



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  
Sachbearbeiterin: Frau Wenzel

Wiesbaden, 02.09.2020

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, 8. September 2020, um 17:00 Uhr,  
Rathaus, Stadtverordnetensitzungssaal (1. Stock), Schlossplatz 6, Wiesbaden

HINWEIS: Es wird empfohlen, einen Mund-Nase-Schutz zu tragen.

## Tagesordnung I

- Zu den Tagesordnungspunkten 1 bis 3 findet eine gemeinsame Beratung mit dem Ausschuss für Umwelt, Energie und Sauberkeit statt -

1. 20-V-04-0006

DL 26/20-4

Entwicklungssatzung zum städtebaulichen Entwicklungsbereich "Ostfeld"

*- Der Magistrat berät hierzu voraussichtlich in seiner Sitzung am 08.09.2020 -*

2. 20-V-04-0007

DL 26/20-5

Projekt Ostfeld/Kalkofen: Bericht über den Beschluss der StVV Nr. 0621 vom 12.12.2019

*- Der Magistrat berät hierzu voraussichtlich in seiner Sitzung am 08.09.2020 -*

3. 20-V-61-0005

DL 32/20-1 NÖ, 31/20-5

Bebauungsplan "Osthafen, westlich des Hafenwegs" im Ortsbezirk Schierstein - Satzungsbeschluss -

*- Der Magistrat berät hierzu voraussichtlich in seiner Sitzung am 08.09.2020 -*

4. Genehmigung der Niederschriften des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 23.06.2020 und 30.06.2020

### Bereich Verkehr

5. 19-F-10-0030

ANLAGE

Abgabe kostenloser Fahrscheine durch ESWE-Verkehr

*- Antrag der AfD-Stadtverordnetenfraktion vom 26.11.2019 -*

*- Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 30.06.2020 (BP 0169) -*

6. 20-F-21-0005

ANLAGE

ICE-Anbindung Wiesbaden

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

*- Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 30.06.2020 (BP 0170) -*

7. 20-F-01-0003

ANLAGE

Brennstoffzellenbusse und Wasserstofftankstelle bei ESWE-Verkehr

*- Antrag der SPD-Fraktion vom 29.01.2020 -*

*- Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 30.06.2020 (BP 0171) -*

8. 20-F-01-0002

ANLAGE

Urteil zur Standplatzpflicht für Taxis - Auswirkungen auf Wiesbaden

*- Antrag der SPD-Fraktion vom 29.01.2020 -*

*- Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 30.06.2020 (BP 0172) -*

9. 20-F-08-0026

ANLAGE

Übernahme der bislang in Leiharbeit tätigen Verkehrspolizist\*innen in den Dienst der Landeshauptstadt Wiesbaden

- Antrag der Fraktion Linke&Piraten vom 11.03.2020 -

- Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 30.06.2020 (BP 0173) -

10. 20-F-20-0001

ANLAGEN

Flexibilisierung des Nahverkehrsplans - verstärkte Einrichtung von Multifunktionsflächen in den Bussen ermöglichen

- Bericht des Dezernates V vom 15.03.2020 -

- Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 30.06.2020 (BP 0174) -

11. 20-F-03-0012

ANLAGEN

Verkehrliche Optimierung des Kranzplatzes

- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.06.2020 -

- Ersetzungsantrag der Fraktionen SPD und CDU vom 30.06.2020 -

- Ergänzungsantrag zum Ersetzungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.06.2020 -

- Beschlüsse des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 30.06.2020 (BP 0175, 0179, 0180) -

12. 20-F-05-0038

ANLAGE

Sachstandsbericht Wallauer Spange - Umsetzung der beidseitigen Erschließung

- Antrag der FDP-Fraktion vom 24.06.2020 -

- Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 30.06.2020 (BP 0176) -

13. 20-F-21-0026

ANLAGEN

Fahrradparkhaus am Wiesbadener Hauptbahnhof

- Antrag der Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 24.06.2020 -

- Ergänzungsantrag der Fraktion Linke&Piraten vom 30.06.2020 -

- Beschlüsse des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 30.06.2020 (BP 0177, 0181) -

14. 20-F-20-0015

DB-Reisezentrum im Hauptbahnhof auch sonntags öffnen

- Antrag der Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 02.09.2020 -

Das DB-Reisezentrum im Wiesbadener Hauptbahnhof hat sonntags, einem der wichtigsten Reisetage, komplett geschlossen. Gerade für ältere MitbürgerInnen, die über kein Smartphone mit DB-App verfügen, sowie für ausländische BesucherInnen der Stadt entfallen sonntags wichtige Serviceleistungen wie persönliche Beratung, Fahrplan- und Tarifauskünfte, Hilfe beim Fahrkartenkauf sowie weitere Leistungen und Angebote rund um die Bahnreise, wie z.B. Gepäckbeförderung oder Hotelbuchungen. Während das DB-Reisezentrum in Mainz sonntags von

08:00-20:00 Uhr geöffnet ist, steht man in Wiesbaden vor verschlossenen Türen. Dieser Zustand ist für eine Landeshauptstadt mit über 280.000 Einwohnern untragbar.

Der Ausschuss möge beschließen,  
die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. mit der Deutschen Bahn sowie dem RMV Gespräche aufzunehmen mit dem Ziel, das DB-Reisezentrum auch sonntags zu öffnen.
2. über die Ergebnisse dieser Gespräche im Ausschuss für Planung Bau und Verkehr zu berichten.

#### 15. 20-F-20-0016

Radwegverbindungen Elisabeth-Selbert-Schule  
- Antrag der Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 02.09.2020 -

Laut der Begründung zum Bebauungsplan Elisabeth-Selbert-Schule an der Stegerwaldstraße im Ortsbezirk Dotzheim - Erweiterter Aufstellungsbeschluss mit Beauftragung der Verfahrensdurchführung (20-V-61-0025) soll das „*Verkehrs- und Erschließungskonzept für Fußgänger und Radfahrer eine sichere und attraktive Erreichbarkeit der Schule gewährleisten*“. Diese Aufgabenstellung kann formal nicht innerhalb des Bebauungsplans selbst gelöst werden, sondern bedarf einer zusätzlichen Beschlussfassung.

Der Ausschuss möge beschließen,  
die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, eine Radwegeverbindung von der Elisabeth-Selbert-Schule in Richtung Dotzheim, Schierstein und die Innenstadt herzustellen.

#### 16. 20-F-05-0047

Unfallschwerpunkt an der Kreuzung 1. Ring/Biebricher Allee/Am Landeshaus  
- Antrag der FDP-Fraktion vom 02.09.2020 -

Nach Einführung der Umweltspur kam es an der Doppelkreuzung 1. Ring / Am Landeshaus / Biebricher Allee zu vermehrten Unfällen. Auch Monate nach der Umgestaltung bzw. Umverteilung des Straßenraumes scheint sich keine Besserung einzustellen. Der Magistrat hat seit der Veröffentlichung der Planungen zum 1. Ring betont, dass bei offensichtlichen Problemen kurzfristig umgesteuert werden könne, um diese zu beheben. Die wiederholten Unfälle - insbesondere mit Massentransportmitteln wie Bussen - lassen eine Umplanung angezeigt erscheinen.

*Der Ausschuss möge daher beschließen:*

- 1) Der Magistrat wird gebeten, zu berichten:
  - a) Wie viele Unfälle wurden seit Einführung der Umweltspur an der Doppelkreuzung 1. Ring / Landeshaus / Biebricher Allee verzeichnet? Wie hoch ist der verursachte Sachschaden? Kam es zudem zu Personenschäden?
  - b) Wie bewerten die zuständigen Stellen des Magistrats die derzeitige Situation aus Sicht der Verkehrssicherheit?
- 2) Der Magistrat wird gebeten, kurzfristig Lösungen zur Beseitigung des Unfallschwerpunkts an der Doppelkreuzung zu entwickeln und umzusetzen.

#### **17. 20-F-05-0048**

Emissionen smart vermeiden - Geofencing für Hybridfahrzeuge  
- Antrag der FDP-Fraktion vom 02.09.2020 -

Immer mehr Automobilhersteller statten die Bordcomputer ihrer Hybridfahrzeuge mit Geofencingfunktionen aus, die bei Befahren von vorher festgelegten Zonen automatisch auf batterieelektrischen Antrieb umstellen. Somit können diese Fahrzeuge in den besonders von Emissionen betroffenen Stadtkernen schadstoffemissionsfrei fahren.

Beispiele für eine partielle Umsetzung eines solchen ökologischen Geofencings stellen London und Birmingham dar. Dort hat der deutsche Automobilhersteller BMW im August 2020 angekündigt, in den dortigen Pendanten zu den deutschen Umweltzonen die Antriebe seiner neueren Plug-In-Hybriden umzustellen. Ziel muss es sein, möglichst schnell alle Hybride von allen Herstellern innerhalb der besonders betroffenen Gebiete Wiesbaden vollelektrisch fahren zu lassen.

Der Ausschuss möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, die straßenverkehrsrechtliche Zulässigkeit eines Plug-in-Hybrid-Geofencings für die Landeshauptstadt Wiesbaden zu prüfen und - bei positivem Ergebnis - die Einführung eines solchen Systems voranzutreiben.

#### **18. 19-F-05-0019**

**ANLAGE**

Einrichtung eines Akteneinsichtsausschusses zur Citybahn  
- *Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 23.06.2020 (BP 0111)* -

### **Bereich Planung und Bau**

#### **19. 20-F-21-0017**

**ANLAGE**

Zwischenstand Konzeptvergabe  
- *Antrag der Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 17.06.2020* -  
- *Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 30.06.2020 (BP 0156)* -

**20. 20-F-21-0034**

Bezahlbaren Wohnraum schaffen trotz herausforderndem Wohnungsmarkt  
- Antrag der Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 01.09.2020 -

Die Rathauskooperation hat als eins ihrer zentralen Ziele die Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums insbesondere für Familien, Studierende, Ältere und Menschen mit niedrigen und mittleren Einkommen formuliert. Neben gefördertem Wohnungsbau hat sich die Kooperation auf die Säulen des preisgünstigen Wohnungsbaus, v.a. durch die Wohnungsbaugesellschaften, sowie die Verlängerung von Belegungsbindungen fokussiert (siehe auch Beschluss Nr. 0142 der Stadtverordnetenversammlung vom 30. März 2017, Beschluss Nr. 0121 des Sozialausschusses vom 28. August 2019 und Beschluss Nr. 0183 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 03. September 2019).

Im kommunalen Wohnungsmarkt findet in den letzten Jahren eine erhebliche Dynamik statt, Ansprüche an ein gesundes und qualitativvolles Bauen nehmen dauerhaft zu, die Preise für Bauleistungen steigen massiv. Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum sowohl im Mietwohnungsbau wie auch für den Fall des Eigentumserwerbs wird dadurch immer schwieriger. Das Land Hessen hat kürzlich neue Richtlinien für den Erwerb von Belegungsrechten und für die Eigentumsförderung veröffentlicht.

*Der Ausschuss möge beschließen:*

*Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:*

Der Magistrat wird gebeten, die mit den neuen Richtlinien in Kraft getretenen Verbesserungen zur Bildung von selbstgenutztem Wohneigentum, zur Förderung von gemeinschaftlichem Wohnen sowie zur Unterstützung beim Erwerb von Belegungsrechten an Bestandswohnungen aufzuzeigen.

**21. 20-F-21-0035**

Umfassender Grundstücks- und Wohnungsbericht  
- Antrag der Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 01.09.2020 -

Im Herzen des Rhein-Main-Gebiets ist auch Wiesbaden unmittelbar von der Entwicklung betroffen, dass die Bevölkerungszahl wächst - parallel steigen dazu aber auch die Miet- und Kaufpreise für Immobilien deutlich. Im jährlichen Wohnungsmarktbericht der Frankfurter Immobilienbörse bei der IHK Frankfurt werden die Bestände und andere aussagekräftige Daten erfasst und veröffentlicht. Eine solche Übersicht für Wiesbaden kann für die zukünftigen Planungen und Entwicklungen der Akteure für den Wohnungsmarkt in unserer Stadt von großer Hilfe sein.

Der Ausschuss möge daher beschließen:

Der Magistrat wird beauftragt in Verbindung mit IHK, Gutachterausschuss und den städtischen Wohnungsbaugesellschaften einen umfassenden und detaillierten Grundstücks- und Wohnungsmarktbericht anzufertigen, der Angaben zu Mietwohnungen, Eigentumswohnungen, Reihenhäuser, Doppelhaushälften, Einfamilienhäuser, Baugrundstücke sowie zum Jahresmietfaktor macht. Weiterhin sollen auch die Eigentumsverhältnisse, die An- und Verkäufe und die sozialen Bau- und Mietförderungen (insbesondere der städtischen Gesellschaften) dargestellt werden.

22. 20-V-61-0004 DL 30/20-16

Flächennutzungsplanänderung für den Planbereich "Osthafen, westlich des Hafenwegs" im Ortsbezirk Schierstein - Feststellungsbeschluss -

23. 20-V-61-0006 DL 31/20-6

Flächennutzungsplanänderung für den Planbereich "Nahversorgungsstandort Am Gückelsberg" im Ortsbezirk Kostheim - Feststellungsbeschluss -

24. 20-V-61-0007 DL 32/20-2 NÖ, 31/20-7

Bebauungsplan Nahversorgungsstandort „Am Gückelsberg“ im Ortsbezirk Mainz-Kostheim - Satzungsbeschluss -

25. 20-V-61-0020 DL 26/20-12

Bebauungsplan "DG-Verlag 2. Erweiterung" im Ortsbezirk Bierstadt - Satzungsbeschluss -

26. 20-V-61-0023 DL 32/20-3 NÖ, 31/20-8

Wohnbauflächenentwicklung  
Bebauungsplan „Quartier am Bürgerhaus“ im Ortsbezirk Mainz-Kostheim  
- Erweiterter Aufstellungsbeschluss mit Beauftragung der Verfahrensdurchführung

27. 20-V-61-0024 DL 31/20-9

Flächennutzungsplanänderung für den Planbereich "Elisabeth-Selbert-Schule an der Stegerwaldstraße" im Ortsbezirk Dotzheim - Änderungsbeschluss -

28. 20-V-61-0025 DL 31/20-10

Bebauungsplan "Elisabeth-Selbert-Schule an der Stegerwaldstraße" im Ortsbezirk Dotzheim - Erweiterter Aufstellungsbeschluss mit Beauftragung der Verfahrensdurchführung

29. Verschiedenes

## Tagesordnung II

1. 16-S-00-0020  
Wahl von Verwaltungsbediensteten zu weiteren Schriftführerinnen/Schriftführern
2. 19-F-01-0013 DL 26/20-1  
ANLAGE  
Auswirkungen der Trennung der Stadtpolizei und der Verkehrsüberwachung  
- *Bericht des Dezernates II vom 07.07.2020* -
3. 19-J-42-0014 ANLAGE  
Freie Fahrt für engagierte Bürger  
- *Bericht des Dezernates V vom 17.07.2020* -
4. 20-F-05-0037 ANLAGEN  
Bericht zur Wertermittlung der eingefrorenen Bodenpreise auf dem Planungsgebiet Ostfeld  
- *Bericht des Dezernates IV vom 10.08.2020* -
5. 20-F-08-0006 ANLAGE  
Landschaftsverbrauch und Perspektive der Landwirtschaft in der Landeshauptstadt Wiesbaden  
- *Bericht des Dezernates IV vom 07.08.2020* -
6. 20-F-08-0027 ANLAGE  
Zukunft Schelmengraben?  
- *Bericht des Dezernates VI vom 24.07.2020* -
7. 20-V-05-0017 DL 30/20-1  
On-Demand-Shuttle-Verkehre und Autonom fahrende Fahrzeuge (DIGI-S)
8. 20-V-05-0023 DL 30/20-2  
Verkehrszuschuss an ESWE Verkehr für das Jahr 2020
9. 20-V-05-0026 DL 30/20-3  
Systemstart des E-Cargobike-Sharings (Luftreinhalteplan)

