



Der Vorsitzende des
Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr
der Stadtverordnetenversammlung

Amt der Stadtverordnetenversammlung
E-mail: stadtverordnetenversammlung@wiesbaden.de
Rathaus-Schlossplatz 6-65183 Wiesbaden
Telefon (0611) 31-4554
Telefax (0611) 31-3902
Sachbearbeiter: Herr Weinert

Wiesbaden, 30.01.2020

1. Den Mitgliedern des
Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr
2. Den Fraktionen
3. Dem Magistrat
4. Nachrichtlich
Frau Stadtverordnetenvorsteherin

Einladung

zur öffentlichen Sitzung
des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr
am Dienstag, 4. Februar 2020, um 17:30 Uhr,
Rathaus, Raum 22 (EG), Schlossplatz 6, Wiesbaden

- Vor Eintritt in die Tagesordnung findet eine Bürgerfragestunde statt -

Tagesordnung I

1. Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung am 03.12.2019

Bereich Verkehr

2. Mobilitätsleitbild ANLAGE
- *Zwischenbericht* -
- *Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 22.10.2019 (BP 0236)* -

3. 20-F-01-0004

Verkehrsüberwachung über private Dienstleister - Auswirkungen des OLG-Urteils
- Antrag der SPD-Fraktion vom 29.01.2020 -

Das Oberlandesgericht Frankfurt hat in einem Grundsatzurteil entschieden, dass die Verkehrsüberwachung durch private Dienstleister gesetzeswidrig ist. Die von privaten Dienstleistern ermittelten Beweise des Falschparkens unterliegen demnach einem Verwertungsverbot; Ordnungswidrigkeiten dürfe nur der Staat ahnden, weil es eine hoheitliche Aufgabe sei.

Der Ausschuss für Bau, Planung und Verkehr möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten zu berichten:

I.

- 1 seit wann er Kenntnis über die Klage gegen die Verkehrsüberwachung von privaten Dienstleistern aus dem Jahre 2017 hatte.
- 2 ob er Kenntnis davon hatte, dass die Stadt Offenbach aufgrund des zu erwartenden Grundsatzurteils bereits bei den letzten Haushaltsanmeldungen darauf Rücksicht genommen hat. Wie bewertet er dieses vorausschauende Vorgehen?
- 3 ob es zutrifft, dass die Verwarngeldstelle angewiesen wurde, laufende Verwarnverfahren einzustellen, die von Securitas-Mitarbeitern angestoßen wurden und falls zutreffend, darüber zu berichten
 - um wie viele Verfahren es sich handelt, wie hoch die konkreten Einnahmeverluste sind und wie der Magistrat plant, diese zu decken.
 - ob darunter auch laufende Verwarnverfahren sind (wenn ja wie viele), die aufgrund von Einspruchsfristen eigentlich rechtmäßig zu vollstrecken sind.
- 4 inwiefern das andere Urteil des OLG Frankfurt bezüglich der privaten Dienstleister im Bereich der Geschwindigkeitsmessungen Auswirkungen auf Wiesbaden hatte/hat.

II.

1. welche konkrete rechtliche Einschätzung dazu geführt hat, dass auch die Dienstleistungsvereinbarung für die Überwachung der Busspuren durch ESWE-Verkehr gekündigt wurde.
2. ob die Aufgaben der Busspurüberwachung auch über überplanmäßige Stellen innerhalb des zuständigen Dezernats übernommen werden könnten, die über ESWE-Verkehr gegenfinanziert werden.

4. 20-F-21-0006

CityBahn: Baustellen- und Entschädigungsmanagement
- Antrag der Fraktionen von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 28.01.2020 -

Der Ausschuss möge beschließen:

Der Magistrat wird beauftragt

I. Baustellenmanagement

1. Bereits jetzt die Grundlagen für ein umfassendes und transparentes Baustellenmanagement für den Fall des Baus einer CityBahn zu erarbeiten.
2. Gegenstand der Erarbeitung müssen mindestens sein
 - a. Baustellenorganisation und -planung,
 - b. Abstimmung sowohl zeitlich als auch verschiedene Akteure betreffend sowie
 - c. Kommunikation und Einbindung Betroffener;
3. Maßstab ist dabei insbesondere, Baustellenabschnitte so zu definieren, dass sie möglichst kurzfristig fertiggestellt werden können und zugleich die Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke, insbesondere Wirtschaftsbetriebe gewährleistet wird.
4. Soweit Wirtschaftsbetriebe durch die Abwicklung der Baustellen erschwert erreichbar sein sollten, ist durch werbliche Maßnahmen, Beschilderungen und sonst geeignete Maßnahme sicherzustellen, dass diese Erschwernisse auf ein Minimum reduziert werden.
5. Daneben sind Ausweich- und Umleitungsstrecken für die jeweils betroffenen Verkehrsabschnitte zu erarbeiten und frühzeitig auf geeignete Weise derart zu veröffentlichen, dass sie unschwer von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommen und beachtet werden können.
6. Eine geeignete für jedermann erreichbare und ständig aktuell zu haltende Plattform, z.B. Internetplattform / App ist einzurichten.

II. Entschädigungsmanagement

1. Es wird für den Fall des Baus der CityBahn ein Entschädigungsmanagement eingerichtet.
2. Grundlage hierfür ist der Ertrag des jeweils unmittelbar von der Baumaßnahmen betroffenen Wirtschaftsbetriebes. Dabei ist ein Vergleich der durchschnittlichen gewöhnlichen Erträge der letzten drei Jahre vor Aufnahme der unmittelbar betreffenden Bautätigkeit mit den durchschnittlichen gewöhnlichen Erträgen der auf die Beendigung der unmittelbaren Beeinträchtigung folgenden fünf Jahre vorzunehmen. Für den Zeitraum nach Beendigung der Baumaßnahmen sind die branchenspezifischen Schwankungen aufgrund der Vergleichsparameter des statistischen Bundesamtes anzupassen.
3. Während der unmittelbaren Betroffenheit stellt das Entschädigungsmanagement den durchschnittlichen gewöhnlichen monatlichen Ertrag sicher.
4. Ergibt sich, dass innerhalb der vorstehend zu Ziffer II. 2. festgelegten Zeitspanne die vor Beginn der Baumaßnahmen erzielten Erträge erreicht oder überstiegen werden, so wird die Überbrückungshilfe als Darlehen zurückgezahlt.
Ergibt sich, dass die Erträge den Vergleichswert vor Beginn der Baumaßnahmen nicht erreichen, dann wird die Überbrückungshilfe als verlorener Zuschuss gewährt.

