geplanten Maßnahmen werden dann möglichst in den Bauablauf des Straßenneubaus integriert bzw. im Vorfeld der Straßenbaumaßnahme ausgeführt.

Zu 3:

Diese Frage kann ich Ihnen nicht beantworten. Evtl. haben hier ESWE-Versorgung oder die Telekom etc. nähere Informationen, da sie die Anbieter dieser Leitungen sind.

Mit freundlichen Grüßen





Dezernat I

Der Magistrat

Bürgermeister

Dr. Oliver Franz

Juni 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 27. Juni 2019, Frage Nr. 221
gestellt durch die Stadtverordnete Gabriele Enders (FDP)

Frage:

Nach den Terroranschlägen in Frankreich, den Silvesterübergriffen in Köln und dem Terroranschlag auf den Weihnachtsmarkt in Berlin, war ein deutlicher Anstieg der Anträge für den Kleinen Waffenschein zu verzeichnen. Gleichzeitig liegen Hobbies, die das Führen einer Waffe voraussetzen (z.B. Jagen oder Sportschießen) wieder im Trend. Im Waffenbericht des Ordnungsamtes zum Jahr 2018 (19-V-31-0001) wurde berichtet, dass es bei der Datenübertragung an das Nationale Waffenregister zu großen zeitlichen Verzögerungen komme.

1. Wie viele Waffenbesitzkarten sind im laufenden Jahr durch die LHW ausgestellt worden?
2. Wie viele kleine Waffenscheine sind im laufenden Jahr durch die LHW ausgestellt worden?
3. Wie viel Tage beträgt die durchschnittliche Bearbeitungszeit für die Erteilung einer Waffenbesitzkarte bzw. eines Kleinen Waffenscheins in der LHW?
4. Könnte das IT-Problem bei der Datenübertragung inzwischen identifiziert und gelöst werden?

Die Frage der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1.:

Im laufenden Jahr wurden bis zum 21. Juni 2019 insgesamt 50 Waffenbesitzkarten durch die LHW ausgestellt.

Zu Frage 2.:

Im laufenden Jahr wurden bis zum 21. Juni 2019 zudem 159 Kleine Waffenscheine durch die LHW ausgestellt.

Zu Frage 3.:

Die durchschnittliche Bearbeitungszeit von der Antragstellung bis zur Erteilung einer Waffenbesitzkarte bzw. eines Kleinen Waffenscheins beträgt in der LHW 15 Arbeitstage.

Zu Frage 4.:

Das IT-Problem bei der Datenübertragung an das Nationale Waffenregister konnte noch nicht vollständig gelöst werden. Der Softwarehersteller Condition, die ekom21 und die Wivertis GmbH konnten keine systemischen Störungen erkennen. Daher kommt es immer wieder vor, dass der Aufbau einzelner Eingabemasken am Bildschirm 10 bis 20 Sekunden in Anspruch nimmt. Hierfür kann ggf. auch eine Überlastung von Datenleitungen ursächlich sein. Die Eingabe der Daten ist dadurch zwar etwas unkomfortabel, jedoch ist eine zeitnahe Datenübertragung an das Nationale Waffenregister sichergestellt.

27/6
Verteiler
Pressereferat
16
3107
Dezernat II z. d. A.

S 27/6



Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernat I

12. Dezember 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 12. Dezember 2019, Frage Nr. 240/2019,
gestellt durch die Stadtverordnete Frau Hinninger (Bündnis 90 die Grünen)

Frage: Bundesverkehrswegeplan

Im Bundesverkehrswegeplan 2016 mit dem Planungshorizont 2030 sind eine Vielzahl von
Infrastrukturinvestitionen für die Rhein-Main-Region und die Verkehrswege rund um
Wiesbaden vorgesehen.

Ich frage den Magistrat:

Welche Maßnahmen sind im Bereich der Schienen und Straßeninfrastruktur
vorgesehen?