10. **20-V-05-0027** **DL 30/20-4**  
Beschaffung von 10 Brennstoffzellen-Solobussen durch die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
11. **20-V-05-0028** **DL 30/20-5**  
Nächster Umsetzungsschritt emissionsfreier ÖPNV: Ausschreibung von 140 elektrischen Gelenkbussen einschließlich Ladeinfrastruktur durch die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
12. **20-V-05-0029** **DL 30/20-6**  
Stationsentwicklungsplan Bahnhof Mainz-Kastel - Freigabe weiterer Planungskosten
13. **20-V-05-0030** **DL 30/20-7**  
Durchführung des geplanten Pilotprojekts Digitales Parkraummanagement im Rahmen des Förderprojektes DIGI-P
14. **20-V-20-0018** **DL 26/20-6**  
Investitionscontrolling 2020 zum Stichtag 04.05.2020
15. **20-V-20-0035** **DL 31/20-2**  
Investitionscontrolling 2020 zum Stichtag 03.08.2020
16. **20-V-23-0001** **DL 28/20-4**  
Neubau eines städtischen Verwaltungsgebäudes in der Weidenbornstraße - Architektenwettbewerb
17. **20-V-51-0018** **DL 30/20-13**  
Rechtsanspruch auf Betreuung in Grundschulen ab 2025; Grundsatzvorlage und Vorbereitung der baulich notwendigen Massnahmen
18. **20-V-51-0021** **DL 26/20-11**  
Ausbau der Kinderbetreuung in Wiesbaden 48/90, Umwidmung der Ausbaumittel des Kinderhauses Bleichstraße für das Kinderhaus Campus Klarenthal in Trägerschaft von EVIM

19. 20-V-51-0028 DL 28/20-9  
Ausbau der Kinderbetreuung in Wiesbaden 48/90, Sanierung und Erweiterung der AWO Kindertagesstätte Betty Coridass in Biebrich
20. 20-V-51-0033 DL 28/20-11  
Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für das das Programmgebiet Wiesbaden Biebrich - Mitte im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms "Sozialer Zusammenhalt"
21. 20-V-52-0017 DL 31/20-4  
Bundesprogramm „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur“
22. 20-V-61-0022 ANLAGE  
Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Gestaltungs- und Denkmalbeirates vom 10.06.2020
23. 20-V-66-0002 DL 26/20-13  
DIGI-L: Bericht 2019 und aktueller Sachstand
24. 20-V-66-0216 DL 26/20-14  
Danziger Straße - Einrichtung eines Fußgängerüberweges
25. 20-V-67-0007 DL 26/20-15  
Kinderspielplatzprogramm Wiesbaden 2020 in Verbindung mit Förderprogrammen
26. 20-V-67-0014 DL 27/20-2  
Friedhofsentwicklungskonzept 2030 - Zwischenbericht und Sanierungsbedarfe Gebäude
27. 20-V-86-0001 DL 30/20-19  
Bundesprogramm „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur“

## **Tagesordnung II - nicht öffentliche Beratung**

1. **20-V-40-0013**

**DL 31/20-5 NÖ**

Grundsatzvorlage Abriss und Neubau eines schwimmenden Bootshauses im Schiersteiner Hafen

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**



TOP 5 IT



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und  
Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 22 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 19-F-10-0030

**Abgabe kostenloser Fahrscheine durch ESWE-Verkehr**

- Antrag der AfD Stadtverordnetenfraktion vom 26.11.2019 -
- Protokollnotizen des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 04.02.2020 (PN 0018) und 17.03.2020 (PN 0084) -

**Begründung:**

Viele Unternehmen in der freien Wirtschaft verschenken Probepackungen, um für sich zu werben und auf ihre Produkte aufmerksam zu machen. Sie finanzieren diese Ansichtsmuster und Streuartikel aus eigenen Mitteln.

Etwas ganz anderes ist es, wenn die städtische ESWE-Verkehrsgesellschaft zu Werbezwecken kostenlose Fahrscheine verteilt, wie beispielsweise auf dem 2. Symposium zum Mobilitätsleitbild der Stadt Wiesbaden am 12. November 2019 im RMCC geschehen.

ESWE-Verkehr steht nicht im Wettbewerb, sondern ist auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden der einzige Anbieter für öffentlichen Nahverkehr.

Wie alle kommunalen ÖPNV-Anbieter ist die konkurrenzlose Wiesbadener Verkehrsgesellschaft zudem hochgradig defizitär und kann nur durch hohe Zuschüsse der Stadt überleben. Darüber hinaus muss die Stadt in den nächsten Jahren ein stetig wachsendes Millionen-Defizit ausgleichen, das sich bei ESWE-Verkehr durch diverse Verkehrswendeprojekte auftürmt.

Hier werden, im Unterschied zu Unternehmen in der freien Wirtschaft, Wohltaten auf Kosten anderer verteilt.

**Antrag:**

Der Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr wolle beschließen:

Der Magistrat möge prüfen,

1. wie viele kostenlose Fahrscheine durch ESWE-Verkehr seit 2017 insgesamt verschenkt wurden.
2. welchem Gegenwert diese kostenlosen Fahrscheine entsprochen hätten, wenn sie regulär und ohne Rabatte verkauft worden wären.

Beschluss Nr. 0169

Der Antrag der AfD Fraktion wird aus Zeitgründen auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 verschoben.

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 7.07.2020

  
Dr. Uebersohn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

Wiesbaden, 8.07.2020

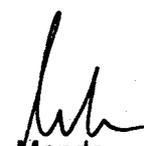
Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

  
Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 2.07.2020

Dezernat V  
mit der Bitte um Kenntnisnahme

  
Mende  
Oberbürgermeister BOR

13. JULI 2020



Die Stadtverordnetenversammlung  
 - Ausschuss für Planung, Bau und  
 Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 23 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 20-F-21-0005

**ICE-Anbindung Wiesbaden**

- Antrag der Fraktionen von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 28.01.2020 -  
 - Protokollnotizen des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 04.02.2020 (PN 0019)  
 und 17.03.2020 (PN 0085) -

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 Fernverkehrs-anbindung 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 CO<sub>2</sub>-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.

**Beschluss Nr. 0170**

Der Antrag der Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen wird aus Zeitgründen auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 verschoben.

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 2.07.2020



Dr. Uebersohn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

Wiesbaden, 8.07.2020

Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung



Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 2.07.2020



Mende  
Oberbürgermeister BOR

13. Juli 2020

Dezernat V  
mit der Bitte um Kenntnisnahme

TOP 7 IT



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und  
Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 24 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 20-F-01-0003

**Brennstoffzellenbusse und Wasserstofftankstelle bei ESWE-Verkehr**

- Antrag der SPD-Fraktion vom 29.01.2020 -

- Protokollnotizen des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 04.02.2020 (PN 0020)  
und 17.03.2020 (PN 0086) -

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.

Beschluss Nr. 0171

Der Antrag der SPD Fraktion wird aus Zeitgründen auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 verschoben.

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 2.07.2020

  
Dr. Uebersohn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

Wiesbaden, 8.07.2020

Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

  
Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 2.07.2020

Dezernat V  
mit der Bitte um Kenntnisnahme

  
Mende  
Oberbürgermeister BVR

13. Juli 2020

TOP 8 / I



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und  
Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 25 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 20-F-01-0002

**Urteil zur Standplatzpflicht für Taxis - Auswirkungen auf Wiesbaden**

- Antrag der SPD-Fraktion vom 29.01.2020 -

- Protokollnotizen des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 04.02.2020 (PN 0021)  
und 17.03.2020 (0087) -

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.

---

Beschluss Nr. 0172

Der Antrag der SPD Fraktion wird aus Zeitgründen auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 verschoben.

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 2.07.2020

  
Dr. Uebersohn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

Wiesbaden, 8.07.2020

Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung



Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 2.07.2020

Dezernat V  
mit der Bitte um Kenntnisnahme



Mende  
Oberbürgermeister

BOK

13. JUN 2020

TCP 9 II



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und  
Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 26 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 20-F-08-0026

Übernahme der bislang in Leiharbeit tätigen Verkehrspolizist\*innen in den Dienst der  
Landeshauptstadt Wiesbaden

- Antrag der Fraktion Linke&Piraten vom 11.03.2020 -

- Protokollnotiz des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 17.03.2020 (PN 0088) -

Nach Urteil des OLG dürfen im Bereich der Verkehrsüberwachung keine Leiharbeiter privater  
Dienstleister mehr eingesetzt werden. Das Gericht sieht in dieser Tätigkeit eine hoheitliche  
Handlung, die nur von regulär Beschäftigten der Kommunen mit entsprechender Ausbildung und  
Bestellung ausgeübt werden dürfen.

Bis auf wenige Ausnahmen haben die hessischen Kommunen den bisherigen Leiharbeitern eine  
unkomplizierte Übernahme als Angestellte der Stadt angeboten, diese zumeist vollzogen und  
kurzfristig die notwendigen Schulungen eingeleitet. In Wiesbaden wurde den Leiharbeiter\*innen  
keine Übernahme durch die Stadt angeboten. Es handelt es sich um ca. 20 Personen, die über  
entsprechende Qualifikationen durch ihre zum Teil langjährige Tätigkeit in der Parkraumkontrolle  
verfügen. Das Straßenverkehrsamt hat nun Stellen für Ordnungspolizeibeamt\*innen  
ausgeschrieben, auch wenn sie noch nicht die notwendigen Kenntnisse über ihre zukünftige Arbeit  
besitzen.

Der bisherige private Dienstleister bietet den betroffenen Leiharbeiter\*innen eine schlechter  
bezahlte Arbeit im Objektschutz oder eine Kündigung an. Um durch eine Arbeit im Objektschutz  
das bisherige Einkommen zu erreichen, müssten die bisherigen Verkehrspolizist\*innen 60 Stunden  
in der Woche und in einem unzumutbaren Schichtsystem arbeiten. Die wirtschaftliche Situation der  
langjährigen Mitarbeiter\*innen würde sich bei Nichtübernahme durch die Landeshauptstadt  
Wiesbaden drastisch verschlechtern.

Der Ausschuss wolle beschließen:

Der Magistrat möge

die bisher als Leiharbeiter\*innen eines privaten Dienstleisters tätigen Verkehrspolizist\*innen in den  
Dienst der kommunalen Verkehrspolizei der Landeshauptstadt Wiesbaden übernehmen.

---

Beschluss Nr. 0173

Der Antrag der Fraktion Linke&Piraten wird aus Zeitgründen auf die nächste Sitzung des  
Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 verschoben.

Frau-Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 2.07.2020

  
Dr. Uebersohn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

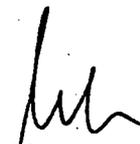
Wiesbaden, 8.07.2020

Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

  
Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 2.07.2020

  
Mende  
Oberbürgermeister BOR

13. Juni 2020

Dezernat V  
mit der Bitte um Kenntnisnahme

TOP 10/1 18. März 2020



über  
Herrn Oberbürgermeister  
Gert-Uwe Mende 17.03.20

Der Magistrat

über  
Magistrat

Dezernat für Umwelt,  
Grünflächen und Verkehr

und  
Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
Christa Gabriel

Stadtrat Andreas Kowol

an die Stadtverordnetenversammlung

15. März 2020

### Flexibilisierung des Nahverkehrsplans - verstärkte Einrichtung von Multifunktionsflächen in den Bussen ermöglichen

Beschluss Nr. 0029 vom 13. Februar 2020, Antrags-Nr. 20-F-20-0001

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:

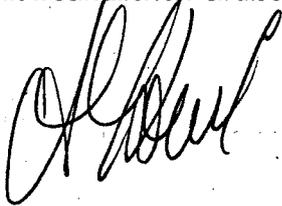
Dezernat V/ESWE Verkehr wird beauftragt, für die 64 nächsten E-Solobusse, deren Auslieferung für 2021 geplant ist, sowie für alle etwaigen Folgebestellungen, eine vergrößerte Mehrzweckfläche zu realisieren, indem eine Zweier-Sitzreihe durch zwei Klappsitze ersetzt wird. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans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

**Bericht des Dezernates V:**

Wie mir die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH auf Ihren o. g. Beschluss hin mitteilt, konnte bei dem Hersteller der derzeit bestellten 120 E-Citaro-Solobusse, der EvoBus GmbH, erreicht werden, dass nicht nur die 64 E-Busse der zweiten Charge, sondern auch die noch ausstehenden 46 E-Busse der ersten Charge, also somit alle weiteren 110 E-Citaro mit einer vergrößerten Mehrzweckfläche ausgeliefert werden. Die entfallenden zwei Sitzplätze einer Reihe auf der Fahrerseite werden durch Klappsitze kompensiert.

Darüber hinaus informiere ich Sie, dass ESWE Verkehr in Abarbeitung der Eingabe des Arbeitskreises der Wiesbadener Behindertenorganisationen umsetzt, dass die Haltestangen im Fahrgastinnenraum der weiteren 110 E-Citaro-Solobusse mit dem Ziel eines optimalen Farbkontrastes zur besseren Wahrnehmung für sehbehinderte Menschen wieder im Farbton gelb ausgeliefert werden.

Mit freundlichen Grüßen

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



Vorlage Nr. 20-F-20-0001

**Beschluss des Magistrats**  
**Nr. 0201 vom 24. März 2020**

*Flexibilisierung des Nahverkehrsplans - verstärkte Einrichtung von Multifunktionsflächen in den Bussen ermöglichen;*  
*Beschluss Nr. 0029 der Stadtverordnetenversammlung vom 13. Februar 2020*

Der Bericht des Dezernates V vom 15. März 2020 wird zur Kenntnis genommen.

+

+

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um weitere Veranlassung  
(Originalbericht ist beigelegt)

Dezernat V z. K.

Wiesbaden, den 24. März 2020

Der Magistrat



Mende  
Oberbürgermeister

1. April 2020



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und  
Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 27 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 20-F-20-0001

Flexibilisierung des Nahverkehrsplans - verstärkte Einrichtung von Multifunktionsflächen in den  
Bussen ermöglichen  
- Bericht des Dezernates V vom 15.03.2020 -

Beschluss Nr. 0174

Der Tagesordnungspunkt wird aus Zeitgründen auf die nächste Sitzung des Ausschusses für  
Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 verschoben.

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 2.07.2020

  
Dr. Uebersohn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

Wiesbaden, 8.07.2020

Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

  
Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 2.07.2020

  
Mende  
Oberbürgermeister

13. Juli 2020

Dezernat V  
mit der Bitte um Kenntnisnahme

602

TOP MIT



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und  
Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 28 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 20-F-03-0012

**Verkehrliche Optimierung des Kranzplatzes**  
**- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.06.2020 -**

Der Kranzplatz ist auf Grund seiner zentralen Lage, seiner langen Geschichte als Thermalquellengebiet sowie seiner repräsentativen Funktion mit dem Sitz der an ihm befindlichen Hessischen Staatskanzlei einer der bedeutendsten Plätze der Stadt. In der tatsächlichen Nutzung bleibt er jedoch deutlich hinter seinen Möglichkeiten zurück.

Insbesondere die aktuelle Straßenführung, die den eigentlichen Platz von der Staatskanzlei trennt, durchschneidet hier einen Stadtraum, der, gerade in der Verlängerung der Fußgängerzone, deutlich an Aufenthaltsqualität gewinnen könnte, wenn es gelänge, die verkehrlichen Belastungen zu reduzieren. Tatsächlich besteht hier ein erhebliches verkehrliches und gestalterisches Defizit, das einem derart bedeutsamen Stadtplatz schlecht ansteht.