III. Mitwirkung

Bei der Erarbeitung des Entschädigungsmanagements bezieht der Magistrat IHK, Handwerkskammer und die örtlichen Gewerbevereine ebenso ein wie die CityBahn GmbH.

Begründung:

In wenigen Monaten sollen die Wiesbadener Bürgerinnen und Bürger bei einem Bürgerentscheid über die Frage entscheiden, ob in Wiesbaden eine CityBahn gebaut werden wird oder nicht. Im Falle eines pro CityBahn ausfallenden Entscheids sollen im Interesse einer alsbaldigen Realisierung alle erforderlichen Umsetzungsschritte zeitnah eingeleitet werden.

Im Vorfeld des Bürgerentscheids ist es zentral, möglichst viele Fakten und Informationen zu sammeln und zur Verfügung zu stellen. Neben der Erarbeitung des Mobilitätsleitbilds und den vorbereitenden Planungen zur CityBahn selbst, es ist ebenso notwendig, für eine mögliche Bauphase Vorbereitungen zu treffen. Denn Aspekte wie ein gutes sowie transparentes Baustellenmanagement und die Frage nach Entschädigung für Beeinträchtigung durch Baumaßnahmen betroffene Wirtschaftsunternehmen sind bereits jetzt höchst relevant. Sie können auch Einfluss auf die Entscheidung der Bürgerinnen und Bürger für oder gegen die CityBahn haben.

Baustellenmanagement: Eine sorgfältige Planung des Baus inkl. einzelner Abschnitte und deren zeitlicher Abfolge und der daraus resultierende transparente kommunikative Umgang damit sind von größter Wichtigkeit und Bedeutung. Bei einem solch umfassenden Bauprojekt wie der CityBahn müssen einzelne Schritte und Maßnahmen sowie damit verbundene Einschränkungen frühzeitig geplant und bekannt gemacht werden. Das bedeutet zum einen, die Bauabschnitte so zu planen, dass sie zügig abgeschlossen werden, um das Ausmaß der Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten. Zum anderen müssen die Betroffenen frühzeitig eingebunden werden und es muss eine zeitnahe, transparente Kommunikations- und Informationsstrategie entwickelt werden, die über verschiedene Kanäle operiert. Zentral sind Aktualität, Verzahnung der einzelnen Maßnahmen miteinander und Infos wie beispielsweise Baustellen umfahren werden können. Hilfreich könnte der Aufbau eines Baustelleninformationssystems sein, zentrale Verkehrsdaten könnten über eine Website oder per App abgerufen werden. Baustellenmanagement ist auch Service und Marketing. Durch Kommunikation auf Augenhöhe und nach außen hin erkennbare Maßnahmen, Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten und Kompensationen, z.B. durch Werbeflächen, anzubieten, kann Akzeptanz erreicht werden. Im Optimalfall ist bis zum Baubeginn auch bereits eine digitale Verkehrssteuerung im Rahmen von DigiV möglich, die Verkehrsteilnehmer über Sperrungen sowie Umleitungen informiert und möglichst effizient durch die Baustellen lotst.

Entschädigungsmanagement: Erfolgreiche Groß- bzw. Straßenbahnbauprojekte haben gezeigt, dass eine Akzeptanz von nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen in der Bauphase durch ein umsichtiges Entschädigungsmanagement erreicht werden kann. Die Städte Karlsruhe und Bordeaux stehen beispielhaft für solch positive Erfahrungen mit Entschädigungen für Unternehmen und Gewerbetreibende. Karlsruhe etwa zahlt Einzelhändlern, die einen Gewinnrückgang durch die Bauarbeiten haben, eine Entschädigung in Höhe des Rückgangs abzüglich eines Eigenanteils von 20 %. Für den Erhalt eines lebendigen Wiesbadens gilt es zu vermeiden, dass Wirtschaftsunternehmen aufgrund der Beeinträchtigung durch Baumaßnahmen in Schwierigkeiten geraten oder gar den Betrieb aufgeben müssen. Um dies zu verhindern, ist ein Entschädigungsmanagement, welches in Abstimmung mit den Gewerbevereinen und o.g. Verbänden vorbereitet werden muss, unerlässlich. Die Konzeptionierung eines Entschädigungsmanagements schließt die Entwicklung von Instrumenten ein, die eine unmittelbare Beeinträchtigung prüfen und eine

Überbrückungshilfe festlegen, die sich am durchschnittlichen Ertrag des Betriebs bemessen sollte.

5. 19-F-20-0021

Fahrradverbindungen ins Wiesbadener Umland
- Antrag der Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 26.11.2019 -

Während die Anbindungen entlang des Rheins bereits gut ausgebaut sind, eine Radschnellwegverbindung nach Mainz im kommenden Doppelhaushalt vorgesehen ist und sich die langfristigen Planungen für kommende Radschnellwegverbindungen in Richtung Frankfurt konkretisieren, fehlt es aktuell noch an der Anbindung Wiesbadens mit den umliegenden Taunusgemeinden.

Folgerichtig kam im zweiten Radverkehrsforum am 13. November 2019 vermehrt der Wunsch auf, Wiesbaden besser mit dem nördlichen Umland zu verbinden. Auch in der im März 2019 veröffentlichten Broschüre „Rad-Hauptnetz Hessen“ vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen werden für den Bereich der Landeshauptstadt Wiesbaden gravierende Netzlücken, vor allem zu den Zielen Taunusstein, Niedernhausen und Eppstein, aufgezeigt¹.

Notwendig sind alltagstaugliche Radverbindungen über die Platte und die Eiserne Hand in Richtung Taunusstein sowie aus den östlichen Wiesbadener Vororten nach Niedernhausen und nach Eppstein. Zum Teil erscheinen Bestandswege in das Konzept integrierbar, wie z.B. die mindestens teilweise asphaltierte Alte Straße in Richtung Platte. Da die benötigten Radwegeverbindung jedoch nicht alle innerhalb der Wiesbadener Stadtgrenzen liegen und denkbare Trassen parallel zu Bundes- und Landesstraßen liegen könnten, bedarf es einer gemeinsamen Initiative der Landeshauptstadt Wiesbaden, der umliegenden Gebietskörperschaften, des Landes Hessen sowie Hessen Mobil, um das Ziel einer umfassenden Vernetzung der Radwege zwischen Wiesbaden und dem Umland zu erreichen.