Gibt es Erkenntnisse des Magistrats, wann die Maßnahmen realisiert werden bzw.
ob es Hemmnisse gibt diese Maßnahmen bis 2030 umzusetzen?

Die Frage der Stadtverordneten Frau Hinninger beantworte ich wie folgt:

Im Bundesfernwegeplan 2030 ist für die Bundesfernstraßen in Hessen für laufende Projekte und Projekte des vordringlichen Bedarfs und Engpassbeseitigung ein Gesamtvolumen von 8,244 Mrd. € vorgesehen.

Rund um Wiesbaden sind daraus folgende Maßnahmen in die Projektliste der Straßeninfrastruktur des Bundes aufgenommen worden:

- Autobahn A3 Ausbau des Wiesbadener Kreuzes,
- A3 vom Wiesbadener Kreuz bis zum AD Mönchhof, 8,5 km Erweiterung auf 8 Fahrstreifen,
- A66 vom AK Wiesbaden-Schierstein bis zum Wiesbadener Kreuz 12,5 km Erweiterung auf 6 und 8 Fahrstreifen
- A 67 vom AD Rüsselsheim- AD Mönchhof 6,2km Erweiterung auf 8 Fahrstreifen
- A60 vom AD Mainspitz bis AD Rüsselsheim 9,4 km Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
- A643 von Wiesbaden/Schierstein bis Mainz 3 km Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
- A 60 Rheinland Pfalz AS Ingelheim -W bis AS Heidesheim 8,2 km Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
- A 60 AS Heidesheim bis AD Mainz 2,9 km Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
- B455 von OU Wiesbaden- Fichten bis B54 Erweiterung 2 streifiger Neubau

Es gab ein Treffen im Dezernat V mit Hessenmobil am 7. November 2019.

Dabei wurde vom Regionalen Bevollmächtigten Rhein- Main berichtet, dass zunächst der Ausbau der Autobahnkreuze und Bauwerke Vorrang hat und erst danach der Streckenausbau erfolgt. Die im Bundesfernstraßenplan festgelegten Strecken, werden nach dem derzeitigen Stand die nächsten 10-15 Jahre nicht umgesetzt. Keine der Streckenmaßnahmen wird ansatzweise bis 2030 realisiert sein. Der Streckenabschnitt Wiesbadener Kreuz - Erbenheim wird frühestens 2035 umgesetzt werden. Am Wiesbadener Kreuz wird gerade das Brückenbauwerk ertüchtigt. Die Brücke nimmt jedoch nicht den geplanten 8- streifigen Ausbau auf, ist aber zukunftssicher und soll später erweitert werden. Die Salzbachtalbrücke, der 1. Brückenabschnitt wird 2022, der 2. Brückenabschnitt soll 2025 fertiggestellt werden.

Das Schiersteiner Kreuz kommt nicht vor 2025, der Ausbau erfolgt erst wenn die Strecke A643 6-streifig ausgebaut ist, auch hier müssen zunächst die Bauwerke ersetzt werden. Der weitere Streckenausbau in Rheinland-Pfalz kommt nicht nach, so dass sich die Maßnahmen verzögern.

Im 2016 beschlossenen BVWP 2030 werden für den Bereich Schiene in der Rhein-Main-Region mehrere Projekte des Vordringlichen Bedarfs aufgeführt:

Wiesbaden und die Region profitieren laut aktuellem Planungsstand zum Deutschland-Takt zum Beispiel durch die Beschleunigung einer künftig über die Wallauer Spange zu führenden stündlichen ICE-Linie über Fulda und Erfurt nach Leipzig, die zweistündlich bis Berlin und Dresden verlängert werden soll.

Das Teilprojekt Wallauer Spange wird, abweichend von der Projektbeschreibung im BVWP2030, nicht nur eingleisig, sondern durchgehend zweigleisig ausgeführt. Dies ist notwendig, um die im Deutschland-Takt angenommenen Schienenpersonenfern- und -regionalverkehre anschlussfreundlich und in ausreichender Betriebsqualität abwickeln zu können.