Der Ausschuss möge beschließen,  
die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. zu prüfen, ob auf dem Kranzplatz im Bereich der Hessischen Staatskanzlei und dessen unmittelbarem Umfeld verkehrliche Optimierungen und verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgenommen werden können, um eine deutliche Entlastung des Platzes vom Verkehr sowie eine spürbare Erhöhung der Aufenthaltsqualität für den Kranzplatz zu bewirken
2. über die Ergebnisse dieser verkehrsplanerischen Erwägungen im Ausschuss für Planung Bau und Verkehr zu berichten.

---

Beschluss Nr. 0175

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wird aus Zeitgründen auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 verschoben.

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 2.07.2020



Dr. Uebersohn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

Wiesbaden, 8.07.2020

Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung



Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 2.07.2020



Mende  
Oberbürgermeister *BCR*

Dezernat V  
mit der Bitte um Kenntnisnahme

13. Juni 2020



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und  
Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 28.1 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 20-F-33-0004

**Verkehrliche Optimierung des Kranzplatzes**

*- Ersetzungsantrag der Fraktionen SPD und CDU vom 30.06.2020 -*

Der vorliegende Antrag ist reduziert auf kleinräumige verkehrliche Maßnahmen rund um den Kranzplatz. Seit geraumer Zeit gibt es Bemühungen seitens der Stadt und des Landes, den Platz mit dem Fokus auf eine Steigerung der Aufenthaltsattraktivität umzugestalten.

Das „Quellenquartier“ zwischen Webergasse und Wilhelmstraße, Taunusstraße und Burgstraße war bereits Gegenstand des städtebaulichen Rahmenplans „Kureck“.

Es wurden umfangreiche Bestandsbewertungen vorgenommen und durch das Stadtentwicklungsdezernat Gestaltungsvorschläge für die öffentlichen Räume in diesem Bereich erarbeitet. Eine Umsetzung dieser Vorschläge erfolgt im Auftrag der zuständigen Fachämter. Von den vorliegenden Vorschlägen ist bisher nur ein Teilbereich des Dreililienplatzes umgesetzt worden.

Im Bereich Verkehr gibt es neben Durchgangsverkehren in Richtung Sonnenberg und Wilhelmstraße auch Ziel- und Quellverkehre, insbesondere im Bereich der Burgstraße. Sollen die Straßenräume umgestaltet und die Verkehrsbedeutung-/funktion geändert werden, so kann dies nicht alleine auf einer kleinräumigen, begrenzten Betrachtung basieren. Vielmehr müssen Verkehrsbeziehungen und Verkehrsbedeutung großräumiger betrachtet werden, um mögliche Auswirkungen zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Vor diesem Gesamtkontext ist anzumerken, dass es aktuell bereits eine Arbeitsgruppe mit Beteiligung aller kommunalen Fachämter sowie der Hessischen Staatskanzlei gibt. Eine isolierte Betrachtung ausschließlich des verkehrlichen Optimierungspotenzials erscheint vor diesem Hintergrund kontraindiziert.

*Der Ausschuss möge beschließen:*

*Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:*

Der Magistrat wird gebeten,

1. ein gestalterisches Gesamtkonzept zur Attraktivierung des Bereichs Kranzplatz zu entwickeln, das u.a. die Komponenten Bepflanzungskonzept, Modernisierung des Kinderspielplatzes, Aufwertung der Grünflächen und des Kochbrunnenstandorts sowie eine bessere Beleuchtung und/oder Inszenierung der historischen Arkaden (Cafe del sol) beinhaltet;
2. im Zusammenhang damit die Verkehrssituation unter Einbezug der Langgasse zwischen Fußgängerzone und der Vorfahrt Staatskanzlei rund um den Kranzplatz zu prüfen und dem Ausschuss zu berichten. Dabei sind u.a. die Aspekte
  - Möglichkeit einer ellipsenförmigen Mittelinsel,
  - Prüfung einer verbesserten Neuordnung von Taxistand und Bushaltestellen (Webergasse und Langgasse),

- Verbesserung der Gehwegsituation,
  - Haltebucht am Schwarzen Bock  
zu berücksichtigen.
3. Bei der Entwicklung eines Konzepts sowie den Überlegungen zur Verbesserung der baulichen und verkehrlichen Situation sind Tiefbau- und Vermessungsamt, Stadtplanungsamt, Grünflächenamt sowie ESWE Verkehr zu beteiligen.

**Beschluss Nr. 0179**

Der Ersetzungsantrag der Fraktionen SPD und CUD wird aus Zeitgründen auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 verschoben.

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 2.07.2020



Dr. Uebersohn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

Wiesbaden, 8.07.2020

Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung



Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 2.07.2020



Mende  
Oberbürgermeister *fec*

13. Juli 2020

Dezernat V  
mit der Bitte um Kenntnisnahme



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und  
Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 28.1.1 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 20-F-03-0013

Verkehrliche Optimierung des Kranzplatzes

- *Ergänzungsantrag zum Ersetzungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.06.2020* -

Der Ausschuss möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Änderungsantrag wird wie folgt ergänzt:

*Neuer Beschlusspunkt:*

4. Der Magistrat wird gebeten, die Zwischenergebnisse zur Verkehrssituation dem Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr vorzustellen.

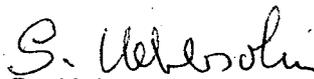
---

Beschluss Nr. 0180

Der Ergänzungsantrag zum Ersetzungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wird aus zeitlichen Gründen auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 verschoben.

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 2.07.2020

  
Dr. Uebersohn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

Wiesbaden, 8.07.2020

Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung



Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 2.07.2020

Dezernat V  
mit der Bitte um Kenntnisnahme



Mende  
Oberbürgermeister *Bae*

13. Juli 2020

TOP 1211



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und  
Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 29 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 20-F-05-0038

Sachstandsbericht Wallauer Spange - Umsetzung der beidseitigen Erschließung  
- Antrag der FDP Fraktion vom 24.06.2020 -

Die Wallauer Spange ist ein zentrales Vorhaben zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der östlichen Vororte - insbesondere von Delkenheim, Nordenstadt und Erbenheim. Dem Vernehmen nach steht der Ortsbeirat Wallau einer beidseitigen Erschließung kritisch gegenüber. Dennoch wurde nach Kenntnis des Ortsbeirates Delkenheim bereits ein Gutachten von Seiten der Landeshauptstadt Wiesbaden zur Realisierung des Haltepunktes und der beidseitigen Erschließung in Auftrag gegeben.

*Der Ausschuss möge daher beschließen:*

Der Magistrat wird gebeten zu berichten:

1. Welche Gespräche haben bereits mit den Nachbarkommunen zum Thema eines Haltepunktes an der Wallauer Spange stattgefunden?
2. Trifft es zu, dass die Landeshauptstadt Wiesbaden ein entsprechendes Gutachten in Auftrag gegeben hat? Wenn ja, kann dieses Gutachten den Mitgliedern des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr zugänglich gemacht werden?

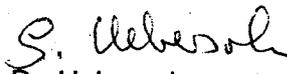
---

Beschluss Nr. 0176

Der Antrag der FDP Fraktion wird aus zeitlichen Gründen auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 verschoben.

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 2.07.2020

  
Dr. Uebersohn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

Wiesbaden, 8.07.2020

Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung



Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 2.07.2020

Dezernat V  
mit der Bitte um Kenntnisnahme



Mende  
Oberbürgermeister 

13. Juli 2020

TOP 13 (I)



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und  
Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 30 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 20-F-21-0026

**Fahrradparkhaus am Wiesbadener Hauptbahnhof**

**- Antrag der Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 24.06.2020 -**

Das Fahrrad boomt. Wer den Wiesbadener Hauptbahnhof bisher mit dem Fahrrad angesteuert hat, musste feststellen, dass die Abstellinfrastruktur mit dem Wachstum nicht Schritt halten kann. Auch die 70 zusätzlichen Abstellplätze, die das Verkehrsdezernat im Jahr 2019 installiert hat, waren sofort belegt. Ebenerdige, eingangsnaher Flächen am Hauptbahnhof sind nur noch begrenzt vorhanden. Alternativ werden die Fahrräder an Laternenmasten und sonstigen Gegenständen angeschlossen.

Neben dem chaotischen Anblick, mit dem BesucherInnen der Landeshauptstadt Wiesbaden beim Verlassen des Hauptbahnhofs konfrontiert werden, sind diese Fahrräder v.a. in den Abendstunden unzureichend vor Diebstahl geschützt. Zahlreiche deutsche Städte, darunter Frankfurt am Main sowie die Landeshauptstadt Mainz, haben in den letzten Jahren Fahrradparkhäuser in unmittelbarer Nähe zu ihren Hauptbahnhöfen geschaffen, um Pendlern ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten für Ihre Fahrräder zur Verfügung zu stellen.

Die Landeshauptstadt benötigt daher ein optimal gestaltetes, sicheres und modernes Fahrradparkhaus, wie es in vielen - auch kleineren - Städten schon zum Mobilitäts-Alltag gehört.

Der Ausschuss möge beschließen,  
die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, die technische und planerische Machbarkeit eines Fahrradparkhauses am Wiesbadener Hauptbahnhof grundsätzlich zu prüfen sowie die Möglichkeiten, Restriktionen und den finanziellen Aufwand zu benennen.

---

**Beschluss Nr. 0177**

Der Antrag der Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen wird aus zeitlichen Gründen auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 verschoben.

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 2.07.2020

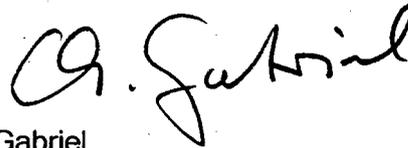


Dr. Uebersohn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

Wiesbaden, 8.07.2020

Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung



Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 2.07.2020



Mende  
Oberbürgermeister *ber*

13. Juli 2020

Dezernat V  
mit der Bitte um Kenntnisnahme

20-F-08-0050



**LINKE & PIRATEN**  
Rathausfraktion  
Wiesbaden

LINKE&PIRATEN Rathausfraktion Wiesbaden  
Schloßplatz 6, 65183 Wiesbaden

Bernd Fachinger  
Fraktionsassistent

An den  
Vorsitzenden des Ausschusses für  
Planung, Bau und Verkehr  
Herrn Dr. Uebersohn

Telefon: 0611 31-2884  
Fax: 0611 31-5917  
Email: bernd.fachinger@wiesbaden.de

- im Hause -

Wiesbaden, den 30. Juni 2020

**Ergänzungsantrag der LINKE&PIRATEN Rathausfraktion zu Top 30 in der Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 30. Juni 2020 (20-F-21-0026 Fahrradparkhaus am Wiesbadener Hauptbahnhof - Antrag der Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 24.06.2020 -)**

Die Ausschuss wolle beschließen:

Der Antrag wird wie folgt ergänzt:

Der Magistrat wird gebeten, die technische und planerische Machbarkeit eines Fahrradparkhauses am Wiesbadener Hauptbahnhof grundsätzlich zu prüfen sowie die Möglichkeiten, Restriktionen und den finanziellen Aufwand zu benennen sowie eine Beteiligung der Deutsche Bahn AG zu sondieren.

gez. Brigitte Forßbohm  
Stadtverordnete

f.d.R Bernd Fachinger  
Fraktionsassistent



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und  
Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 30.1 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 20-F-08-0050

Fahrradparkhaus am Wiesbadener Hauptbahnhof  
- *Ergänzungsantrag der Fraktion Linke&Piraten zu 20-F-21-0026 vom 30.06.2020* -

Beschluss Nr. 0181

Der Ergänzungsantrag der Fraktion Linke&Piraten wird aus zeitlichen Gründen auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 verschoben.

Frau Stadtverordnetenvorsteherin,  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 2.07.2020

Dr. Uebersohn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

Wiesbaden, 8.07.2020

Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 2.07.2020

Mende  
Oberbürgermeister *Bea*

Dezernat V  
mit der Bitte um Kenntnisnahme

13. Juli 2020

TOP 18 II

LANDESHAUPTSTADT



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und  
Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 3 der öffentlichen Sitzung am 23. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 19-F-05-0019

Einrichtung eines Akteneinsichtsausschusses zur Citybahn

- *Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 22.10.2019 (BP 0245)* -  
- *Protokollnotizen des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 04.02.2020 (PN 0013)*  
und *17.03.2020 (PN 0074)* -

Beschluss Nr. 0111

Die Beratung des Tagesordnungspunktes wird in der Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 als erster Punkt des Bereiches „Verkehr“ fortgeführt.

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 25.06.2020

  
Dr. Uebersöhn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

Wiesbaden, 25.06.2020

Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

  
Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

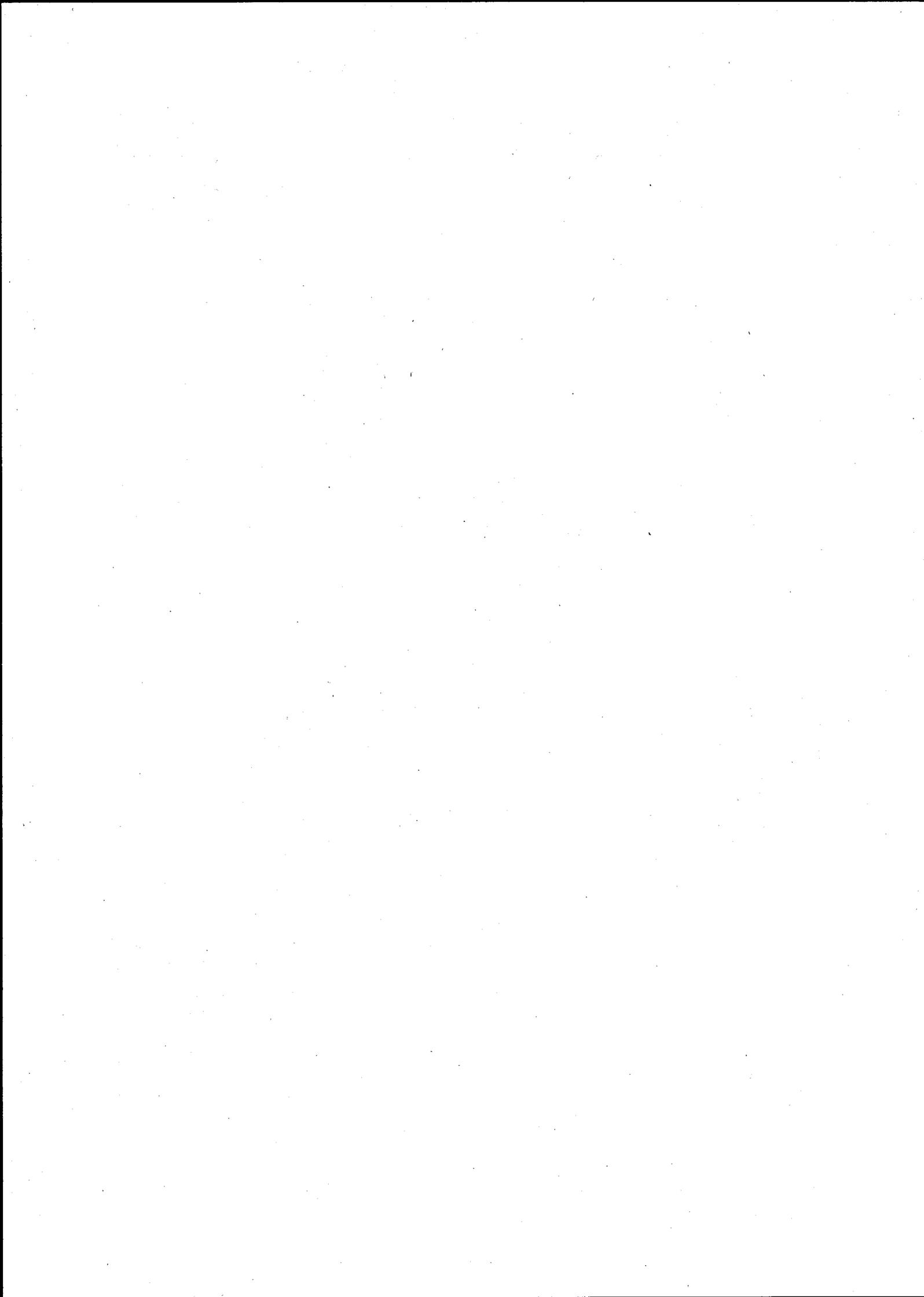
Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 16.06.2020

Dezernat V  
mit der Bitte um Kenntnisnahme

  
Mende  
Oberbürgermeister

30. Juni 2020



TOP 19 IT



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und  
Verkehr -

Tagesordnung I Punkt 10 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 20-F-21-0017

Zwischenstand Konzeptvergabe

- Antrag der Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 17.06.2020 -

Um mehr Einfluss auf Bauprojekte in Wiesbaden zu nehmen, gilt in Wiesbaden seit einigen Monaten für ausgewählte Baugebiete die „Konzeptvergabe“. Hier sollen in einem „Wettbewerb der Ideen“ die Bewerber den Zuschlag erhalten, die nach festgelegten Kriterien das entsprechend beste Konzept vorlegen. Vor etwa einem halben Jahr wurde diesbezüglich auch eine Liste von Baugebieten vorgestellt, bei denen das neue Instrument eingesetzt werden soll.