Der Ausschuss möge beschließen,
die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, mit den umliegenden Gebietskörperschaften Taunusstein, Niedernhausen, Eppstein, dem Rheingau-Taunus-Kreis, dem Main-Taunus-Kreis, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen sowie Hessen Mobil Gespräche aufzunehmen mit dem Ziel, ein Maßnahmenplan mit Zeitplan zu entwickeln, um das vorhandene Konzept der Rad-Hauptnetze für Wiesbaden und Region in die Praxis umzusetzen.

6. 19-F-10-0029

ANLAGE

Rechtliche, planerische und finanzielle Auswirkungen des Voranschreitens der Citybahn-Vorbereitungen bis zum geplanten Bürgerentscheid

- Antrag der AfD Stadtverordnetenfraktion vom 26.11.2019 -

- Protokollnotiz des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 02.12.2019 (BP 0279) -

7. Theodor-Heuss-Brücke

7.1 20-F-05-0010

Instandsetzung der Theodor-Heuss-Brücke
- Antrag der FDP-Stadtverordnetenfraktion vom 29.01.2020 -

Die unerwartet notwendig gewordene Instandsetzung der Theodor-Heuss-Brücke zwischen Mainz und Wiesbaden, sorgt für ein Verkehrschaos zwischen den beiden Hauptstädten. Zumindest auf der Seite der Wiesbadener Bürger ist dabei die seltsame Praxis bei der Vergabe von Ausnahmegenehmigungen für die Befahrung der Brücke mit Befremden zur Kenntnis genommen worden. So dürfen beispielsweise Karnevalsredner zwischen ihren Auftritten über die Brücke fahren. Pflegedienste und andere Anbieter sozialer Infrastruktur müssen jedoch längere Umwege in Kauf nehmen.

Da die Baustelle eine immense Belastung für den Verkehr in beiden Städten darstellt, müsste der Magistrat ein besonderes Interesse an der zügigen Fertigstellung der Bauarbeiten haben. Dennoch wurde bekannt, dass entgegen erster Versprechen an den Wochenenden nicht an der Baustelle gearbeitet werde. Der Magistrat erklärte dem Online-Portal merkurist.de hierzu, dass lediglich bei nicht abzusehenden Verzögerungen im Bauablauf Wochenendarbeit geprüft werde.

Der Ausschuss möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten zu berichten,

- 1 ob er mit dem beauftragten Bauunternehmen vor Abschluss des Vertrages die Möglichkeit zur Wochenendarbeit diskutiert hat,
- 2 warum eine Wochenendarbeit letztlich nur im Notfall in Frage kommen soll,
- 3 welche Mehrkosten durch die Wochenendarbeit entstanden wären,
- 4 ob mit dem beauftragten Unternehmen Bonuszahlungen vereinbart worden sind, falls die Maßnahmen vor dem im Zeitplan vorgesehenen Zeitpunkt abgeschlossen und abgenommen sind,
- 5 welche Arbeiten genau an der Theodor-Heuss-Brücke vorgenommen werden.

7.2 20-F-01-0001

Verkehrsuntersuchungen durch die Sperrung der Theodor-Heuss Brücke
- Antrag der SPD-Fraktion vom 29.01.2020 -

Die schlimmsten Befürchtungen vor einem Verkehrskollaps durch die Sperrung der Theodor-Heuss Brücke sind glücklicherweise nicht in dem Maße eingetreten, wie von vielen erwartet. Nach den ersten Anlaufschwierigkeiten haben sich der Verkehrsfluss „normalisiert“ und die Verkehrsteilnehmer angepasst. So geht man davon aus, dass der Anteil von Fußgängern- und Radfahrern über die Brücke markant angestiegen ist. Um mögliche Schlussfolgerungen aus

diesem vierwöchigen unfreiwilligen „Modellversuch“ zu ziehen, sollte man konkrete Verkehrsdaten erheben.

Der Ausschuss wolle beschließen:

Der Magistrat wird darum gebeten, ggf. in Zusammenarbeit mit der Stadt Mainz, zu berichten

1. ob die Änderungen im Verkehrsflusses und in der Verkehrsverlagerung (modal shift) erfasst wurden, und wenn ja, zu prüfen, welche Effekte das auf
 - die Verkehrsentslastung und -belastung in den anliegenden Stadtteilen hat (Mainz-Kastel, Mainz-Innenstadt etc.) hat.
 - die Nutzerzahlen und Beschleunigung des ÖPNVs hat.
 - den Luftreinhalteplan beider Städte hat.
2. die aus Ziffer 1 erhobenen Daten und Ergebnisse mit in die Planungen der City-Bahn einfließen zu lassen und die vorhandene Verkehrssimulation ggf. entsprechend anzupassen.

8. 19-F-21-0022

ANLAGE

Bericht zu den Ergebnissen der testweisen Einführung einer Haltezone für Elterntaxis an der Diesterwegschule

- *Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 18.06.2019 (BP 0129)* -

- *Protokollnotiz des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 03.12.2019 (BP 0281)* -

9. 19-F-05-0025

ANLAGE

Fahrradsystem "meinRad" evaluieren (Bericht des Magistrats zum Beschluss Nr. 0267 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 4. Dezember 2018)

- *Bericht des Dezernates V vom 01.09.2019* -

- *Protokollnotiz des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 03.12.2019 (BP 0283)* -

10. 19-J-42-0041

ANLAGE

Fahrradinfrastruktur an innerstädtischen Verkehrsachsen

- *Beschluss des Jugendparlamentes vom 17.12.2019 (BP 0128)* -

11. 19-F-05-0019

ANLAGE

Akteneinsichtsausschuss zur Citybahn

- *Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 22.10.2019 (BP 0245)* -

12. Parkraum

12.1 20-F-02-0006

Freie Parkplätze schneller finden, Parkplatzsuchverkehr verringern
- Antrag der CDU-Rathausfraktion vom 29.01.2020 -

Seit geraumer Zeit nutzen große Firmen und Einzelhandelsunternehmen eine Sensortechnik um das Parken auf den von ihnen bereitgestellten Flächen zu managen. Unter anderem kann die Technik dazu verwendet werden, auf welchen Flächen an welchen Positionen Stellplätze verfügbar sind. Dabei registriert ein auf der Bodenfläche eines Stellplatzes installierter Sensor, wenn der Platz von einem Auto belegt ist und meldet dies über IKT (Informations- und Kommunikationstechnik).