Im BVWP2030 ist lediglich der Bau der kurzen Verbindungskurve selbst verankert. Bau und Betrieb einer zusätzlichen Verkehrsstation „Wiesbaden Delkenheim“ auf der Spange sind nicht durch den BVWP abgedeckt.

Allerdings besteht derzeit die mehr als begründete Hoffnung, das Vorhaben „Wallauer Spange“ einschließlich eines Haltepunktes zeitnah zur Umsetzung zu bringen. Eine gesamtwirtschaftliche Prüfung vom Oktober 2019 durch das Unternehmen Intraplan bescheinigt dem Haltepunkt eine hohe verkehrliche Wirkung. Auch seitens der Bahn wird das Vorhaben mit viel Energie vorangetrieben. Die Bahn geht von einem möglichen Baubeginn um 2024 sowie einer Inbetriebnahme der „Wallauer Spange“ im Jahre 2026 aus – also noch deutlich vor dem Zielhorizont des Bundesverkehrswegeplanes. Dies gibt denjenigen Kommunen, welche in enger Abstimmung miteinander derzeit die Planung für den zusätzlichen Haltepunkt vorantreiben, einen ambitionierten zeitlichen Rahmen vor. Die Signale aus Politik und Verwaltung, in Wiesbaden wie in den Partnerkommunen, deuten jedoch auf eine große Bereitschaft hin, diesen Haltepunkt gemeinsam umzusetzen. Aus rechtlicher Sicht könnte es erforderlich sein, die Maßnahmen zur Umfeldgestaltung als Bestandteil in das Planfeststellungsverfahren einzubringen. Die Prüfungen hierzu laufen noch.

Mit freundlichen Grüßen





Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Stadtentwicklung und Bau

Stadtrat Hans-Martin Kessler

11. Dezember 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 12. Dezember 2019, Frage Nr. 201
gestellt durch die Stadtverordnete Dorothee Andes-Müller (Bündnis 90/Die Grünen)

Anfrage:

1. Wann findet die zweite Runde des Interessenbekundungsverfahrens statt?
2. Wie gedenkt das Liegenschaftsamt zu handeln, sollte auch dieses Verfahren zu keinem Erfolg führen?
3. Besteht die Möglichkeit eines städtischen Zuschusses für die Investitionen in das Gebäude?
4. Kann das Liegenschaftsamt als Eigentümer das Gebäude selbst sanieren und später verpachten, um die Findung eines Investors zu erleichtern?

Die Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

Die zweite Runde des Interessenbekundungsverfahrens wurde von April 2019 bis zum 07.06.2019 durchgeführt. Im zweiten Verfahren meldeten sich wenige Interessenten, einige davon haben kurz nach Abschluss des Verfahrens ihr Interesse zurückgezogen. Die verbliebenen Konzepte aus beiden Interessenbekundungsverfahren wurden vertieft überprüft. Im nächsten Schritt werden nun auf Basis dieser Ergebnisse intensivierende Gespräche mit einem Interessenten über die sich ergebenden Handlungsalternativen begonnen und eine Bewertung der sich aus diesen Gesprächen ableitenden Chancen und Risiken durchgeführt.

Frage 2:

Auch das erste Interessenbekundungsverfahren brachte bereits Ergebnisse, diese blieben allerdings deutlich hinter den Erwartungen zurück. Auf Basis dieser und der Ergebnisse aus dem zweiten Interessenbekundungsverfahren und auf Basis der Resultate der intensivierenden Gespräche mit einem Interessenten wäre dann über

die sich ergebenden Handlungsalternativen unter der Bewertung der sich hieraus ableitenden Chancen und Risiken über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

Frage 3:

Zuschüsse an Dritte für eine Realisierung sind derzeit nicht angedacht; zudem wäre das Beihilferecht zu beachten.

Wird kein Investor für diese Liegenschaft gefunden, verbliebe nur die Möglichkeit, die notwendigen Investitionen in die Bausubstanz durch die LHW selbst (oder über eine städtische Gesellschaft) zu finanzieren.