Der Ausschuss wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten zu folgenden Punkten zu berichten:

1. Zu welchen Baugebieten gab es bisher Ausschreibungen in Form der Konzeptvergabe? Welche spezifischen Kriterien, welches Punktesystem wurde angewendet?
2. In welchem Verfahren werden die Kriterien, das Punktesystem erarbeitet? Welche Schwerpunkte werden für die jeweiligen Bauprojekte gesetzt? Wer war in dem dafür vorgesehenen Arbeitskreis daran beteiligt?
3. Welche Erkenntnisse über neue Möglichkeiten (z.B. neues Bewerberprofil) und welche Verfahrensprobleme (z.B. zeitliche Verzögerungen) haben sich bereits jetzt herauskristallisiert?
4. Wie bewertet der Magistrat die bisherigen Erfahrungen zur Konzeptvergabe im Vergleich zum üblichen Vergabeverfahren?
5. Gibt es weitere konkrete Planungen die Konzeptvergabe auf weitere Baugebiete auszuweiten?

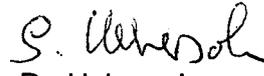
---

Beschluss Nr. 0156

Der Tagesordnungspunkt wird auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 08.09.2020 verschoben und soll zu Beginn des Bereiches Planung und Bau behandelt werden.

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 7.07.2020

  
Dr. Uebersohn  
Vorsitzender

Die Stadtverordnetenvorsteherin

Wiesbaden, 8.07.2020

Dem Magistrat  
mit der Bitte um Kenntnisnahme  
und weitere Veranlassung

  
Gabriel  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der Magistrat  
- 16 -

Wiesbaden, 2.07.2020

Dezernat IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme

  
Mende  
Oberbürgermeister *BoR*

13. Juli 2020

TOP 2 III



über  
Herrn Oberbürgermeister  
Gert-Uwe Mende

Der Magistrat

Bürgermeister

über  
Magistrat

Dr. Oliver Franz

und  
Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
Christa Gabriel

7. Juli 2020

an die Stadtverordnetenversammlung

**Auswirkungen der Trennung der Stadtpolizei und der Verkehrsüberwachung**  
Beschluss Nr. 0390 vom 12. September 2019, (Antrags-Nr. 19-F-01-0013)

Die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Der Magistrat möge berichten:

- a. Wie viel zusätzliches Personal wurde seit Trennung der Stadtpolizei und der Verkehrsüberwachung zur Erfüllung der jeweiligen Aufgaben in diesen beiden Ämtern eingestellt.
- b. Wie hat sich die Einnahmesituation im Bereich der Verkehrsüberwachung seit Trennung der Ämter entwickelt?
- c. Woraus ergibt sich die Reduktion von Einnahmen aus der Überwachung des ruhenden sowie des fließenden Verkehrs in Höhe von 5,5 Mio. € pro Jahr in den weiteren Bedarfen zu den HH-Beratungen 2020/21? Welche Annahmen lagen der Einnahmeerwartung für das Jahr 2019 im aktuellen Haushaltsplan zu Grunde?
- d. Inwieweit sind nach der Trennung Synergien zwischen den Ämtern entwickelt worden?
- e. Wäre eine gemeinsame Leitstelle von Verkehrsüberwachung und Stadtpolizei mit Blick auf mögliche Synergien, aber auch auf Erreichbarkeit und Service für die Bürgerinnen und Bürger sinnvoll?
- f. Gibt es bei der Verkehrsüberwachung eine Hundestaffel? Wenn ja, welche Einsatzmöglichkeiten im Rahmen der Verkehrsüberwachung sind damit verbunden? Wäre eine Hundestaffel nicht sinnvoller bei der Stadtpolizei anzusiedeln?

Zur Beantwortung der Fragen wurden Antwortbeiträge von dem Ordnungsamt/Stadtpolizei und dem Straßenverkehrsamt/Verkehrsüberwachung eingeholt, welche eine teilweise unterschiedliche Sichtweise beinhalten. Da auch dieser Umstand zur vollständigen Information der Gremien und Herstellung größtmöglicher Transparenz gehört, werden im Folgenden die Sichtweisen beider Verwaltungseinheiten ohne wertende Kommentierung gegenübergestellt:

Zu a:

Zu dieser Frage liegt mir vom Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr (Dezernat V) folgende Antwort vor:

„35 OPB wurden seit Ämtertrennung bei der KVP neu eingestellt, also Zuwachs um 35.“

Für das Ordnungsamt kann ich hierzu anführen, dass seit der Ämtertrennung für die Stadtpolizei 36 VZÄ zusätzlich eingestellt wurden.

Zu b:

Zu dieser Frage liegt mir von Dezernat V folgende Antwort vor:

Jahr	Einnahmen aus der Überwachung des ruhenden Verkehrs	Einnahmen aus der Überwachung des fließenden Verkehrs	Gesamt
Ab Juni 2017	788.788,00 €	307.056,00 €	1.095.844,00 €
2018	2.773.917,00 €	538.250,00 €	3.312.167,00 €
2019	2.821.322,00 €	616.283,00 €	3.437.605,00 €

"

Zu c:

Zu dieser Frage liegt mir von Dezernat V folgende Antwort vor:

*„Der gesetzliche Auftrag der KVP ist*

- *die Förderung der Verkehrssicherheit*
- *die Wahrung der Leichtigkeit des Verkehrs*
- *die Umsetzung der StVO*
- *der Schutz der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer und Dritter*
- *die Abwehr aller vom Straßenverkehr ausgehenden Gefahren*

*Ausschließlich an diesen Aufgabenstellungen sowie den täglichen Aufträgen aus der Bevölkerung, von Ortsbeiräten und von anderen Behörden und Einrichtungen orientiert sich das Handeln der KVP. Das Verhindern von Verkehrsordnungswidrigkeiten hat dabei Vorrang vor der Ahndung derselben. Finanzielle Erwägungen sind als Richtschnur für das Handeln der KVP rechtlich nicht zulässig.*

*Weitaus mehr als ursprünglich angenommen hat sich herausgestellt, dass die umfangreichen verkehrspolizeilichen Aufgaben der KVP zu einem großen Teil nicht oder nur sehr geringfügig mit der Erzielung von Einnahmen verbunden sind. Dies trifft gerade für die seit der Ämtertrennung im Jahr 2017 neu hinzugekommenen Aufgaben zu:*

- *Bekämpfung Raser und Poser*
- *verkehrspolizeiliche Maßnahmen bezogen auf den technischen Zustand von Fahrzeugen*
- *Geschwindigkeitsüberwachung mit Radarpistole und Anhalten der Fahrzeuge*
- *Alkohol- und Drogenkontrollen bei Fahrzeugführern*
- *verkehrspolizeiliche Überwachung bei Einführung und Betrieb von verkehrlichen Einrichtungen und Maßnahmen im Zuge der Vorhaben Verkehrswende, Dieselfahrverbot, Luftreinhalteplan und Förderung alternativer Verkehrs- und Antriebsarten*
- *verkehrspolizeiliche Überwachung der Feld-, Wald, und Wirtschaftswege*
- *Vorbereiten, Begleiten und Sichern von Ereignissen die den öffentlichen Verkehrsraum übermäßig beanspruchen*
- *verkehrspolizeiliche Maßnahmen betreffend E-Scooter*
- *verkehrspolizeiliche Überwachung und Regelung neuer Fußgängerzonen des Straßenverkehrsamtes als Verkehrsversuche*

*Dies trifft aber auch für Aufgabenfelder mit erheblichem Zuwachs des Aufgabenumfanges zu:*

- *verkehrspolizeiliche Betreuung von Veranstaltungen*
- *Überwachung von Radverkehrsanlagen*
- *Abschleppmaßnahmen*
- *Maßnahmen gegen unerlaubt abgestellte LKW, Anhänger, abgemeldete Kfz*
- *Maßnahmen zur Schulwegsicherung*
- *Verkehrsregelungen auf Kreuzungen*
- *Verkehrsregelungen wegen der Folgen Maßnahme Salzbachtalbrücke u.a.“*

Nach Einschätzung der Stadtpolizei hat sich der Aufgabenkatalog der Kommunalen Verkehrspolizei durch die Ämtertrennung nicht verändert.

Zu d:

Zu dieser Frage liegt mir von Dezernat V folgende Antwort vor:

*„Synergien sind entwickelt worden insbesondere in den Bereichen der Bekämpfung von Störungen durch Gaststättenbetriebe (Bekämpfung Raser und Poser) und durch die Erstellung von Verkehrskonzepten und durch Flohmärkte.“*

Aus Sicht des Ordnungsamtes gibt es aufgrund der unterschiedlichen Aufgaben- und Einsatzgebiete derzeit keine Synergieeffekte zwischen den Ämtern, auch nicht in den von Dezernat V angesprochenen Bereichen. Gerade Störungen durch Gaststätten werden in der Regel erst in den späten Abendstunden angezeigt. Da die Leitstelle der kommunalen Verkehrsüberwachung zumindest in der Vergangenheit ab 21:30 Uhr nicht mehr für die Öffentlichkeit erreichbar war, landeten diese Beschwerden ausschließlich beim Ordnungsamt. Dies traf auch für die originären Aufgaben des Amtes 34 zu. Es kann deshalb nicht von Synergien sondern von Amtshilfe durch das Amt 31 für Amt 34 in der Zeit von 21:30 Uhr bis 6:00 Uhr gesprochen werden.

Zu e:

Zu dieser Frage liegt mir von Dezernat V folgende Antwort vor:

*„Eine gemeinsame Leitstelle von Verkehrspolizei und Stadtpolizei ist sehr schwierig darstellbar, da in der Regel die Verantwortlichkeiten klar definiert werden müssen. Die Leitstellenarbeit ist sehr bedeutsam und es geht oft um das Treffen eiliger und weitreichender Entscheidungen im Einsatzgeschehen. Dazu muss geklärt sein, wer (II/31 oder V/34) im Einzelfall für was die Verantwortung trägt. Das Problem dabei ist, dass es sich hierbei nicht nur um zwei Ämter, sondern auch um zwei Dezernate handelt, also die Frage der Verantwortlichkeit im Einzelnen und für das Personal über die politische Grenze hinweg zu klären ist.“*

*Innerhalb des Verkehrsdezernates wird alternativ geprüft, ob eine neue gemeinsame Leitstelle von ESWE Verkehr und Kommunalen Verkehrspolizei ins Auge gefasst wird. Entsprechende Gespräche zwischen Amt 34 und ESWE Verkehr im Hinblick auf den ohnehin erforderlichen Ausbau der Leitstelle von ESWE Verkehr laufen bereits und es wird gemeinsam geplant. Diese Lösung hätte enorme Vorteile sowohl für die Bürgerinnen und Bürger, als auch für den Fahrbetrieb von ESWE Verkehr und die Kommunale Verkehrspolizei.“*

Grundsätzlich wird die Einschätzung des Dezernates V in Absatz 1 auch von Seiten des Ordnungsamtes geteilt. Durch eine gezielte Informationsstrategie konnte in der Vergangenheit für die unterschiedlichen Telefonnummern der Leitstellen der Stadtpolizei und der Kommunalen Verkehrsüberwachung in der Öffentlichkeit die notwendige Bekanntheit und Akzeptanz geschaffen werden. Vor dem Hintergrund der bewussten Trennung der Zuständigkeiten wird nun die Rückkehr zu einer gemeinsamen Leitstelle seitens der Stadtpolizei kritisch gesehen. Dies begründet sich bereits in den unterschiedlichen Erreichbarkeiten der Leitstellen (Bei der Stadtpolizei sind die Kolleginnen und Kollegen rund um die Uhr in der Woche zu erreichen,

bei der Kommunalen Verkehrspolizei sind die Kolleginnen und Kollegen an 5 Tagen jeweils 15 Stunden und samstags 7,5 Stunden erreichbar). Den Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger, dass bei einer gemeinsamen Leitstelle mit einer Erreichbarkeit rund um die Uhr auch das Abarbeiten ihrer Beschwerden direkt erledigt würde, könnte aufgrund der eingeschränkten Erreichbarkeit bei der Kommunalen Verkehrspolizei nicht entsprochen werden.

Noch vor kurzem konnte man der Internetseite des Straßenverkehrsamtes entnehmen, dass die Leitstelle der Kommunalen Verkehrsüberwachung von Montag bis Freitag von 6:30 bis 21:30 Uhr und samstags von 9:00 bis 16:30 Uhr erreichbar ist. Das Ordnungsamt übernahm - im Interesse der Wiesbadener Bürgerinnen und Bürger - außerhalb dieses Zeitraumes auch Anrufe für die Verkehrsüberwachung und informierte die zuständigen Abteilungen des Straßenverkehrsamtes (Amt 34) umgehend per E-Mail über die Belange der Anrufenden.

Kürzlich wurde die Internetseite des Straßenverkehrsamtes wie folgt geändert:

„**Öffnungszeiten:** Für Informationen und schnelle Hilfe steht die Leitstelle der Kommunalen Verkehrspolizei rund um die Uhr zur Verfügung.“

Zu f.:

Zu dieser Frage liegt mir von Dezernat V folgende Antwort vor:

*„Ja, es gibt 6 Diensthundeführer bei der KVP. Diese werden zur Eigensicherung insbesondere bei Einsätzen nachts, in den Außenbereichen, bei Fahrzeugkontrollen und zu erwartenden Gefahrensituationen zwingend gebraucht, da die OPB der KVP bekanntermaßen diese Aufgaben im Unterschied zur Landespolizei ohne Schusswaffen erledigen müssen.“*

Es ist aus Sicht des Ordnungsamtes festzustellen, dass vor der Ämtertrennung die Hunde, die jetzt bei Amt 34 eingesetzt sind, nicht bei der Kontrolle des fließenden und ruhenden Verkehrs einsetzbar waren. Im Gegenteil haben sich alle Hundeführer, die gewechselt sind, vehement gegen eine solche Verwendung ausgesprochen. Alle Hundeführer haben stets betont, dass ihre Hunde vorrangig für den Einsatz bei Schulhofkontrollen, Parkanlagen, Spielplätzen, Wohnungskontrollen und Sicherstellung gefährlicher Hunde gebraucht werden. Dies sind alles Aufgaben, die bei Amt 31 verblieben sind.

Die jetzigen Hundeführer von Amt 34 haben sich nach der Ämtertrennung auf freie Stellen bei der Kommunalen Verkehrsüberwachung beworben, die jedoch nicht für Hundeführer ausgeschrieben waren. Insoweit stellt sich grundsätzlich die Frage, warum bzw. wofür die Hunde bei fehlendem Aufgabeninhalt weiterhin im Einsatz sind.