Dieses Verfahren bietet Chancen und Möglichkeiten für das Parkraummanagement der Stadt Wiesbaden, denn durch den Einsatz von Sensoren könnte der Parkplatzsuchverkehr erheblich reduziert werden. Als Service für Autofahrer und gleichzeitig als Beitrag zum Schutz der Umwelt könnten mithilfe der Sensoren freie Parkplätze festgestellt werden. Diese könnten dann beispielsweise in einer App den Autofahrern und Autofahrerinnen angezeigt werden.

Der Ausschuss möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten

1. zu berichten, wie er die Potentiale eines oben beschriebenen Parkraummanagements mittels Sensortechnik auf durch die LHW bewirtschafteten Parkflächen einschätzt;
2. zu berichten, wie er einer möglichen Erprobung/einem Testversuch auf ausgewählten Parkflächen gegenübersteht;
3. zu prüfen und zu berichten, welche Flächen sich für eine Testphase eignen würden;
4. zu prüfen und zu berichten, ob neben von der LHW betriebenen Parkflächen am Straßenrand auch die Daten von den Parkhäusern in eine App (oder ähnliches zielführendes Angebot) übernommen werden können.

Der Magistrat wird bei der Beantwortung gebeten mögliche Referenzen aus anderen Kommunen anzugeben und darzulegen welche positiven Effekte die Sensorlösung auf die Umwelt respektive die CO₂-Belastung in Wiesbaden haben kann.

12.2 20-F-02-0005

Entwicklung von Parkraum in Wiesbaden
- Antrag der CDU-Rathausfraktion vom 29.01.2020 -

Die Steuerung und Planung des Verkehrs ist ein aktuell brennendes und weit in die Zukunft reichendes Thema, gerade auch in Wiesbaden. Insbesondere seit den Anstrengungen um die Abwendung des Dieselfahrverbots und den damit eingeleiteten Maßnahmen im Rahmen des Luftreinhalteplans sowie dem Einleiten der Verkehrswende wird diese Thematik regelmäßig in den Gremien der Landeshauptstadt Wiesbaden behandelt.

Zu den zu berücksichtigenden Aspekten zählen auch individuelle Präferenzen und die Entwicklung des Modal Splits. Dieser hat sich in den letzten Jahren nur marginal verändert. Der Umfrage „Leben in Wiesbaden 2018 - Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr“ zufolge nutzen 55 % der Wiesbadener*innen (fast) täglich den Pkw. Zum Vergleich: 2016 betrug der Anteil noch 47 %. Das Auto ist somit nach wie vor das meistgenutzte Verkehrsmittel in Wiesbaden, eine maßgebliche Veränderung dieses Anteils ist nicht zu erwarten. Auch im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsprognosen ist festzustellen, dass bei steigender Einwohnerzahl der Individualverkehr, wenn auch in deutlich geringerem Maß, dennoch weiter an Zuwachs gewinnt.

Für Wiesbaden bedeutet dies, dass neben dem unbestritten dringend benötigten Ausbau des Radwegenetzes und der Optimierung des ÖPNVs die Berücksichtigung des motorisierten Individualverkehrs, was insbesondere auch die Bereitstellung von Parkraum einschließt, wichtig ist. Um unnötigen und umweltschädlichen Parksuchverkehr zu reduzieren, ist Handeln zwingend geboten. Bau und Betrieb städtischer Parkflächen und deren verkehrsmäßiger Anbindung können nicht nur Parksuchverkehre vermeiden, sie schaffen vielmehr auch Struktur und Freiräume in der Stadt, so sind geeignet, auch für Anwohner Lösungen zu bieten. Damit einher geht auch eine verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt. Dies stärkt den innerstädtischen Einzelhandel. Neben der Anbindung von städtischen Parkplätzen und Parkhäusern an den ÖPNV sind innovative Ideen und Konzepte, z.B. die Bereitstellung eines im Parkticket integrierten, auf bestimmte Strecken oder „Points of Interest“ wie z.B. die Fußgängerzone, begrenzten Shuttleservice denkbar.

Der Ausschuss möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten

1. zu berichten, wie das Angebot an städtischen Parkhäusern und Parkflächen in und um Wiesbaden künftig ausgebaut werden soll;
2. zu prüfen, ob und wie städtische Parkflächen bzw. Parkhäuser an den folgenden Standorten realisiert werden können
 - Prinzessin-Elisabeth-Straße: städtisches Grundstück in direkter Nachbarschaft des Hessischen Ministeriums für Soziales und Integration
 - Hochkreisel Kastel: Errichtung eines Parkhauses zwischen Rampenstraße und Ludwigsrampe
 - Elsässer Platz: Ersatz des bisherigen Parkplatzes durch ein Parkhaus mit größerem Fassungsvermögen
 - ggf. weitere geeignete Orte;
3. zu berichten, ob es bereits Planungen gibt, an den unter 2 genannten Orten Parkraum zu entwickeln und welche konkreten Maßnahmen bereits umgesetzt werden;
4. zu prüfen und zu berichten
 - wie ein Shuttle-Service zwischen (städtisch) betriebenen Parkflächen und Innenstadt/„Points of Interest“ angeboten kann;
 - wie ein auf städtische Parkflächen beschränktes Parkticket angeboten werden kann, das die Nutzung des Shuttle-Service auf bestimmten Strecken bzw. Distanzen beinhaltet;
 - ob und inwieweit eine Beteiligung der innerstädtischen Wirtschaftsbetriebe möglich ist.

- Der Magistrat wird gebeten, sich mit den Gewerbevereinen der Innenstadt wie auch der Stadtbezirke ins Benehmen zu setzen, und jeweils geeignete Modelle zu erarbeiten.