Im Falle der Entscheidung, dass die LHW das Gebäude selbst saniert, müsste im ersten Schritt die Klärung des konkreten Sanierungs-/ Investitionsaufwandes erfolgen. Die dafür notwendigen - noch zur Verfügung zu stellenden - Planungsmittel belaufen sich nach erster Einschätzung auf etwa 200.000 € bis 400.000 €.

Die notwendigen Investitionsvolumen in die Substanz bewegen sich nach ersten Schätzungen vermutlich in einem Rahmen von mindestens 2-3 Millionen Euro.

Frage 4:

Eine Sanierung (auch in die Bausubstanz) sollte auf ein künftiges Gastronomiekonzept abgestimmt sein, um das Risiko nutzungsbedingter Umbauten zu minimieren. Insofern wäre die Sanierung durch einen Investor in Hinblick auf die zukünftige gastronomische Nutzung vorzuziehen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'U. M. U.', is located in the lower-left quadrant of the page.



Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernat I

28. August 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 12. August 2019, Frage Nr. 225/2019 nach § 48 gestellt durch den Stadtverordneten Herrn Christian Bachmann.
Freie Wähler/Bürgerliste Wiesbaden

Frage:

Busspur - Mitbenutzung PKWs und E-Scooter

Bundesverkehrsminister Scheuer kündigt etliche Änderungen in der Straßenverkehrsordnung an. Unter anderem sollen künftig auch Autos mit mindestens drei Insassen und E-Scooter/Tretroller die Busspuren mitbenutzen dürfen.

Ich frage den Magistrat:

1. Wer darf nach jetziger Rechtsordnung die Busspur in Wiesbaden mitbenutzen? Wie und wer kontrolliert ggf. unberechtigte Busspurnutzer?
2. Mit welchen Konsequenzen für ESWE-Verkehr rechnet der Magistrat durch diese Ausweitung?
3. Könnte eine effektive Kontrolle von PKWs mit mindestens drei Insassen auf Wiesbadener Busspuren mit den derzeitigen personellen und technischen Mitteln überhaupt umgesetzt werden?

Die Frage des Stadtverordneten Herrn Bachmann beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Busspuren dürfen nach der Rechtslage dann von Radfahrern und Taxen mit benutzt werden, wenn dies durch die entsprechenden Zusatzzeichen nach der StVO durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde angeordnet wurde. In Wiesbaden wurde hierzu insbesondere für den Radverkehr der Grundsatz verfolgt, möglichst durchgängig alle Busspuren für den Radverkehr durch Anordnung der Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ zu ermöglichen. Dementsprechend können von wenigen Stellen abgesehen in Wiesbaden Busspuren vom Radverkehr genutzt werden.

Die Kontrolle der unerlaubten Nutzung der Busspuren sowohl betreffend den ruhenden als auch den fließenden Verkehr obliegt der Verkehrspolizei im Straßenverkehrsamt. Unterstützt wird diese dabei durch die Verkehrsüberwachung von ESWE Verkehr, die spezielle Verkehrsüberwachungsaufgaben entlang aller Buslinien in Kooperation mit dem Straßenverkehrsamt durchführt. Die Kontrollen erfolgen durch regelmäßige Bestreifung sowie anlassbezogenes Einschreiten.

Zu 2.:

Eine Öffnung der Busspuren für die Nutzung durch weitere Verkehrsteilnehmer ist nicht zielführend vor dem Hintergrund des Charakters der Busspuren, den ÖPNV zu beschleunigen und zu bevorzugen. Die Folgen einer Mitnutzung der Busspuren durch weitere Verkehrsteilnehmer bestehen

- in der Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit der Linienbusse
- der Erhöhung der Fahrzeit und damit Attraktivitätsminderung der Nutzung des ÖPNV für Fahrgäste
- Mehrkosten in der Leistungserstellung, da sicherlich auf mehreren Linien ein Busmehrbedarf zur Aufrechterhaltung des Fahrplans erforderlich wird.