Die Hundestaffel der Stadtpolizei hat sich kurz nach Trennung der Ämter durch den Wechsel von Kollegen von Amt 31 zu Amt 34 auf drei Hundeführer reduziert. Es hat sich allerdings in den vergangenen Monaten gezeigt, dass insbesondere die gefahrgeneigten Aufgaben der Stadtpolizei es erfordern, wieder eine größere Hundestaffel zu haben. Das Ordnungsamt strebt deshalb den Einsatz von drei weiteren Hundeführern an.

Dieser überarbeitete Bericht ersetzt den Bericht vom 29. Mai 2020.





*Vorlage Nr. 19-F-01-0013*

**Beschluss des Magistrats**

**Nr. 0397 vom 23. Juni 2020**

*Auswirkungen der Trennung der Stadtpolizei und der Verkehrsüberwachung  
Beschluss Nr. 0390 vom 12. September 2019 der Stadtverordnetenversammlung*

Die Beratung und Beschlussfassung des Berichtes wird bis zur Magistratssitzung am 14. Juli 2020 zurückgestellt.

+

+

Dezernat II z. K.

010400 z. w. V.  
TO Mag. 14. Juli 2020

Wiesbaden, den 23. Juni 2020

Der Magistrat

  
Mende  
Oberbürgermeister

| BOR



E 010400

24. Juli 2020

LANDESHAUPTSTADT



TOP 3111

über  
Herrn Oberbürgermeister  
Gert-Uwe Mende

*28  
17.11.  
21/7 BGR*

Der Magistrat

über  
Magistrat

Dezernat für Umwelt,  
Grünflächen und Verkehr

und  
Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
Christa Gabriel

*1. A. K. bis 13.08.2020*

Stadtrat Andreas Kowol

an den Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr

*A.* Juli 2020

### Freie Fahrt für engagierte Bürger

Beschluss Nr. 0107 vom 14. Mai 2019, Vorlagen-Nr. 19-J-42-0014

Feinstaub und toxische Gase belasten jeden Einzelnen von uns: Egal ob Jugendliche oder nicht. Gerade in Wiesbaden wissen wir um die enorme Luftverschmutzung in Teilen unserer Stadt. So mahnen beispielsweise viele Info-Tafeln im Innenstadtbereich, dass Grenzwerte regelmäßig überschritten werden. Ein Viertel der Erkrankungen und vorzeitigen Todesfälle weltweit werden durch Umweltverschmutzung und -zerstörung verursacht. Zu diesem Ergebnis kommt ein UN-Bericht. Luftverschmutzung ist dabei ein wichtiger Faktor.

Die Landesregierung Hessens hat zwar in ihrem Koalitionsvertrag das Ziel „als besondere Anerkennung für ehrenamtliches Engagement (...) ein attraktives Hessenticket zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs anzubieten“ (Koalitionsvertrag, Seite 155). Auch wurde im Wahlkampf damit geworben, die bereits existierende Ehrenamtskarte-Hessen um ein Nahverkehrsticket zu erweitern - gehandelt wurde daraufhin allerdings bisher nicht.

Die hessische Ehrenamtskarte ist eine von den Kommunen nach Landesauflagen vergebene Karte, die als Bescheinigung für außerordentliches ehrenamtliches Engagement dient. Sie wird auf Antrag vergeben, wenn der Antragstellende nachweislich über zwei Jahre hinweg mindestens fünf Stunden in der Woche ehrenamtlich aktiv gewesen ist. Die Auflagen sind also vergleichsweise hoch, dementsprechend ist die finanzielle Last für die Verkehrsbetriebe zumutbar. Doch gerade für ehrenamtlich aktive Jugendliche, die auch aufgrund ihres teils intensiven ehrenamtlichen Engagement wenig Möglichkeiten haben, für reguläre Fahrscheine aufzukommen - schließlich muss man schon ab 14 Jahren den vollen Fahrpreis zahlen - wäre diese Maßnahme eine Wertschätzung ihres ehrenamtlichen Engagements.

Wo die Politik der Größeren zögert, ist Entschlossenheit von uns gefragt. Das Jugendparlament hat die Möglichkeit, mit der Umsetzung dieser Idee in Wiesbaden anzufangen, indem es die städtischen Verkehrsbetriebe auffordert, die hessische

Ehrenamtskarte als Fahrausweis zu akzeptieren. Die HUSKJ-Delegation Wiesbadens ist ebenso bemüht, die Einführung eines hessenweiten Ehrenamtstickets zu fordern.

#### Beschlussvorschlag

Die Vollversammlung möge daher beschließen, dass das Jugendparlament einen Antrag im Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr vorlegt, nach dem die städtischen Verkehrsbetriebe aufgefordert werden sollen, die hessische Ehrenamtskarte als Fahrausweis anzuerkennen.

Der Magistrat wird gebeten, dem Ausschuss zu berichten, welche Kosten entstehen würden, wenn alle bereits existierenden Inhaber der hessischen Ehrenamts-Card die Busse der ESWE Verkehrs GmbH kostenlos benutzen dürften.

---

#### Bericht des Dezernates V:

Die Tarifoheit im gesamten Verkehrsgebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes liegt beim Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Für die hiesige ESWE Verkehrsgesellschaft mbH besteht keine Möglichkeit, für den vorgeschlagenen Personenkreis eine anerkannte Fahrtberechtigung in Wiesbaden aufgrund der Vorlage der Hessischen Ehrenamtskarte einzuräumen, weil dies in die Entscheidungsverantwortung des RMV fällt.

Aufgrund der Vielzahl bestehender attraktiver Tarifangebote wie z. B. SchülerTicket Hessen und RMV-SeniorenTicket gibt es schon heute für die Möglichkeit für gezielte Personengruppen, den ÖPNV im gesamten Verkehrsgebiet sehr günstig zu nutzen. Das Projekt der Einführung eines 365 €-Tickets in Wiesbaden würde für alle Wiesbadener Bürgerinnen und Bürger eine vergleichbare attraktive Lösung erlauben.

Eine belastbare Kalkulation kann an dieser Stelle nicht vorgenommen werden, da hierfür umfangreiche Informationen zum Personenkreis für ein solches Angebot erforderlich sind, da Schüler/Auszubildende, Berufstätige, Senioren oder andere Nutzergruppen jeweils ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten aufweisen.

Mit freundlichen Grüßen





Vorlage Nr. 19-J-42-0014

**Beschluss des Magistrats**

**Nr. 0516 vom 11. August 2020**

*Freie Fahrt für engagierte Bürger  
Beschluss Nr. 0107 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 14.05.2019*

---

Der Bericht des Dezernates V vom 17. Juli 2020 wird zur Kenntnis genommen.

+

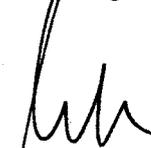
+

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um weitere Veranlassung  
(Originalbericht ist beigefügt)

Dezernat V z. K.

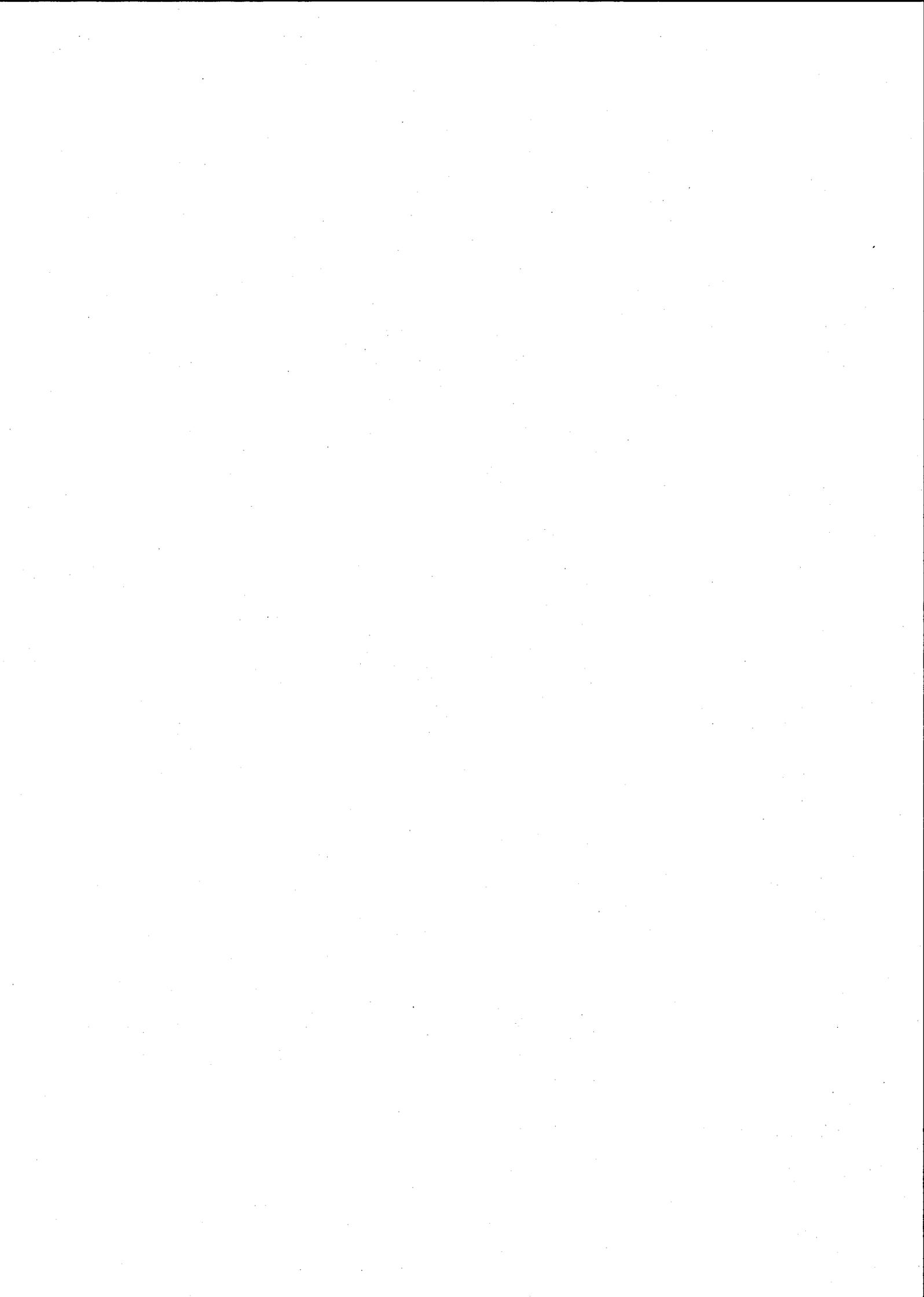
Wiesbaden, den 11. August 2020

Der Magistrat



Mende  
Oberbürgermeister





E 010400  
17. Aug. 2020

LANDESHAUPTSTADT

TOP 4111



Herrn Oberbürgermeister  
Gert-Uwe Mende

*Mu*  
13.8.

Der Magistrat

über  
Magistrat

Dezernat für  
Stadtentwicklung und Bau

und

Stadtrat Hans-Martin Kessler

*J.A.H. bis 27.08.2020*  
Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
Christa Gabriel

Herrn Uebersohn,  
Vorsitzender des Ausschusses für  
Planung, Bau und Verkehr

10. August 2020

## Tagesordnungspunkt 12 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen-Nr. 20-F-05-0037

**Bericht zur Wertermittlung der eingefrorenen Bodenpreise auf dem Planungsgebiet Ostfeld;  
Antrag der FDP Fraktion vom 24.06.2020**

Beschluss-Nr.0159 vom 30.06.2020, (Antrags-Nr. 20-F-05-0037)

Die Landeshauptstadt Wiesbaden plant eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme auf dem Gebiet des sogenannten Ostfeldes. Aus der Bürgerschaft gibt es Stimmen, die insbesondere die Wertermittlung bei den landwirtschaftlichen Grundstücken als fehlerhaft bemängeln. Dies ist auch aus Sicht der Freien Demokraten problematisch. Eine mögliche fehlerhafte Wertermittlung könnte aus Sicht der Freien Demokraten nachträglich zu ggf. höheren Entschädigungen für die Grundstücksbesitzer führen, wenn dies gerichtlich festgestellt wird.

Der Magistrat wird gebeten zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Wurde bei der Wertermittlung der Bodenpreise für landwirtschaftliche Flächen im Bereich Ostfeld der Bodenpreis für Bauerwartungsland oder der landwirtschaftliche Verkehrswert zu Grunde gelegt?
2. Soweit der landwirtschaftliche Verkehrswert zu Grunde gelegt wurde: Sieht der Magistrat insoweit eine Vereinbarkeit mit §169 IV BauGB? Soweit hier eine Vereinbarkeit gesehen wird, ist eine Begründung vorzulegen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

hierzu berichte ich wie folgt:

#### Zu Ziff. 1

Im Gutachten des Gutachterausschusses wurden weder Bodenpreise für Bauerwartungsland noch der landwirtschaftliche Verkehrswert zugrunde gelegt, sondern rechtskonform der Preis für sogenanntes begünstigtes Agrarland.

Flächen der Land- und Forstwirtschaft (§ 5 Abs. 1 Immobilienwertverordnung - „ImmoWertV“) stellen die erste Entwicklungsstufe dar; für solche Flächen werden die niedrigsten Grundstückspreise erzielt. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Entwicklungsbereich stellen Flächen der Land- und Forstwirtschaft dar. Nach den Feststellungen des Gutachterausschusses für Immobilienwerte für den Bereich der Landeshauptstadt Wiesbaden handelte es sich sämtlichst um Flächen, die zum Bewertungsstichtag (02.07.2014) nur unter Landwirten mit Blick auf eine ausschließlich landwirtschaftliche Nutzung gehandelt wurden (sog. **„innerlandwirtschaftliche Flächen“**); vgl. Gutachten des Gutachterausschusses 17-2017 („Wertermittlungsgutachten“). Es handelte sich damit nicht um Bauerwartungsland, was auch von den betroffenen Landwirten nicht bzw. nicht substantiiert bestritten wird: Bei Bauerwartungsland handelt es sich gemäß § 5 Abs. 2 ImmoWertV um Flächen, die nach ihren weiteren Grundstücksmerkmalen (§ 6 ImmoWertV), insbesondere dem Stand der Bauleitplanung und der sonstigen städtebaulichen Entwicklung des Gebiets, eine bauliche Nutzung auf Grund konkreter Tatsachen mit hinreichender Sicherheit erwarten lassen. Dies war zum Bewertungsstichtag nicht der Fall.

§ 169 Abs. 4 BauGB enthält jedoch eine Privilegierung von Eigentümern land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen, die der Gutachterausschuss bei seiner Ermittlung zutreffend berücksichtigt hat. Diese Privilegierung wird dadurch bewirkt, dass zugunsten der Land- und Forstwirte ein höherer als der tatsächlich am Bewertungsstichtag gegebene Entwicklungszustand fingiert wird. Der Gutachterausschuss hat daher den innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert um den Faktor 2,1 erhöht. Zu diesem Faktor gelangte der Gutachterausschuss im Wege des Vergleichswertverfahrens durch Preisvergleich mit ihm vorliegenden Kaufpreisen, die von Nicht-Landwirten für land- und forstwirtschaftliche Flächen mit der Erwartung erworben wurden, die Grundstücke in absehbarer Zukunft auch zu außerlandwirtschaftlichen oder außerforstwirtschaftlichen Zwecken nutzen zu können (sog. **„außerlandwirtschaftliche bzw. außerforstwirtschaftliche Flächen“**) Grundlage der Ermittlung waren Verkäufe im Stadtgebiet Wiesbaden aus den Jahren 2010-2017. Ausgehend von den innerlandwirtschaftlichen Verkehrswerten (5,60, 4,60 und 2 €/m<sup>2</sup>) ergeben sich bei einem Erhöhungsfaktor von 2,1 Anfangswerte von

rund 12 €/m<sup>2</sup> (Ackerflächen Erbenheim) bzw.  
rund 10 €/m<sup>2</sup> (Ackerfläche Kastel) und  
für Grünland und Forstflächen von rund 4,20 €/m<sup>2</sup>.