13. 20-F-33-0001

Verkehrslenkungssystem „Digi-V“ - Auswirkungen und Einflussmöglichkeiten
- Antrag der Fraktionen von SPD und CDU vom 29.01.2020 -

Derzeit werden nach und nach im gesamten Stadtgebiet die Ampelanlagen aufgerüstet. Zweck dieser Maßnahmen ist die Verkehrssteuerung über ein bundesweites Referenzsystem in Zusammenarbeit mit der Siemens Mobility GmbH. Bis Ende 2020 sollen die Ampeln im Verbund mit einem Zentralrechner dazu in der Lage sein unterschiedlichste Daten zu messen, zu erfassen und in Echtzeit auszuwerten, um Schadstoffemissionen zu verringern und Verkehre zu lenken.

Der Ausschuss wolle beschließen:

Der Magistrat wird darum gebeten, zu berichten

1. wie der aktuelle Sachstand zum Ausbau von „Digi-V“ ist.
2. wie das System bezüglich der Verkehrssteuerung in Echtzeit funktionieren soll.
3. wie flexibel das System für Einflussmöglichkeiten auf die Bevorzugung von bestimmten Gruppen von Verkehrsteilnehmern ist - beispielsweise bei Umlauf- und Räumzeiten für Fußgänger.

14. 20-F-20-0001

Flexibilisierung des Nahverkehrsplans - verstärkte Einrichtung von Multifunktionsflächen in den Bussen ermöglichen
- Antrag der Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 29.01.2020 -

Der Zuwachs von Rollatoren, Kinderwägen und Fahrrädern führt zu zunehmenden Konflikten zwischen Fahrgästen sowie zu Verzögerungen im Betriebsablauf von ESWE Verkehr. Die Problematik wurde im Jahr 2019 bereits im Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr sowie im Aufsichtsrat von ESWE Verkehr besprochen, zuletzt hat auch der Arbeitskreis der Wiesbadener Behindertenorganisationen und Interessengemeinschaft Behinderter eine Lösung eingefordert. Die naheliegendste und nachhaltigste Lösung ist die Ersetzung einer Sitzreihe durch zwei Klappsitze, die je nach Bedarf als Mehrzweckfläche oder als Sitz genutzt werden können. Allerdings hat der gültige Nahverkehrsplan hier eine Regelungslücke, da eine Aussage fehlt, dass Klappsitze als Sitzplätze mitgezählt werden dürfen. Da der Nahverkehrsplan von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde, ist auch ein Stadtverordnetenbeschluss notwendig, um die Regelungslücke zu schließen.

Wenn bis zur kompletten Überarbeitung des Nahverkehrsplans gewartet würde, hätte das zur Folge, dass die gesamten ersten 120 E-Busse mit der bisher üblichen kleineren Mehrzweckfläche bestellt würden, sodass die Konflikte auf Jahre hinaus Fortbestand hätten.

Der Ausschuss möge beschließen;

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Dezernat V/ESWE Verkehr wird beauftragt, für die 64 nächsten E-Solobusse, deren Auslieferung für 2021 geplant ist, sowie für alle etwaigen Folgebestellungen, eine vergrößerte Mehrzweckfläche zu realisieren, indem eine Zweier-Sitzreihe durch zwei Klappsitze ersetzt wird. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans werden hier insoweit flexibilisiert, als dass bis zu zwei Klappsitze pro Bus als Sitzplätze angerechnet werden können.

15. 19-F-10-0030

ANLAGE

Abgabe kostenloser Fahrscheine durch ESWE-Verkehr
- Antrag der AfD Stadtverordnetenfraktion vom 26.11.2019 -

16. 20-F-21-0005

ICE-Anbindung Wiesbaden
- Antrag der Fraktionen von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 28.01.2020 -

Im Fernverkehr der Deutschen Bahn kommt Wiesbaden bisher nur sehr am Rande vor. Es gibt eine Verbindung, die Wiesbaden in Richtung Norden anbindet, jedoch nur morgens früh und abends spät bedient wird. Hinzu kommt ein ICE nach Leipzig/Dresden, der jedoch mitunter erst in Mainz oder Frankfurt startet. Für Reisende von und nach Wiesbaden bedeutet dies oftmals erhebliche Zeitverluste. Dabei wird, auch in Wiesbaden viel von Umstieg auf Bus und Bahn geredet. Wenn dieser Anspruch formuliert wird, muss dieser vielzitierte Anspruch auch ermöglicht werden.

In den kommenden Jahren steht durch die Einführung des Deutschland-Taktes eine grundsätzliche Neuordnung des gesamten Bahnverkehrs an. Dabei steht die Optimierung der Takte im Vordergrund und nicht mehr nur die Reisezeit auf einzelnen Strecken. Das bedeutet eine Koppelung der Bahnhöfe, an denen sich die Züge zeitgleich treffen sollen, eine Synchronisierung der Umstiege und mehr Direktverbindungen. Insgesamt soll die Reisezeit im Nah- und Fernverkehr verringert werden, nicht nur an den bereits bestehenden Knotenpunkten, sondern überall in Deutschland. Nach dem zweiten Gutachterentwurf des BMVI (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html>) ist für Wiesbaden zumindest eine Fernverkehrsanbindung nach Leipzig bzw. Berlin vorgesehen, ansonsten sind den bisher vorliegenden Netzplanungen keine signifikanten Verbesserungen zu entnehmen.

Für Wiesbaden ist insbesondere der Bau der Wallauer Spange relevant. Ab 2026 sollen zwei Hessenexpresslinien Wiesbadens Anbindung im Regionalverkehr verbessern und Reisende deutlich schneller als bisher Richtung Frankfurt und Darmstadt bringen. Hier gilt es nun zeitnah sicherzustellen, dass der Haltepunkt Wiesbaden-Delkenheim realisiert wird.

Diese Maßnahmen reichen jedoch noch nicht aus, um ein hinreichend attraktives Angebot zu schaffen. Insbesondere im Fernverkehr geht es in viele Richtungen von Wiesbaden aus nur mit Umstiegen und Zeitverlusten weiter. Ziel muss es sein, diese zu verringern und so Anreize für einen verstärkten Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen und damit zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes beizutragen.