Wenn ein solcher Mehrbedarf auf mehreren Linien entsteht, wovon bei einer Freigabe von Busspuren im Innenstadtgebiet aufgrund der Linienüberlagerungen auszugehen ist, werden Mehrkosten im ÖPNV im siebenstelligen Bereich jährlich entstehen.

Eine Öffnung der Busspuren für die Nutzung durch weitere Verkehrsteilnehmer läuft den gesetzlichen Rahmenbedingungen, z. B. § 3 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes, zuwider:

§ 3 ÖPNVG - Ziele

Der öffentliche Personenverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.

Zu 3.:

Eine effektive Kontrolle dieser diskutierten Regelung wäre nur mit einer erheblichen Ausweitung der Personalstärke der Verkehrspolizei im Straßenverkehrsamt möglich. Da es sich bei Zuwiderhandlungen um Verstöße im Fließverkehr handelt, gilt nicht das aus dem ruhenden Verkehr bekannte Prinzip der grundsätzlichen Haftung des Fahrzeughalters. Deshalb müssen immer personalaufwändige Verkehrskontrollen mit Anhalten der Fahrzeuge und Personalienfeststellung durchgeführt werden, um diese Verstöße zu ahnden.

Ob technische Systeme auf dem Markt oder in Entwicklung sind, die mit Kameraerfassung gerichtsverwertbar sicher die Zahl der Insassen und das Gesicht der Fahrerin oder des Fahrers automatisiert erfassen, ist nicht bekannt.

Mit freundlichen Grüßen

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

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernat I 17112 BOK

1/16
Kowol A.M.

11. Dezember 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 12. September 2019, Frage Nr. 227
gestellt durch den Stadtverordneten Monika Becht (FREIE WÄHLER/Bürgerliste Wiesbaden)

Frage:

Nachpflanzung von Straßenbäumen in Wiesbaden

Im Jahr 2016 wurde in Wiesbaden die Aktion „ZOOM! ... uns Deinen Baum“ von der Wiesbaden Stiftung e.V. ins Leben gerufen. Im Rahmen der Aktion wurde festgestellt, dass in Wiesbaden über das Stadtgebiet verteilt rund 700 Straßenbäume fehlen und die Finanzmittel, die für Nachpflanzungen zur Verfügung stehen nur für einen kleinen Teil ausreichen. In Kooperation mit dem Grünflächenamt rief man eine Spendenaktion ins Leben, und rief Bürger dazu auf für Straßenbäume zu spenden.

Ich frage den Magistrat:

1. Wie viel Geld wurde bis heute im Rahmen dieser Aktion für das Nachpflanzen von Wiesbadener Straßenbäumen gespendet?
2. Wie viele Straßenbäume hat das Grünflächenamt bis heute mit diesen Geldern nachgepflanzt?
3. Wie viele Baumfehlstellen gibt es aktuell in Wiesbaden?

Die Frage der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Im Rahmen der Aktion „Zoom“ wurden durch die Wiesbaden Stiftung insgesamt 23.000,- € von insgesamt 37 Spendern gesammelt.

Zu 2:

Davon wurden insgesamt 14 Bäume durch die Stadt Wiesbaden gepflanzt.

Zu 3.:

Derzeit gibt es noch 556 Fehlstellen von Straßenbäumen in Wiesbaden. Bis zum Ende der Vegetationsruhe 2019/20 werden alle alten Fehlstellen früherer Jahre nachgepflanzt sein, mit Ausnahme weniger Standorte, die aus technischen Gründen nicht mehr bepflanzt werden können, z.B. vorgefundene Leitungen, zu geringer Abstand zu Bestandbäumen, ausreichend große Baumscheibe nicht herstellbar.