Demgegenüber macht zumindest eine Initiative eines Landwirts/Eigentümers, der einige wenige betroffene Eigentümer vertritt- eine „Höherstufung“ zum Bauerwartungsland geltend und möchte entsprechend entschädigt werden. § 169 Abs. 4 BauGB sieht jedoch nur eine Entschädigung zum Preis für privilegierte Flächen der Land- und Forstwirtschaft im Sinne von § 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988 vor (s. dazu auch Antwort zu Frage 2). Eine darüber hinaus gehende Entschädigung wäre unzulässig.

Zu Ziff. 2

Aus § 169 Abs. 4 BauGB folgt eine Entschädigung zum Preis für privilegierte Flächen der Land- und Forstwirtschaft.

Nachdem eine Initiative eines Landwirts/Eigentümers für einige wenige von der Maßnahme betroffenen Eigentümer die Wertermittlung der betreffenden Grundstücke durch die Vorlage eines Rechtsgutachtens in Zweifel gezogen hatte, wurde eine rechtliche Überprüfung des Wertermittlungsgutachtens des Gutachterausschusses veranlasst. In ihrem Gutachten, das als **Anlage** beigelegt ist, kommt die beauftragte Rechtsanwaltskanzlei zu dem Ergebnis, dass die Wertermittlung durch den Gutachterausschuss nicht zu beanstanden ist.

Die Ergebnisse der rechtlichen Überprüfung lassen sich wie folgt zusammenfassen: Auch nach der geltenden Immobilienwertverordnung ist eine Differenzierung zwischen „reinem“ und „begünstigten“ Agrarland zulässig und geboten. Aus einer Analyse der Gesetzesmaterialien aus dem Jahr 1971 folgt, dass der Gesetzgeber eine Privilegierung der Land- und Forstwirte beabsichtigt hat, allerdings ohne sich festzulegen, wie weit diese Privilegierung reicht. Wie sich aus der Gesetzeshistorie ergibt, hat der Gesetzgeber im Jahr 1993 einer Einordnung und Entschädigung als „begünstigtes“ Agrarland für mit in § 169 Abs. 4 BauGB in Einklang stehend erachtet und dies auch nicht geändert. Dies entspricht auch der einschlägigen Rechtsprechung (OLG Frankfurt, Urteil vom 26. März 2007 - 100 U 5/96 (Bau) -, Rn. 40; Bbg. OLG, Urteil vom 29. Juni 2000 - 5 U 257/98 -, Rn. 53) sowie der in der Kommentarliteratur vorherrschenden Auffassung (Schmidt-Eichstaedt, in: Brügelmann (Hrsg.), BauGB Kommentar, 112. Lfg. 2019, § 169 Rn. 49; Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger (Hrsg.), BauGB Kommentar, 135. EGL 2019, § 169 Rn. 70). Auf der Grundlage des sich aus der Gesetzeshistorie ergebenden gesetzgeberischen Willens lässt sich § 169 Abs. 4 BauGB zutreffend deuten: Richtiger Weise ist derjenige (fiktive) Entwicklungszustand maßgeblich, der noch am ehesten mit dem tatsächlich gegebenen Entwicklungszustand vergleichbar ist. Nur insofern handelt es sich noch um „vergleichbare Fälle“ i.S.v. § 169 Abs. 4 BauGB. Die Privilegierung bewirkt stets nur, dass ein um eine Entwicklungsstufe höherer Entwicklungszustand fingiert wird.

Eine Entschädigung zum Bauerwartungslandpreis wäre zudem verfassungsrechtlich nicht zu rechtfertigen. Auch insoweit ist der Befund, der Gesetzgeber habe eine Entschädigung „nur“ als „begünstigtes“ Agrarland i.S.v. § 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988 gewollt, plausibel.

Mit freundlichen Grüßen

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



Vorlage Nr. 20-F-05-0037

## Beschluss des Magistrats

Nr. 0565 vom 25. August 2020

*Bericht zur Wertermittlung der eingefrorenen Bodenpreise auf dem Planungsgebiet Ostfeld;  
Beschluss Nr. 0159 des Ausschusses für Planung Bau und Verkehr vom 30. Juni 2020*

Der Bericht des Dezernates IV vom 10. August 2020 wird zur Kenntnis genommen.

+

+

Frau Stadtverordnetenvorsteherin

mit der Bitte um weitere Veranlassung  
(Originalbericht ist beigelegt)

Dezernat IV z. K.

Wiesbaden, den 25. August 2020

Der Magistrat



Mende  
Oberbürgermeister



# GUTACHTEN

# Noerr

Noerr LLP  
Charlottenstraße 57  
10117 Berlin  
Deutschland

T +49 30 20942000  
F +49 30 20942094  
www.noerr.com

Alicante  
Berlin  
Bratislava  
Brüssel  
Budapest  
Bukarest  
Dresden  
Düsseldorf  
Frankfurt/M.  
Hamburg  
London  
Moskau  
München  
New York  
Prag  
Warschau

**Rechtskonforme Bewertung des entwicklungsunbeeinflussten Anfangswerts landwirtschaftlich genutzter Grundstücke im Geltungsbereich der Entwicklungssatzung „Ostfeld“ durch den Gutachterausschuss für Immobilienwerte für den Bereich der Landeshauptstadt Wiesbaden**

Erstellt für die

**SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH**

durch

**Dr. Holger Schmitz  
Dr. Max Helleberg  
Noerr LLP**

Im März 2020

## Inhaltsverzeichnis

<b>A. SACHVERHALT UND FRAGESTELLUNG</b> .....	<b>3</b>
I.    ENTWICKLUNGSMAßNAHME „OSTFELD“.....	3
II.   BESTIMMUNG DES ENTWICKLUNGSUNBEEINFLUSSTEN ANFANGSWERTS DER GRUNDSTÜCKE IM KÜNFTIGEN GELTUNGSBEREICH DER ENTWICKLUNGSSATZUNG „OSTFELD“ DURCH DEN GUTACHTERAUSSCHUSS .....	3
III.  SCHREIBEN DER RECHTSANWALTSKANZLEI SCHÖNEFELDER, ZIEGLER, LEHNERS .....	4
IV.  FRAGESTELLUNG .....	4
<b>B. EXECUTIVE SUMMARY</b> .....	<b>5</b>
<b>C. RECHTLICHE WÜRDIGUNG</b> .....	<b>9</b>
I.    TATBESTAND .....	9
1.  Land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen im Geltungsbereich der Entwicklungssatzung „Ostfeld“ 9	
2.  Belegenheit der Flächen in Gebieten, in denen sich kein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hat .....	10
a)  Rechtlicher Maßstab .....	10
b)  Anwendung auf den vorliegenden Sachverhalt.....	11
II.   RECHTSFOLGE.....	12
1.  Problemaufriss.....	13
2.  Möglichkeit der differenzierenden Behandlung von Agrarland nach der Immobilienwertverordnung ..	15
3.  Gesetzeshistorie und gesetzgeberischer Wille .....	17
4.  Ratio der Vorschrift.....	23
5.  Verfassungsrechtliche Vorgaben .....	23
a)  Keine Fiktion des Entschädigungswertes.....	25
b)  Keine qualitativ andere Betroffenheit .....	26
c)  Irrelevanz der Preiskontrolle nach dem Grundstücksverkehrsgesetz .....	26
d)  Kein Entzug der Grundlage land- und forstwirtschaftlicher Betriebe.....	28

## A. Sachverhalt und Fragestellung

### I. Entwicklungsmaßnahme „Ostfeld“

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden („StVV“) beschloss am 29.06.2017 die Durchführung vorbereitender Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 BauGB für den Bereich Ostfeld/Kalkofen (Beschluss-Nr. 0231). Die StVV nahm den Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen mit Beschluss vom 12.12.2019 zur Kenntnis (Beschluss-Nr. 0621). Ergebnis der Untersuchungen ist, dass die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für einen Satzungsbeschluss für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme vorliegen. Aufgrund der großen Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsstätten, die das vorhandene planerische Potential strukturell und bei weitem übersteigt, beabsichtigt der Magistrat der StVV empfehlen, die Entwicklungssatzung förmlich zu beschließen.

### II. Bestimmung des entwicklungsunbeeinflussten Anfangswerts der Grundstücke im künftigen Geltungsbereich der Entwicklungssatzung „Ostfeld“ durch den Gutachterausschuss

Zwecks Bestimmung des entwicklungsunbeeinflussten Anfangswerts der Grundstücke im künftigen Geltungsbereich der Entwicklungssatzung „Ostfeld“ fertigte der Gutachterausschuss für Immobilienwerte für den Bereich der Landeshauptstadt Wiesbaden am 18.07.2017 das Gutachten 17-2017 („**Wertermittlungsgutachten**“) aus. Für sogenanntes „begünstigtes“ Agrarland ermittelte der Gutachterausschuss einen Anfangswert von EUR 12/m<sup>2</sup> für die Gemarkung Erbenheim und EUR 10/m<sup>2</sup> für die Gemarkung Kastel/Amöneburg. In dem Gutachten wird die Ermittlung des Anfangswerts für begünstigtes Agrarland wie folgt wiedergegeben:

*„Beim Grundstücksverkehr im Entwicklungsbereich bestimmt sich der Grundstückspreis nach einem von der beabsichtigten Entwicklung unbeeinflussten Wert, der sich nach der zum Bewertungsstichtag gegebenen Qualifizierung der Flächen als „besondere Flächen der Landwirtschaft“ bemisst, d.h. nach dem außerlandwirtschaftlichen Verkehrswert („begünstigtes Agrarland“).*

*Für die im Projektgebiet liegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen geht der Gutachterausschuss von den ermittelten Mittelwerten der innerland- und forstwirtschaftlichen Vergleichspreise in den Gemarkungen aus und berücksichtigt, aufgrund der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, eine Steigerung um das 2,1 fache des innerlandwirtschaftlichen Bodenpreises („begünstigtes Agrarland“).*

*Gutachten 17-2017, S. 13.*

Die rechtlichen Erwägungen, auf denen diese Ermittlung beruht, werden zuvor im Gutachten näher erläutert. Danach ging der Gutachterausschuss ungeachtet des

Umstandes, dass § 4 Abs. 1 Nr. 2 der Verordnung über Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken („**Wertermittlungsverordnung 1988**“ oder „**WertV 1988**“) nicht mehr gilt, von einem Weiterleben des darin anerkannten Entwicklungszustandes der „besonderen Flächen der Landwirtschaft“ aus. Dies ergebe sich aus der Begründung zu dem nunmehr geltenden § 5 Abs. 1 der zum 01.07.2010 in Kraft getretenen Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken („**Immobilienwertverordnung**“ oder „**ImmoWertV**“).

### **III. Schreiben der Rechtsanwaltskanzlei Schönefelder, Ziegler, Lehnert**

Mit Schreiben vom 03.03.2020 wandte sich die Rechtsanwaltskanzlei Schönefelder, Ziegler, Lehnert namens und im Auftrag von Eigentümern von Grundstücken im künftigen Geltungsbereich der Entwicklungssatzung „Ostfeld“ an den Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Wiesbaden und forderte ihn auf, das Verfahren zur Aufstellung der Entwicklungssatzung einzustellen. Die Forderung wird unter anderem mit der nach § 169 Abs. 4 BauGB angeblich erforderlichen Entschädigung zum Bauerwartungslandpreis begründet, die den betroffenen Eigentümern nicht angeboten worden sei. Zur Begründung dieser Rechtsauffassung wird zum einen auf ein Rechtsgutachten von *Prof. Dr. Wolff* (Universität Bayreuth) („**Rechtsgutachten**“) verwiesen, das dieser anlässlich einer Entwicklungsmaßnahme in München erstellt hatte. Zum anderen wird auf einen vom Gutachter stammenden juristischen Aufsatz verwiesen, in dem ebenfalls die Bedeutung von § 169 Abs. 4 BauGB für die Wertermittlung von landwirtschaftlich genutzten Grundstücken in Entwicklungsbereichen näher beleuchtet wird.

### **IV. Fragestellung**

Mit Blick auf das Schreiben der Rechtsanwaltskanzlei Schönefelder, Ziegler, Lehnert vom 03.03.2020 ist Noerr LLP von der SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH mit der Prüfung der Frage beauftragt worden, ob der Gutachterausschuss den entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert der landwirtschaftlich genutzten Grundstücke im künftigen Geltungsbereich der Entwicklungsmaßnahme „Ostfeld“ rechtskonform ermittelt hat.

## B. Executive Summary

Der Gutachterausschuss hat den entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert der landwirtschaftlich genutzten Grundstücke im künftigen Geltungsbereich der Entwicklungsmaßnahme „Ostfeld“ rechtskonform ermittelt.

Zusammenfassend ist von Folgendem auszugehen:

- Zunächst ist der Gutachterausschuss zutreffend davon ausgegangen, dass die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 169 Abs. 4 BauGB vorliegen. So gibt es land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen im künftigen Geltungsbereich der Entwicklungssatzung „Ostfeld“. Wir unterstellen, dass die von der Rechtsanwaltskanzlei Schönefelder, Ziegler, Lehnern vertretenen Personen Eigentümer von tatsächlich zu land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken genutzten Flächen sind. Darüber hinaus sind die Flächen, wie nach § 169 Abs. 4 BauGB erforderlich, in Gebieten belegen, in denen sich kein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hat. Eine Legaldefinition des Begriffs „innerlandwirtschaftlicher Verkehrswert“ gibt es zwar weder im Baugesetzbuch noch in der Immobilienwertverordnung. Es kann aber als konsentiert gelten, dass darunter der Wert zu verstehen ist, der sich aus der Veräußerung (nur) unter Landwirten mit Blick auf eine ausschließlich landwirtschaftliche Nutzung ergibt. Der Gutachterausschuss ermittelte in seinem Wertermittlungsgutachten (S. 7), dass für die land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen im Geltungsbereich der Entwicklungssatzung lediglich innerlandwirtschaftliche Verkehrswerte bestehen.
- Umstritten ist die Bedeutung der von § 169 Abs. 4 BauGB angeordneten Rechtsfolge. § 169 Abs. 4 BauGB erklärt § 153 Abs. 1 BauGB mit der Maßgabe für anwendbar, dass der Wert maßgebend ist, der in vergleichbaren Fällen im gewöhnlichen Geschäftsverkehr auf dem allgemeinen Grundstücksmarkt dort zu erzielen wäre, wo keine Entwicklungsmaßnahmen vorgesehen sind. Diese Rechtsfolgenanordnung ist bei einer streng am Wortlaut orientierten Auslegung problematisch, weil es keine Fälle gibt, in denen Grundstücke, die rein landwirtschaftlich genutzt werden und die keinen vom innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichenden Verkehrswert haben, dennoch zu einem anderen Wert verkauft werden. Das sich aus dem unklaren Wortlaut ergebende Bedeutungsvakuum wird durch zwei konkurrierende Positionen auszufüllen versucht. Die herrschende Auffassung meint in Anknüpfung an § 4 Abs. 1 WertV 1988, durch § 169 Abs. 4 BauGB werde eine Einordnung und Entschädigung als „begünstigtes“ Agrarland angeordnet. *Wolff* meint demgegenüber, dass sich insbesondere aus der Gesetzgebungshistorie ergebe, dass eine Entschädigung zum Bauerwartungslandpreis zu erfolgen habe.