Der Ausschuss möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten

1. zu berichten, welche Kenntnisse er derzeit zur Planung und Entwicklung des Fernverkehrs in Wiesbaden im Zusammenhang mit dem Deutschland-Takt hat;
2. zu berichten, welche Maßnahmen er derzeit ergreift und welche er künftig beabsichtigt, um das Ziel eines verstärkten Umstiegs vom Auto zur Bahn zu erreichen;
3. zu prüfen und zu berichten, wie er die Effekte einer besseren Fernverkehrsanbindung auf die Umwelt beurteilt;
4. die Berichte zeitgleich mit der Vorlage des Mobilitätsleitbilds zur Verfügung zu stellen;
5. gegenüber zuständigen Trägern, Gremien und Institutionen auf eine stärkere Berücksichtigung Wiesbadens im Deutschland-Takt hinzuwirken.

17. 20-F-01-0003

Brennstoffzellenbusse und Wasserstofftankstelle bei ESWE-Verkehr
- Antrag der SPD-Fraktion vom 29.01.2020 -

Wegen Lieferschwierigkeiten wurde die Bestellung von Brennstoffzellenbussen bei ESWE-Verkehr gestoppt. Diese sollten bereits im letzten Jahr in Betrieb genommen werden. Auf dem Betriebsgelände von ESWE-Verkehr steht seit einigen Monaten eine eigens dafür eingerichtete Wasserstofftankstelle.

Der Ausschuss wolle beschließen:

Der Magistrat wird darum gebeten, zu berichten:

1. wann er über die Lieferschwierigkeiten in Kenntnis gesetzt wurde und welche Maßnahmen er dann getroffen hat, um ein solches Scheitern eines „Leuchtturmprojekt“ der ESWE-Verkehr frühzeitig zu verhindern bzw. Schritte einzuleiten, um den nun eingetroffenen größtmöglichen Schaden abzuwenden.
2. ob die Wasserstofftankstelle anderweitig genutzt wird/werden kann, wie zum Beispiel eine zweite Zapfsäule für PKWs (Taxis, Dienstfahrzeuge Stadtverwaltung und Beteiligungen etc.). Warum wurde eine solche zusätzliche Nutzung nicht bereits in der Ursprungsplanung mit berücksichtigt?

3. welche Auswirkungen die Abbestellung der Brennstoffzellenbusse auf die entsprechenden Förderbescheide (Busse und Wasserstofftankstelle) hat.
4. ob es zutrifft, dass nun Busse anderer Hersteller getestet oder gemietet werden und falls ja, mit welchen Mehrkosten zu rechnen ist bzw. ob diese auch mit den bestehenden Förderbescheiden förderungsfähig sind. Seit wann werden Gespräche mit anderen Anbietern geführt?
5. Wann angesichts der Probleme bei der Beschaffung mit den ersten eigenen Brennstoffzellenbussen auf den Linien in Wiesbaden/Mainz zu rechnen ist.
6. wie hoch die Kosten für die Einrichtung und den Betrieb der Wasserstofftankstelle bisher sind und wie hoch die weiteren monatlichen Betriebskosten der bis auf weiteres nicht genutzten Tankstelle sind.
7. ob und in welcher Höhe Regressforderungen an den Lieferanten geltend gemacht werden können und ob dies Seitens ESWE-Verkehr geplant ist.
8. welche Auswirkungen diese Verzögerung auf den Luftreinhalteplan der Stadt Wiesbaden hat.

18. 20-F-01-0002

Urteil zur Standplatzpflicht für Taxis - Auswirkungen auf Wiesbaden
- Antrag der SPD-Fraktion vom 29.01.2020 -

Mit Blick auf eine Münchner Regelung hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig entschieden (Urteil vom 22.01.2020, Az.: 8 CN 2.19), dass das Personenbeförderungsgesetz nicht zum Erlass einer Rechtsverordnung ermächtigt, die gebietet, dass Taxis nur an behördlich zugelassenen Stellen (Standplatzpflicht) bereitgehalten werden dürfen. Auch in der aktuellen Taxenordnung der Landeshauptstadt Wiesbaden vom 01. Dezember 2010 gilt nach § 2 (1) eine entsprechende Rechtsvorschrift, deren Nichteinhaltung nach § 6 (3) mit einer Geldbuße von bis zu 10.000 € geahndet wird.

Der Ausschuss für Bau, Planung und Verkehr möge beschließen:

1. Der Magistrat wird gebeten zu berichten, welche Auswirkungen das oben genannte Urteil auf die Taxenordnung der Landeshauptstadt Wiesbaden hat. Ist die Regelung in Wiesbaden davon betroffen und dementsprechend rechtswidrig?
2. Sollten die Vorschriften in Wiesbaden ebenfalls für unwirksam betrachtet werden, wird der Magistrat beauftragt diese entsprechend anzupassen und die Möglichkeiten einer Neu-Strukturierung der Standplätze zu prüfen und zur Beschlussfassung vorzulegen.

19. Verschiedenes

19.1 18-F-21-0023

ANLAGE

Luftqualität schnellstmöglich verbessern - Fahrverbote vermeiden
- Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 26.03.2019 (BP 0045) -
- Protokollnotiz des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 03.12.2019 (BP 0287) -

19.2 19-F-05-0011

ANLAGE

Sachstand Umsetzung Sofortpaket Luftreinhaltung

- *Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 26.03.2019 (BP 0055)* -
- *Protokollnotiz des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 03.12.2019 (BP 0288)* -

20. entfällt

Bereich Planung und Bau

21. Neubau Elisabeth-Selbert-Schule

21.1 20-V-40-0004

DL 02/20-5

Neubau Elisabeth-Selbert-Schule - Ausführung Interimsmaßnahme

21.2 20-F-20-0002

Antrag zur SV 20-V-40-0004 „Neubau Elisabeth-Selbert-Schule - Ausführung Interimsmaßnahme“

- *Antrag der Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 29.01.2020* -

Die Sitzungsvorlage zum Neubau der Elisabeth-Selbert-Schule (20-V-40-0004) spricht in Beschlusspunkt 1.8 davon, dass „die Nutzung des Schulgartens der Alexej-von-Jawlensky-Schule sowie der Kleingärten auf städtischen Grundstücken zugunsten der Schulbaumaßnahme aufgegeben werden sollen.“ Während für den Schulgarten unter Beschlusspunkt 8 ein adäquater Ersatz vorgesehen ist, sollen die Kleingartenflächen ersatzlos wegfallen.