Im Jahr 2019 sind bisher 129 neue Fehlstellen zu verzeichnen. Diese und weitere neue Fehlstellen von Straßenbäumen sowie Abgänge in Grünanlagen und Parks werden mit den Mitteln des kommenden DHH 2020/21 nachgepflanzt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, possibly 'Oliver', written over the closing text.



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Stadtentwicklung und Bau

Stadtrat Hans-Martin Kessler

11. Dezember 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 12. Dezember 2019, Frage Nr. 230
gestellt durch den Stadtverordneten Herrn Jörg Sobek (Linke&Piraten)

Anfrage:

1. Wie weit ist das Interessenbekundungsverfahren gediehen?
2. Welche Kosten werden für die vom Eigentümer zu leistenden Sanierungsarbeiten veranschlagt?
3. In welcher Höhe wurden diese Bedarfe für den HH 2020/21 angemeldet?
4. Inwieweit wird über eine Reaktivierung der Bushaltestelle nachgedacht?
5. Inwieweit könnte die RMV-Publikation „Rhein-Main Vergnügen“ bei der Reaktivierung unterstützen?

Die Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

Die zweite Runde des Interessenbekundungsverfahrens wurde von April 2019 bis zum 07.06.2019 durchgeführt. Im zweiten Verfahren meldeten sich wenige Interessenten, einige davon haben kurz nach Abschluss des Verfahrens ihr Interesse zurückgezogen. Die verbliebenen Konzepte aus beiden Interessenbekundungsverfahren wurden vertieft überprüft. Im nächsten Schritt werden nun auf Basis dieser Ergebnisse intensivierende Gespräche mit einem Interessenten über die sich ergebenden Handlungsalternativen begonnen und eine Bewertung der sich aus diesen Gesprächen ableitenden Chancen und Risiken durchgeführt.

Fragen 2 und 3:

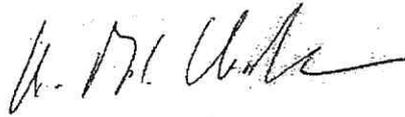
Es ist derzeit nicht angedacht, dass der Eigentümer Kosten für die Durchführung von Sanierungsarbeiten übernimmt.

Frage 4:

Die Entscheidung über eine Reaktivierung der Bushaltestelle muss im Einvernehmen mit ESWE Verkehr und einem künftigen Betreiber getroffen werden.

Frage 5:

Es wäre denkbar, dass sich eine Aufnahme der Liegenschaft „Schlääferskopf“ in die RMV-Publikation „Rhein-Main Vergnügen“ als unterstützende Maßnahme positiv auswirken könnte, sofern ein adäquates touristisches und/oder gastronomisches Angebot vorgehalten wird.

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



Der Oberbürgermeister

September 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 12.09.2019, Frage Nr. 231
gestellt durch die Stadtverordnete Mechthilde Coigné, LINKE&Piraten Rathausfraktion
Wiesbaden

Frage der Stadtverordneten Mechthilde Coigné (Fraktion L&P) nach § 48 Geschäftsordnung
für die Fragestunde der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 12. September 2019:

In einer Ortsbeiratssitzung in Mainz-Kastel erklärte der Geschäftsführer der SEG Herr
Stöcklin, dass die Stadt Wiesbaden als Vorfinanzier des geplanten Stadtteils
Ostfeld/Kalkofen bei einem Projektvolumen von insgesamt 4 Milliarden Euro mit einem
Defizit von 100-200 Millionen über einen angenommenen Zeitraum von 5 Jahren rechnen
könne. Er könne sich aber auch ein Modell zur Defizitreduzierung vorstellen.

Ich frage den Magistrat:

Wie stellen sich die zu erwartenden Kosten für die Verwirklichung des Wohn- und
Gewerbegebiets in Bezug auf die notwendige soziale und weitere Infrastruktur dar?
Welches Defizit, unter welchen Voraussetzungen, in welchem Zeitraum ist zu erwarten?

Es wird auch um schriftliche Antwort gebeten.