- Im Wertgutachten wird zu Recht von einer Entschädigung zum Preis für „begünstigtes“ Agrarland ausgegangen. Maßgeblich ist im Ausgangspunkt zunächst, dass auch nach der geltenden Immobilienwertverordnung eine Differenzierung zwischen „reinem“ und „begünstigten“ Agrarland nach wie vor zulässig ist, obwohl sich diese Kategorien *expressis verbis* nur in § 4 Abs. 1 WertV 1988 finden. Allerdings wird – worauf auch im Wertermittlungsgutachten hingewiesen wird – in der Begründung der nunmehr geltenden Immobilienwertverordnung explizit darauf hingewiesen, dass an diese Kategorien nach wie vor angeknüpft werden kann. Die Immobilienwertverordnung ist insbesondere über § 4 Abs. 3 ImmoWertV für eine Ausdifferenzierung der in § 5 ImmoWertV aufgeführten Entwicklungszustände offen. Das geltende Recht steht einem „Weiterleben“ der in § 4 Abs. 1 WertV 1988 enthaltenen Kategorien von Entwicklungszuständen also nicht entgegen.
- Darüber hinaus ergibt sich aus der Gesetzeshistorie eindeutig, dass der Gesetzgeber die Praxis, Landwirte zum Preis für „begünstigtes“ Agrarland zu entschädigen, goutierte. Die Gesetzesmaterialien aus dem Jahr 1971, als das Städtebauförderungsgesetz verabschiedet wurde, sind insofern zwar noch unergiebig. Aus ihnen ergibt sich lediglich, dass der Gesetzgeber eine Privilegierung der Land- und Forstwirte beabsichtigte. Er legte sich dabei aber nicht fest, wie weit diese Privilegierung reichen sollte. Spätestens mit Inkrafttreten der Wertermittlungsverordnung 1988 etablierte sich die Praxis, Landwirte zu Preisen für „begünstigtes“ Agrarland zu entschädigen. Insbesondere das Oberlandesgericht Frankfurt befürwortete eine derartige Entschädigung. Trotz dieser Praxis nahm der Gesetzgeber die Überarbeitung des § 169 Abs. 4 BauGB im Jahr 1993 nicht zum Anlass, diese Praxis zu unterbinden. Seinerzeit strich er den bis dahin in § 169 Abs. 4 BauGB enthaltenen Einschub „in den Gebieten, in denen sich kein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hat“, wobei diese Änderung rund ein- einhalb Jahre wieder zurückgenommen wurde. Im Gegenteil verwies er damals in der Gesetzesbegründung darauf, dass sich der Anfangswert für die Grundstücke im Entwicklungsbereich „nach den in § 4 Abs. 1 bis 4 der Wertermittlungsverordnung genannten Entwicklungsstufen“ zu richten habe (BT-Drs. 12/4340, S. 21 f.). Wäre die These von *Wolff* zutreffend, der Gesetzgeber habe eine Entschädigung mindestens zum Bauerwartungslandpreis gewollt, hätte er in der zitierten Passage in der Begründung zum Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993 lediglich auf § 4 Abs. 2 bis 5 WertV 1988 verwiesen. Denn eine Entschädigung als „reines“ Agrarland ist nach Auffassung von *Wolff* schlechterdings ausgeschlossen. Der Gesetzgeber verwies jedoch gerade auch auf § 4 Abs. 1 WertV 1988. Selbst wenn man demnach davon ausgehen sollte, der historische Gesetzgeber des Jahres 1971

habe eine Entschädigung allein zum Bauerwartungslandpreis gewollt – *quod non* –, so hätte sich dieser Wille zwischenzeitlich gewandelt.

- Auf der Grundlage des sich aus der Gesetzeshistorie ergebenden gesetzgeberischen Willens lässt sich § 169 Abs. 4 BauGB zutreffend deuten: Richtiger Weise ist derjenige (fiktive) Entwicklungszustand maßgeblich, der noch am ehesten mit dem tatsächlich gegebenen Entwicklungszustand vergleichbar ist. Nur insofern handelt es sich noch um „vergleichbare Fälle“ i.S.v. § 169 Abs. 4 BauGB. Die Privilegierung bewirkt demnach stets nur, dass ein um eine Entwicklungsstufe höherer Entwicklungszustand fingiert wird.
- Ohne dass es darauf nach dem Vorstehenden noch darauf ankommt, wird der vorstehende Befund, der Gesetzgeber habe eine Entschädigung „nur“ als „begünstigtes“ Agrarland i.S.v. § 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988 gewollt, durch die Feststellung plausibilisiert, dass eine Entschädigung zum Bauerwartungslandpreis verfassungsrechtlich nicht zu rechtfertigen wäre. Mit der in § 169 Abs. 4 BauGB enthaltenen Privilegierung geht zunächst unstreitig eine Ungleichbehandlung von wesentlich Gleichem einher: Die auf die gleiche Art und Weise durch die Entwicklungssatzung Betroffenen werden ungleich behandelt, indem Land- und Forstwirte, anders als die anderen Grundstückseigentümer, nicht entsprechend des tatsächlich gegebenen Entwicklungszustandes ihrer Grundstücke entschädigt werden. Diese Ungleichbehandlung von wesentlich Gleichem lässt sich zunächst nicht mit der Erwägung rechtfertigen, eine auf einer Fiktion aufbauende Privilegierung liege gar nicht vor, weil die fraglichen Flächen aufgrund der Entwicklungsmaßnahme tatsächlich mehr wert seien. Schon aus § 169 Abs. 4 BauGB ergibt sich unmittelbar, dass die durch eine Entwicklungsmaßnahme bewirkte Werterhöhung gerade keine Rolle spielen soll. Dann kann sie aber offensichtlich nicht zugleich als Rechtfertigung für eine Privilegierung herangezogen werden.
- Neben der Sache liegt auch der Einwand, durch eine Preiskontrolle nach dem Grundstücksverkehrsgesetz würden die Preise landwirtschaftlich genutzter Flächen künstlich niedrig gehalten. Aus §§ 8, 9 Abs. 3 GrStVG ergibt sich, dass in vielen praxis- und wirtschaftsrelevanten Konstellationen überhaupt keine Preisprüfung stattfindet. Dies gilt namentlich für den Fall, dass sich landwirtschaftliche Flächen zu Bauerwartungsland, Rohbauland oder baureifes Land i.S.v. § 5 ImmoWertV wandeln und sodann veräußert werden. In den (wenigen) Fällen, in denen eine Preisprüfung durchzuführen ist, handelt es sich zudem lediglich um eine grobmaschige Willkürprüfung. Im Übrigen ergibt sich aus §§ 5 und 6 ImmoWertV, dass rechtliche Umstände, die Auswirkungen auf die Wertigkeit eines Grundstücks haben, stets bei der Wertermittlung berücksichtigt werden müssen. Wenn etwa nach § 6 Abs. 1 ImmoWertV das geltende

Bauplanungsrecht bei der Wertermittlung mit zu berücksichtigen ist, so ist nicht ersichtlich, warum die Auswirkungen des Grundstücksverkehrsgesetz unberücksichtigt bleiben sollten. Wenn und soweit das Grundstücksverkehrsgesetz den Wert einer landwirtschaftlich genutzten Flächen beeinflusst, so wird demnach nicht ein objektiv richtiger Verkehrswert „verfälscht“, sondern der durch das Grundstücksverkehrsgesetz beeinflusste Verkehrswert ist der „objektiv“ richtige.

- Die fiktive „Höherstufung“ um zwei Stufen von Entwicklungszuständen lässt sich schließlich nicht mit der Behauptung rechtfertigen, den Landwirten werde im Fall des Einzugs ihrer Grundstücke zugleich die Betriebsgrundlage entzogen. Pauschal von Betriebsgefährdungen auszugehen, dürfte schon deswegen nicht möglich sein, weil Landwirte nicht selten räumlich voneinander getrennte Äcker bewirtschaften. Zu kurz greift ferner die Argumentation, die Zulässigkeit von Entwicklungsmaßnahmen hänge nicht davon ab, ob Zukäufe oder Landtäusche etc. möglich seien. Die Intensität der betriebswirtschaftlichen Betroffenheit ist im Rahmen der spezifisch eigentumsrechtlichen Abwägung, aber auch in der planerischen Abwägung nach § 165 Abs. 3 Satz 2 BauGB zu berücksichtigen. Besonderes Gewicht muss in der Abwägung einer drohenden Existenzvernichtung zukommen. Daher hängt die Rechtmäßigkeit der Entwicklungsmaßnahme auch davon ab, ob das öffentliche Interesse an der Durchführung einer Entwicklungsmaßnahme auch in Anbetracht unter Umständen erheblicher privater Betroffenheiten überwiegt.
- Der Verweis auf den Umstand, dass bei Land- und Forstwirten immer auch die betrieblichen Grundlagen zumindest tangiert werden, enthält gleichwohl einen wahren Kern: Auch unterhalb der Schwelle der Existenzgefährdung geht eine Entwicklungsmaßnahme für Land- und Forstwirte per se mit einem Eingriff in ihre nach Art. 12 Abs. 1 GG geschützte Berufsfreiheit einher, mag sie auch oftmals gerechtfertigt sein. Diese pauschale Betroffenheit wird man bei sonstigen Grundstückseigentümern in dieser Form nicht unterstellen können. Sie rechtfertigt es, Land- und Forstwirte moderat zu privilegieren, indem ihre Flächen als „begünstigtes“ Ackerland eingeordnet werden. Eine darüber hinausgehende Privilegierung wäre aber verfassungsrechtlich nicht mehr zu rechtfertigen.

## C. Rechtliche Würdigung

Nach § 169 Abs. 4 BauGB ist auf land- oder forstwirtschaftlich genutzte Grundstücke § 153 Abs. 1 BauGB mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, dass in den Gebieten, in denen sich kein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hat, der Wert maßgebend ist, der in vergleichbaren Fällen im gewöhnlichen Geschäftsverkehr auf dem allgemeinen Grundstücksmarkt dort zu erzielen wäre, wo keine Entwicklungsmaßnahmen vorgesehen sind. Während die tatbestandlichen Voraussetzungen dieser Vorschrift bezogen auf weite Bereiche des in Aussicht genommenen Entwicklungsgebiets unstreitig vorliegen (dazu unter I.), ist die Rechtsfolge aufgrund des schillernden Wortlaut bis heute umstritten. Die Rechtsanwendung durch den Gutachterausschuss hält einer kritischen Würdigung mit Blick auf die Kritik der Rechtsanwaltskanzlei Schönfelder, Ziegler, Lehnert allerdings stand (dazu unter II.).

### I. Tatbestand

Die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 169 Abs. 4 BauGB liegen vor. Bei den hier fraglichen Grundstücken handelt es sich um land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen (dazu unter 1.). Sie liegen zudem in Gebieten, in denen sich kein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hat (dazu unter 2.)

#### 1. Land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen im Geltungsbereich der Entwicklungssatzung „Ostfeld“

Der Einwand der Rechtsanwaltskanzlei Schönfelder, Ziegler, Lehnert, Eigentümer seien nach § 169 Abs. 4 BauGB zum Bauerwartungslandpreis zu entschädigen, bezieht sich auf land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen im künftigen Geltungsbereich der Entwicklungssatzung „Ostfeld“. Nach der Legaldefinition in § 201 BauGB ist Landwirtschaft im Sinne dieses Gesetzbuchs insbesondere der Ackerbau, die Wiesen- und Weidewirtschaft einschließlich Tierhaltung, soweit das Futter überwiegend auf den zum landwirtschaftlichen Betrieb gehörenden, landwirtschaftlich genutzten Flächen erzeugt werden kann, die gartenbauliche Erzeugung, der Erwerbsobstbau, der Weinbau, die berufsmäßige Imkerei und die berufsmäßige Binnenfischerei. Derartig genutzten Flächen befinden sich im künftigen Geltungsbereich der Entwicklungssatzung „Ostfeld“.

Der Klarheit halber ist darauf hinzuweisen, dass § 169 Abs. 4 BauGB – anders als § 5 Abs. 1 ImmoWertV – auf die tatsächliche Nutzung der Flächen zu land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken abstellt. Wir unterstellen für dieses Gutachten, dass die von der Rechtsanwaltskanzlei Schönfelder, Ziegler, Lehnert

vertretenen Personen Eigentümer von tatsächlich zu land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken genutzten Flächen sind.

**2. Belegenheit der Flächen in Gebieten, in denen sich kein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hat**

§ 169 Abs. 4 BauGB gilt nur in Gebieten, in denen sich kein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hat. Dort, wo sich ein abweichender, d.h. über dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert liegender Verkehrswert gebildet hat, ist in Anwendung von § 169 Abs. 1 Nr. 6 i.V.m. § 153 Abs. 1 BauGB allein dieser abweichende Verkehrswert maßgeblich.

*Vgl. Wolff, DVBl 2017, 1535 (1540); Schlichter/Roeser, in: Schlichter u.a. (Hrsg.), Berliner Kommentar zum BauGB, 1. Lfg. 2002, § 169 Rn. 22, unter Verweis auf Nds. OVG, Urteil vom 15. Dezember 1977 – I A 311/74 –, NJW 1979, 1316.*

Gemessen am einschlägigen rechtlichen Maßstab (dazu unter a)) liegen die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Geltungsbereich der Entwicklungssatzung „Ostfeld“ in Gebieten, in denen sich kein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hat (dazu unter b)).

**a) Rechtlicher Maßstab**

Die Voraussetzung, dass die fraglichen Grundstücken in Gebieten liegen müssen, in denen sich kein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hat, geht von einer Dichotomie des innerlandwirtschaftlichen Verkehrswerts und eines hiervon abweichenden Verkehrswerts aus. Der abweichende Verkehrswert wird auch „außerlandwirtschaftlicher“ oder „gewöhnlicher“ Verkehrswert genannt.

Eine Legaldefinition des Begriffs „innerlandwirtschaftlicher Verkehrswert“ gibt es weder im Baugesetzbuch noch in der Immobilienwertverordnung. Es kann aber als konsentiert gelten, dass darunter der Wert zu verstehen ist, der sich aus der Veräußerung (nur) unter Landwirten mit Blick auf eine ausschließlich landwirtschaftliche Nutzung ergibt. Der innerlandwirtschaftliche Verkehrswert zeichnet sich dementsprechend dadurch aus, dass er nicht durch eine irgendwie geprägte Bauerwartung beeinflusst wird.

*BGH, Beschluss vom 27. April 2001 – BLw 14/00 –, Rn. 7, juris (in Bezug auf § 9 Abs. 1 Nr. 3 GrdstVG); ferner Kleiber, DVBl 1994, 726 (729); DVBl 2017, 1535 (1539); Schlichter/Roeser, in: Schlichter u.a. (Hrsg.), Berliner Kommentar zum BauGB, 1. Lfg. 2002, § 169 Rn. 22.*

Abweichende Verkehrswerte i.S.v. § 169 Abs. 4 BauGB sind gegeben, wenn die Grundstücke auch von Nicht-Landwirten mit der Erwartung erworben und veräußert werden, die Grundstücken in absehbarer Zukunft auch zu außerlandwirtschaftlichen oder außerforstwirtschaftlichen Zwecken nutzen zu können.