Der Ausschuss möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

I. Der Magistrat wird gebeten zu berichten,

1. wie viele Kleingärten sich aktuell in dem zu bebauenden Areal befinden.
2. wie viele dieser Kleingärten aktuell bewirtschaftet werden.
3. wie viele Kleingärten durch die Baumaßnahme wegfallen.
4. wem diese Kleingärten gehören.
5. ob in der Nähe des vorgesehenen Neubaus Ersatzflächen angeboten werden können.

II. Sollte im unmittelbaren Umfeld keine Ersatzflächen gefunden werden, so müssen an anderer Stelle wohnortnah Ausgleichsflächen mit gleicher Bodenqualität angeboten werden. Der Magistrat möge in diesem Fall zeitnah Vorschläge machen und, wenn nötig, diese mit dem Ortsbeirat Dotzheim abstimmen.

22. 20-F-29-0002

Gestaltung Wohnprojekt Balthasar-Neumann-Straße / Parkhaus Berliner Straße
- *Antrag der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 29.01.2020* -

Zu den großen Entwicklungsprojekten der Stadt Wiesbaden zählt das Gebiet „Östlich der Brunhildenstraße“. Dort sollen bis zum Jahr 2023 eine Hochgarage, eine Sporthalle, eine Kita, eine Grundschule und etwa 270 Wohnungen entstehen.

Wiesbaden braucht dringend mehr Wohnraum, die Umsetzung des Projekts ist zweifelsohne dringend notwendig. In dem von SEG und GWW geplanten Wohnprojekt an der Balthasar-Neumann-Straße soll ein hoher Anteil an gefördertem Wohnraum entstehen. An diesem fehlt es in Wiesbaden ebenfalls. Bei aller Dringlichkeit der Umsetzung dieses Projekts darf der Aspekt der städtebaulichen und architektonischen Qualität nicht außer Acht gelassen werden. Es geht nicht nur um die Zurverfügungstellung von Wohnraum, sondern auch um eine gute Wohn- und Aufenthaltsqualität. Um diese sicherzustellen wäre die Durchführung eines Architektenwettbewerbs für das geplante Wohnprojekt das am besten geeignete Instrument, denn dadurch kann erstens die städtebauliche Qualität gesichert werden, zweitens eine optimale und kostengünstige Lösung herausgearbeitet werden und drittens eine schnelle Entscheidung herbeigeführt werden.

Das geplante Parkhaus bzw. Mobility-Hub soll direkt an der Berliner Straße gelegen sein. Damit wird dieses Bauwerk einen bedeutenden Eyecatcher bei der Zufahrt zur Innenstadt darstellen. Die städtebauliche Bedeutung ist immens, das Parkhaus wird die Wahrnehmung der Stadt Wiesbaden zukünftig mitprägen. Insofern sollte auf eine ansprechende Außengestaltung des Mobility-Hubs in der Berliner Straße geachtet werden, ein Wettbewerb zur Gestaltung wäre hilfreich.

Der Ausschuss möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten

1. die SEG mit der Durchführung eines Architektenwettbewerbs zur Gestaltung des Wohnprojekts an der Balthasar-Neumann-Straße zu beauftragen;
2. die SEG zu beauftragen durch die Durchführung einer geeigneten Wettbewerbsform eine städtebaulich ansprechende Außengestaltung des Parkhauses/Mobility Hubs zu erreichen.

23. 20-F-33-0002

Baumarkt am Petersweg - Alternative zu Hornbach

-

A

nttrag der Fraktionen von SPD und CDU vom 29.01.2020 -

Vor einigen Monaten wurde bekannt, dass sich das Baumarktunternehmen Hornbach überraschend gegen einen Neubau am lang geplanten Standort am Petersweg entschieden hat. Der zuständige Dezernent hat daraufhin angekündigt bei der Immobilienmesse Expo Real in München Anfang Oktober um alternative Interessenten zu werben.

Der Ausschuss wolle beschließen:

Der Magistrat wird darum gebeten,

1. zu berichten, ob durch die Gespräche bei der Expo Real oder an anderer Stelle Interessensbekundungen oder bereits weitergehende Schritte von und mit anderen Bau- und Gartenmarktbetreibern erfolgt sind.

2. zu berichten, ob es zu Verzögerungen durch den Neubau-Verzicht der Hornbach AG bei der weiteren Erschließung und Entwicklung des Gewerbegebiets Petersweg kommt und welche Maßnahmen davon besonders betroffen sind.

24. 20-F-05-0009

Dauer für die Erteilung von Baugenehmigungen in Wiesbaden
- Antrag der FDP-Stadtverordnetenfraktion vom 29.01.2020 -

Mit Drucksache 20/997 des Hessischen Landtages hat der Hessische Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen eine Übersicht über die durchschnittliche Dauer bis zur Erteilung von Baugenehmigungen in den hessischen Landkreisen sowie den kreisfreien und Statutarstädten übermittelt. Aus diesen Zahlen geht hervor, dass Wiesbaden im Vergleich mit anderen hessischen Kommunen besonders lange Wartezeiten für Baugenehmigungen hat. So liegt Wiesbaden im Kalenderjahr 2018 bei Baugenehmigungen nach § 65 HBO mit einer durchschnittlichen Dauer von 120 Tagen auf Platz 31 von insgesamt 34 untersuchten Kommunen und benötigt 70 Tage mehr zur Erteilung der Genehmigung als der Spitzenreiter Limburg.

Bei der Erteilung der Baugenehmigung für Sonderbauten (§ 66 HBO) liegt Wiesbaden mit einer durchschnittlichen Dauer von 210 Tagen im Jahr 2018 sogar auf dem vorletzten Platz im Vergleich. Hier beträgt der Unterschied zur zügigsten Kommune (Bad Hersfeld) sogar 135 Tage. Gleichzeitig gibt die LHW an, dass in ca. 15% der Fälle eine Genehmigungsfiktion nach § 65 Abs. 2 Satz 3 HBO eintritt, d.h. Bauanträge drei Monate nach der vollständigen Einreichung automatisch als genehmigt gelten, da vonseiten der Bauaufsichtsbehörde kein Bescheid vorliegt. Die Stadt Frankfurt am Main berichtet für das Jahr 2018 dagegen von keiner einzigen Genehmigungsfiktion in ihrem Wirkungskreis. Auch andere Kommunen berichten nur von Einzelfällen.