Die Frage der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Frage 1: Wie stellen sich die zu erwartenden Kosten für die Verwirklichung des Wohn- und
Gewerbegebiets in Bezug auf die notwendige soziale und weitere Infrastruktur dar?

Nach derzeitigem Planungsstand und unter den Annahmen, die im Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen detailliert dargelegt sind, werden Gesamtausgaben auf inflationierter Basis für die LHW in Höhe von insgesamt ca. 681 Mio. € prognostiziert. Von dieser Zahl kann im späteren Verlauf des Projektes abgewichen werden, wenn sich die Rahmenbedingungen ändern. Dieses Investitionsvolumen ergibt sich, falls das nördliche Gewerbegebiet B1, das Stadtquartier und auch das südliche Gewerbegebiet B2 im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme realisiert werden. Eine deutliche Reduzierung der Ausgaben würde sich ergeben, wenn das südliche Gewerbegebiet B2 nicht im Rahmen der SEM entwickelt wird. Die Ausgaben würden sich in diesem Fall um knapp 76 Mio. Euro reduzieren. Wesentliche Gründe für die Kostenreduktion sind geringere Kosten bei der technischen Infrastruktur (insb. Kosten der Entwässerung), geringere Kosten für Ausgleichsmaßnahmen und Finanzierung.

Soziale Infrastruktur

Von den Gesamtausgaben entfallen auf die soziale Infrastruktur ca. 223 Mio. Euro (etwa 33 % der Gesamtausgaben). Hierin sind die Hochbaukosten für acht Kitas, zwei Grundschulen (4-zügig), ein Gymnasium (5-zügig), eine IGS (4 zügig) und eine Verb. Haupt- und Realschule/Real- und Mittelstufenschule (HR RS MSS) enthalten. Bei den weiterführenden Schulen sind anteilige Kosten zum Ansatz gekommen, da diese Schulen nicht komplett durch den Bedarf des Ostfeldes ausgelastet werden und somit freie Kapazitäten für Schüler aus anderen Stadtteilen zur Verfügung stehen würden. Bei dieser Berechnung wurde von folgenden Voraussetzungen ausgegangen: 10.000 Einwohner, durchschnittlich 2,1 Personen/Wohneinheit, 0,7 Kinder/Wohneinheit und 800 kinderlose Haushalte. Ferner sind die Hochbaukosten für ein Stadtteilzentrum und Jugendräume in die Sozialen Infrastrukturkosten eingeflossen.

Technische Infrastruktur

Auf die technische Infrastruktur entfallen nach SEG-Schätzungen ca. 247 Mio. Euro (etwa 36 % der Gesamtausgaben) Dabei schlägt die Entwässerung mit ca. 125 Mio. Euro und die verkehrliche Erschließung mit ca. 122 Mio. Euro zu Buche.

Unter der Voraussetzung, dass auf das südliche Gewerbegebiet B2 verzichtet wird, würden sich die Entwässerungskosten auf ca. 80 Mio. Euro und die verkehrliche Erschließung auf ca. 117 Mio. Euro reduzieren. Insgesamt würden sich die Ausgaben für die technische Infrastruktur von 247 Mio. auf 197 Mio. Euro reduzieren.

Einnahmen

Den Ausgaben stehen prognostizierte Einnahmen in Höhe von ca. 573 Mio. Euro gegenüber. Wesentliche Einnahmequelle stellen Erträge aus Grundstücksverkäufen in Höhe von ca. 561 Mio. Euro dar. Hierbei wird von folgenden Neuordnungswerten (Basis heute) ausgegangen:

nördliches Gewerbegebiet B1 bei einer angenommenen GFZ von 2,4:	560 €/m ²
Stadtquartier bei einer angenommenen GFZ von 2,5:	1000 €/m ²
Südliches Gewerbegebiet B2:	110 €/m ²

Sollten Grundstücke im Erbbaurecht vergeben werden, um beispielsweise günstig Bauland zur Verfügung zu stellen, reduzieren sich die Einnahmen im entsprechenden Umfang.