Der Ausschuss möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, zu berichten:

1. wie er die deutlich längere Dauer bis zur Erteilung von Baugenehmigungen im Vergleich mit anderen hessischen Kommunen erklärt und bewertet?
2. wie er die Häufung der Genehmigungsfiktion nach § 65 Abs. 2 Satz 3 HBO in Wiesbaden erklärt und bewertet?
3. ob es verwaltungsinterne Zielmarken für die durchschnittliche Dauer der Bearbeitung von vollständigen Bauanträgen gibt und, wenn ja, wo diese liegen?
4. welche Verkürzungen er in der durchschnittlichen Bearbeitungszeit von Bauanträgen durch die im Haushalt 2020/2021 zugesetzten Stellen im Bauaufsichtsamt erwartet?

25. 20-F-20-0003

Nutzungskontrollen von Garagen
- Antrag der Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 29.01.2020 -

Laut eines Zeitungsberichts der Allgemeinen Zeitung vom 08.01.2020 beklagen Kostheimer Bürger die zunehmende Zweckentfremdung von Garagen in Kostheim und Kastel, ein Phänomen, das auch stadtweit für Probleme sorgt. In einem weiteren Artikel vom 10.01.2020 wird berichtet, dass die dafür zuständige Bauaufsicht nur dann tätig wird, wenn es auf konkrete Fälle hingewiesen wird.

Dabei ist der Zweck einer Garage nach § 44 HBO (3) Satz 1 gesetzlich geregelt: „Notwendige Stellplätze, Garagen und Abstellplätze dürfen nicht zweckentfremdet werden“.

Der Ausschuss möge beschließen;

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu berichten, wie viele konkrete Hinweise es in den letzten fünf Jahren gab, wie vielen dieser Hinweise nachgegangen wurde, welche Maßnahmen unternommen wurden und ob dadurch die angezeigte Zweckentfremdung schließlich unterbunden werden konnte.
2. private Garagenbesitzer auf § 44 HBO (3) hinzuweisen, um die Besitzer dafür zu sensibilisieren, dass ihre Garage nicht zweckentfremdet werden darf.
3. weitere Maßnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Aufklärung, Kontrollen) zu prüfen und umzusetzen, die dafür sorgen, dass Garagen für ihren vorgesehenen Zweck genutzt werden

Tagesordnung II

- | | | |
|----|--|------------|
| 1. | 17-F-21-0020 | ANLAGE |
| | Den Boden bereiten für mehr gemeinschaftliche Wohnprojekte in Wiesbaden
- <i>Bericht des Dezernates VI vom 07.01.2020</i> - | |
| 2. | 19-F-20-0010 | ANLAGE |
| | Gefährdung für Schülerinnen und Schüler in der Brunhildenstraße verhindern
- <i>Bericht des Dezernates V vom 19.12.2019</i> - | |
| 3. | 19-V-40-0011 | DL 71/19-1 |
| | Wilhelm-Leuschner-Schule - Aufstellung Gesamtanierungsplan und Sofortmaßnahme
Sanierung von 2 Pavillons | |
| 4. | 19-V-41-0009 | DL 01/20-4 |
| | Heidenmauer (Römermauer); Sicherungsmaßnahmen und Durchführung eines
Gestaltungswettbewerbs für einen Witterungsschutz | |

- | | | |
|-----|---|----------------------|
| 5. | 19-V-51-0052 | DL 02/20-1 |
| | Wohnungsbauprogramm 2019 Teil II, Ausführungsvorlage | |
| 6. | 19-V-66-0225 | DL 71/19-3 |
| | Mainzer Straße - Beseitigung Unfallschwerpunkt Höhe Haus Nr. 82 | |
| 7. | 19-V-66-0226 | DL 71/19-4 |
| | Mainzer Straße - Beseitigung Unfallschwerpunkt Gustav-Stresemann-Ring | |
| 8. | 19-V-66-0229 | DL 02/20-2 |
| | Hinterbergstraße in Wiesbaden-Igstadt - Gehwegausbau | |
| 9. | 19-V-66-0236 | DL 03/20-5 |
| | Sonnenberger Straße - Einrichtung einer Radverkehrsanlage | |
| | <i>- Der Magistrat berät hierzu voraussichtlich in seiner Sitzung am 04.02.2020 -</i> | |
| 10. | 19-V-66-0305 | DL 71/19-5 |
| | Radwegeverbindung Elisabethenstraße - Mehrkosten | |
| 11. | 19-V-66-0306 | DL 71/19-6 |
| | Hochstättenstraße - Mehrkosten | |
| 12. | 19-V-66-0307 | DL 71/19-7 |
| | Friedrich-Ebert-Allee - Radverkehrsanlagen, Mehrkosten | |
| 13. | 19-V-66-0308 | DL 01/20-8 |
| | Am Schlossberg - Schulwegsicherung KVP, Mehrkosten | |
| 14. | 20-V-20-0002 | DL 04/20-9, 03/20-10 |

Investitionscontrolling 2019 zum Stichtag 02.01.2020

15. **20-V-40-0005** **DL 04/20-11, 03/20-11**

Bauliche Maßnahmen zur Einrichtung eines Hauptschulzweiges an zwei Schulen

Tagesordnung II - nicht öffentliche Beratung

1. **19-V-05-0028** **DL 71/19-1 NÖ**

Plantrennungsrechnung 2019 der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH

2. **19-V-23-0239** **DL 01/20-4 NÖ**

Verzeichnis der vom 1. Juli 2019 bis 30. September 2019 genehmigten Grundstücksgeschäfte

3. **19-V-23-0240** **DL 02/20-1 NÖ**

Verkauf des städtischen Grundstücks Gemarkung Wiesbaden, Flur 62, Flurstück 36/9

4. **19-V-23-0242** **DL 02/20-2 NÖ**

Ankauf von Grundstücken in der Gemarkung Bierstadt

5. **19-V-50-0018** **DL 02/20-3 NÖ**

Vorschlag zur Anmietung eines Neubauprojektes Mainzer Straße 101 als Verwaltungsstandort

Falls ein Ausschussmitglied an der Teilnahme verhindert sein sollte, wird um Weitergabe der Einladung gemäß § 62 HGO gebeten.

Im Anschluss an die öffentliche Sitzung tagt der Ausschuss nicht öffentlich, falls Tagesordnungspunkte zur Beratung und Beschlussfassung in nicht öffentlicher Sitzung vorgesehen werden.

Dr. Uebersohn
Vorsitzender