Ein Verzicht auf B2 hat auch eine Reduzierung der Einnahmen zur Folge, jedoch ist die Einnahmereduktion sehr viel schwächer ausgeprägt als die Ausgabenreduktion. Während sich die Ausgaben um knapp 76 Mio. Euro reduzieren, verringert sich die Einnahmeseite nur um knapp 18 Mio. Euro.

Frage 2: Welches Defizit, unter welchen Voraussetzungen, in welchem Zeitraum ist zu erwarten?

Defizit

Grundsätzlich muss im Rahmen einer SEM das Defizit von der LHW übernommen werden. Sollte sich ein Überschuss ergeben, ist dieser an die Alteigentümer der Grundstücke auszuschütten. Die Historie der bisherigen SEM zeigt aber klar, dass dieser Fall eher theoretischer Natur ist.

Bei Realisierung beider Gewerbegebiete und dem Stadtquartier ergibt sich eine Unterdeckung über die 18-jährige Laufzeit der SEM in Höhe von ca. 108 Mio. Euro. Bei einem Verzicht auf B2 reduziert sich das Defizit um mehr als die Hälfte auf ca. 50 Mio. Euro. Hinzu kommen die Möglichkeiten zur Defizitreduzierung über die Inanspruchnahme von Liquiditätsreserven der LHW und die Nutzung von Fördertöpfen.

Mit freundlichen Grüßen

Gert-Uwe Mende

Schriftl. Beantwortung

LANDESHAUPTSTADT



Der Magistrat

Dezernat für Soziales, Bildung,
Wohnen und Integration

Stadtrat Christoph Manjura

Dezernat I

11. Dezember 2019

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 12. Dezember 2019, Frage Nr. 226
gestellt durch den Stadtverordneten Ingo von Seemen (Fraktion Linke&Piraten)

Neufassung der Frage Nr. 226: Ausgleichsflächen

Durch die Verlegung des europäischen Hauptquartiers der US-Armee nach Wiesbaden musste die WJW mehrere zehn Hektar ökologische Anbaufläche an der Domäne Mechtildshausen abgeben.

Ich frage den Magistrat:

*Welche Flächen erhielt die WJW hierfür als Ersatz? Wie wurden diese Ersatzflächen vorher genutzt? Wie wurden die Vormutzer*innen ihrerseits entschädigt? Wurden hierfür auch Flächen im Bereich Ostfeld/Kalkofen herangezogen bzw. wurden von den Vormutzer*innen Flächen in diesem Bereich erworben bzw. gepachtet? Wieviel Hektar landwirtschaftliche Fläche würden durch die Anlage der beiden dort geplanten Gewerbegebiete, des geplanten Mischgebiets und die hierfür erforderliche Infrastruktur verloren gehen? Welche Flächen könnten den betroffenen Landwirt*innen hierfür als Ersatz angeboten werden?*

Es wird auch um schriftliche Antwort gebeten.

Die Frage des Stadtverordneten von Seemen beantworte ich wie folgt:

Die WJW erhielt als Ersatz drei Flächen im unmittelbaren Umfeld. Die beigefügte Übersicht zeigt die Flächen im Detail.

Die Ersatzflächen wurden nach unserer Kenntnis vorher ebenfalls als landwirtschaftliche Flächen in konventioneller Bewirtschaftungsweise genutzt.

Zur Beantwortung der weiteren Fragestellungen liegen der WJW und dem Dezernat für Soziales, Bildung, Wohnen und Integration keine Informationen vor.

Anlagen
Übersicht Ausgleichsflächen

Konradinallee 11
65189 Wiesbaden
Telefon: 0611 31-2170 / 31-2169
Telefax: 0611 31-3950
E-Mail: Dezernat.VI@wiesbaden.de

12

www.wiesbaden.de

Verteiler

Dez. I, per Mail

Amt 16, per Mail

Dez. I/PR, per Mail

Dez. VI

WJW