*Vgl. Wolff, DVBl 2017, 1535 (1539).*

Inwieweit der innerlandwirtschaftliche Verkehrswert und der hiervon abweichende Verkehrswert an § 4 Abs. 1 WertV 1988 anknüpfen, der zwischen „reinem“ (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 WertV 1988) und „begünstigtem“ (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988) Ackerland differenziert, ist umstritten. Mit Blick auf die hier interessierende Vorgabe, dass die fraglichen Grundstücke in Gebieten liegen müssen, in denen sich kein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hat, ist diese Frage indes ohne Belang.

b) Anwendung auf den vorliegenden Sachverhalt

Der Gutachterausschuss ermittelte zunächst Kaufpreise für „innerlandwirtschaftliche“ Flächen in den Gemarkungen Erbenheim und Kastel im Wege des Vergleichsverfahrens nach § 15 ImmoWertV. Je Gemarkung konnten neun Verkaufsvorgänge in den Jahren 2010 bis 2015 bzw. 2017 identifiziert werden. Die so ermittelten Werte wurden den Kaufpreisen für „außerland- und außerforstwirtschaftliche“ Flächen „im Stadtbereich Wiesbaden“ gegenübergestellt (Wertermittlungsgutachten, S. 11). Der Gutachterausschuss konnte also keine „außerland- und außerforstwirtschaftlichen“ Flächen innerhalb des künftigen Geltungsbereichs der Entwicklungssatzung „Ostfeld“ identifizieren. Dementsprechend heißt es an anderer Stelle in dem Wertermittlungsgutachten explizit:

*„Die Analyse der Kaufpreissammlung sowie die Planungshistorie hat für das Entwicklungsgebiet ergeben, dass für keinen Bereich eine Bauerwartung vorgelegen hat und sich – unabhängig von der Bauleitplanung – auch kein Teilmarkt mit erhöhten Bodenpreisen gebildet hat.“*

*Wertermittlungsgutachten, S. 7.*

Diese Feststellung erscheint nicht zuletzt vor dem Hintergrund plausibel, dass die fraglichen Flächen im maßgeblichen Flächennutzungsplan 2010 als landwirtschaftlich zu nutzende Flächen dargestellt werden (Wertermittlungsgutachten, S. 7).

Demnach ist davon auszugehen, dass die Grundstücke in Gebieten belegen sind, in denen sich kein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hat.

## II. Rechtsfolge

Als Rechtsfolge schreibt § 169 Abs. 4 BauGB die Anwendung der Vorschrift des § 153 Abs. 1 BauGB unter der Maßgabe vor, dass der Wert maßgeblich ist, der in vergleichbaren Fällen im gewöhnlichen Geschäftsverkehr auf dem allgemeinen Grundstücksmarkt dort zu erzielen wäre, wo keine Entwicklungsmaßnahmen vorgesehen sind. Der schillernde Wortlaut hat dazu beigetragen, dass der genaue Gehalt der Rechtsfolgenanweisung bis heute umstritten ist (dazu unter 1.). Das Wertermittlungsgutachten hält einer kritischen Würdigung in rechtlicher Hinsicht indes stand. Im Ausgangspunkt ist zunächst festzuhalten, dass auch nach der geltenden Immobilienwertverordnung eine Differenzierung im Sinne von § 4 Abs. 1 WertV 1988 zwischen „reinem“ und „begünstigten“ Agrarland zulässig und geboten ist (dazu unter 2.). Aus einer Analyse der Gesetzesmaterialien aus dem Jahr 1971 ergibt sich, dass der Gesetzgeber durchaus eine Privilegierung der Land- und Forstwirte beabsichtigte, allerdings ohne sich festzulegen, wie weit diese Privilegierung reicht. Unzweifelhaft ergibt sich aus der Gesetzeshistorie aber auch, dass der Gesetzgeber im Jahr 1993 einer Einordnung und Entschädigung als „begünstigtes“ Agrarland für mit in § 169 Abs. 4 BauGB in Einklang stehend betrachtete und dies auch nicht ändern wollte. Selbst wenn man demnach davon ausgehen sollte, der historische Gesetzgeber des Jahres 1971 habe eine Entschädigung allein zum Bauerwartungslandpreis gewollt – *quod non* –, so hätte sich dieser Wille mittlerweile gewandelt (dazu unter 3.). Auf der Grundlage des sich aus der Gesetzeshistorie ergebenden gesetzgeberischen Willens lässt sich § 169 Abs. 4 BauGB zutreffend deuten: Richtiger Weise ist derjenige (fiktive) Entwicklungszustand maßgeblich, der noch am ehesten mit dem tatsächlich gegebenen Entwicklungszustand vergleichbar ist. Nur insofern handelt es sich noch um „vergleichbare Fälle“ i.S.v. § 169 Abs. 4 BauGB. Die Privilegierung bewirkt demnach stets nur, dass ein um eine Entwicklungsstufe höherer Entwicklungszustand fingiert wird (dazu unter 4.). Ohne dass es darauf nach dem Vorstehenden noch darauf ankäme, ist schließlich darauf hinzuweisen, dass eine Entschädigung zum Bauerwartungslandpreis verfassungsrechtlich nicht zu rechtfertigen wäre (dazu unter 5.). Der Befund, der Gesetzgeber habe eine Entschädigung „nur“ als „begünstigtes“ Agrarland i.S.v. § 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988 gewollt, erscheint auch vor diesem Hintergrund plausibel.

## 1. Problemaufriss

Der Wortlaut von § 169 Abs. 4 BauGB ist in der Literatur als sibyllinisch bezeichnet worden.

*Kleiber, DVBl 1994, 726 (730).*

Dieses Verdikt bezieht sich vor allem auf die Rechtsfolgenanordnung. Im Ausgangspunkt gilt § 153 Abs. 1 BauGB, demzufolge bei der Bemessung der Entschädigungsleistung Werterhöhungen, die lediglich durch die Aussicht auf die Entwicklung, durch ihre Vorbereitung oder ihre Durchführung eingetreten sind, nur insoweit berücksichtigt werden können, als der Betroffene diese Werterhöhungen durch eigene Aufwendungen zulässigerweise bewirkt hat. Diese Vorgabe wird durch die „Maßgabe“ des § 169 Abs. 4 BauGB modifiziert, indem der Wert maßgebend sein soll, der in vergleichbaren Fällen im gewöhnlichen Geschäftsverkehr auf dem allgemeinen Grundstücksmarkt dort zu erzielen wäre, wo keine Entwicklungsmaßnahmen vorgesehen sind. Dabei bleibt allerdings unklar, wann einer der „vergleichbaren Fällen im gewöhnlichen Geschäftsverkehr“ vorliegen soll. Insofern zutreffend weist *Wolff* darauf hin, dass es Fälle, in denen Grundstücke, die rein landwirtschaftlich genutzt werden und die keinen vom innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichenden Verkehrswert haben, aber dennoch zu einem anderen Wert verkauft werden, nicht gibt.

*Wolff, DVBl 2017, 1535 (1540).*

Gäbe es derartige Vergleichsfälle, wäre § 169 Abs. 4 BauGB zudem schon tatbestandlich gar nicht anwendbar, weil die Grundstücke in einem Gebiet lägen, in denen sich ein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hätte (s.o).

Das sich aus dem unklaren Wortlaut ergebende Bedeutungsvakuum wird durch zwei konkurrierende Positionen auszufüllen versucht, wobei die Deutungen unmittelbar Auswirkung auf die Kategorisierung des Entwicklungsstandes nach § 5 Abs. 1 ImmoWertV haben, die letztlich für die Höhe der potentiellen Entschädigung entscheidend ist. Um die heute jeweils befürworteten Kategorisierungen besser nachvollziehen zu können, ist es hilfreich, sich zunächst die Stufen der Entwicklungszustände nach der Immobilienwertverordnung und nach der Wertermittlungsverordnung 1988 zu vergegenwärtigen.

<b>ImmoWertV</b>	<b>WertV 1988</b>
1. Flächen der Land- und Forstwirtschaft (§ 5 Abs. 1 ImmoWertV)	1. Flächen der Land- und Forstwirtschaft (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 WertV 1988)
	2. privilegierte Flächen der Land- und Forstwirtschaft (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988)
2. Bauerwartungsland (§ 5 Abs. 2 ImmoWertV)	3. Bauerwartungsland (§ 4 Abs. 2 WertV 1988)
3. Rohbauland (§ 5 Abs. 3 ImmoWertV)	4. Rohbauland (§ 4 Abs. 3 WertV 1988)
4. baureifes Land (§ 5 Abs. 4 ImmoWertV)	5. baureifes Land (§ 4 Abs. 4 WertV 1988)

Die herrschende Auffassung meint in Anknüpfung an § 4 Abs. 1 WertV 1988, durch § 169 Abs. 4 BauGB werde eine Einordnung und Entschädigung als „begünstigtes“ Agrarland angeordnet. Zwar sehe § 5 Abs. 1 ImmoWertV einen derartigen Entwicklungszustand nicht mehr vor, allerdings könne die in § 4 Abs. 1 WertV 1988 enthaltene Differenzierung zwischen „reinen Flächen der Land- und Forstwirtschaft“ und „besonderen Flächen der Land- und Forstwirtschaft“ nach wie vor Geltung verlangen.

*Schmidt-Eichstaedt, in: Brügelmann (Hrsg.), BauGB Kommentar, 112. Lfg. 2019, § 169 Rn. 49; ferner wohl auch Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger (Hrsg.), BauGB Kommentar, 135. EGL 2019, § 169 Rn. 70; für eine Einordnung und Entschädigung als „begünstigtes“ Agrarland noch unter der Geltung der Wertermittlungsverordnung 1988 OLG Frankfurt, Urteil vom 26. März 2007 – 100 U 5/96 (Baul) –, Rn. 40, juris; Bbg. OLG, Urteil vom 29. Juni 2000 – 5 U 257/98 –, Rn. 53, juris.*

Diese Position wird auch im Wertermittlungsgutachten (S. 8 f.) vertreten und angewendet.

*Wolff* meint demgegenüber, insbesondere aus der Gesetzgebungshistorie ergebe sich, dass schon der historische Gesetzgeber eine weiterreichende Privilegierung der Land- und Forstwirte gewollt habe. § 169 Abs. 4 BauGB sei dahingehend auszulegen, dass der Erwerb bzw. die Entschädigung für die Ent-

eignung land- und forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke zum Bauerwartungslandpreis zu erfolgen habe.

*Wolff, DVBl 2017, 1535 (1542).*

Dies gelte nicht erst, aber jedenfalls seit Außerkrafttreten der Wertermittlungsverordnung 1988, weil die seitdem geltende Immobilienwertverordnung den auf § 169 Abs. 4 BauGB zugeschnittenen Entwicklungszustand der privilegierten Flächen der Land- und Forstwirtschaft (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988) nicht mehr kenne.

## **2. Möglichkeit der differenzierenden Behandlung von Agrarland nach der Immobilienwertverordnung**

Im Ausgangspunkt ist festzuhalten, dass die geltende Immobilienwertverordnung einer differenzierenden Behandlung von Agrarland entgegen der Auffassung von *Wolff* (Rechtsgutachten, S. 34) nicht entgegensteht.

Zwar differenziert § 5 Abs. 1 ImmoWertV, anders als § 4 Abs. 1 WertV, nicht mehr zwischen „reinem“ und „privilegierten“ Agrarland. Indes heißt in der Begründung der Immobilienwertverordnung explizit:

*„Unter der lediglich redaktionell geänderten Überschrift übernimmt Absatz 1 (Flächen der Land- und Forstwirtschaft) weitgehend den bisherigen § 4 Absatz 1 Nummer 1 WertV. Er umfasst, da der bisherige § 4 Absatz 1 Nummer 2 WertV nicht übernommen wird (vgl. sogleich unten), sämtliche land- oder forstwirtschaftlich nutzbare Flächen, die nicht Bauerwartungsland, Rohbauland oder baureifes Land sind, und ist dementsprechend weiter gefasst als der bisherige § 4 Absatz 1 Nummer 1 WertV.“*

*[...] Die typischen Grundstücksmerkmale einer land- oder forstwirtschaftlichen Fläche werden nun durch den neuen Absatz 1 ausreichend erfasst. Eine differenzierte Behandlung des Agrarlands entsprechend seiner jeweiligen Wertigkeit wie nach geltendem Recht bleibt im Übrigen zulässig. Dies wird durch den neuen § 4 Absatz 3 verdeutlicht (vgl. dazu im Einzelnen die Begründung zu § 4 Absatz 3).“*

*BR-Drs. 171/10, S 40.*

Aus der Verordnungsbegründung ergibt sich zunächst, dass der früher in § 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988 aufgeführte Entwicklungszustand nunmehr von § 5 Abs. 1 ImmoWertV erfasst wird. Weiter ergibt sich aus der Verordnungsbegründung aber auch, dass eine differenzierte Behandlung des Agrarlands entsprechend seiner jeweiligen Wertigkeit wie nach geltendem Recht zulässig

bleibt. Insofern wird in der Verordnungsbegründung sodann auf die Begründung zu § 4 Abs. 3 ImmoWertV verwiesen. Nach dieser Vorschrift können neben dem Entwicklungszustand bei der Wertermittlung weitere Umstände berücksichtigt werden. In der Begründung zu § 4 Abs. 3 ImmoWertV werden in der Vorschrift

*„namentlich stadtentwicklungspolitisch relevante Gebietskulissen bzw. Rahmenbedingungen aufgegriffen.“*

*BR-Drs. 171/10, S 37.*

Der Ordnungsgeber wollte also die unter der Wertermittlungsverordnung 1988 mögliche differenzierende Behandlung von Agrarland spezifisch mit Blick auf „stadtentwicklungspolitisch relevante Gebietskulissen bzw. Rahmenbedingungen“ weiterhin ermöglichen.

Nicht nur vor diesem Hintergrund erstaunt der – indes nicht näher erläuterte – Einwand von *Wolff*, die in § 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988 aufgelisteten Merkmale, die Ackerland zu privilegiertem Ackerland werden ließen, seien nicht Faktoren, wegen derer Gebiete für Entwicklungsmaßnahme in Betracht kämen.

*Vgl. Wolff, DVBl 2017, 1535 (1542 f.).*

Dieser Einwand liegt auch deswegen neben der Sache, weil § 169 Abs. 4 BauGB – wie *Wolff* selbst konstatiert – die Fiktion eines bestimmten, tatsächlich nicht gegebenen Entwicklungszustandes anordnet. Insofern kann es von vornherein nicht darauf ankommen, ob in § 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988 Merkmale aufgelistet werden, aufgrund derer Gebiete für Entwicklungsmaßnahme in Betracht kommen.

Ungeachtet dessen liegt auf der Hand, dass die Fiktion des Entwicklungszustandes „privilegiertes Ackerland“ den tatsächlichen Verhältnissen – es handelt sich tatsächlich stets um „reines Ackerland“, ansonsten wäre § 169 Abs. 4 BauGB gar nicht anwendbar – in jedem Fall näher kommt als die Fiktion „Bauerwartungsland“. Die in § 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988 genannten Faktoren – landschaftliche oder verkehrliche Lage der Flächen, ihre Funktion und ihre Nähe zu Siedlungsgebieten – sind genau diejenigen Aspekte, die Flächen für eine Entwicklungsmaßnahme interessant machen.

*So auch das Oberlandesgericht Frankfurt (Urteil vom 26. März 2007 – 100 U 5/96 (Baul) –, Rn. 40, juris) spezifisch in Bezug auf das hoch verdichtete Rhein-Main-Gebiet.*

Der Anknüpfung an die Differenzierung zwischen „reinem“ und „begünstigtem“ Agrarland kann schließlich entgegen der Darstellung von *Wolff* (Rechtsgutachten, S. 33, 35) nicht entgegen gehalten werden, auch für „begünstigtes“ Agrarland seien noch innerlandwirtschaftliche Verkehrswerte entrichtet worden, eine Entschädigung zu diesem Wert könne dementsprechend nicht von § 169 Abs. 4 BauGB angeordnet worden sein. § 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988 stellt schon seinem Wortlaut nach explizit nicht nur darauf ab, dass sich die fragliche Fläche für außerlandwirtschaftliche oder außerforstwirtschaftliche Nutzungen eignet, sondern auch darauf, dass insofern im gewöhnlichen Geschäftsverkehr eine dahingehende Nachfrage tatsächlich besteht. Diese tatsächlich vorhandene Nachfrage schließt eine Einordnung als rein innerlandwirtschaftliche Fläche aus. Denn der Wert wird gerade nicht (mehr) ausschließlich mit Blick auf eine landwirtschaftliche Nutzung ermittelt.

### 3. Gesetzeshistorie und gesetzgeberischer Wille

Für die Auffassung, der Erwerb bzw. die Entschädigung für die Enteignung land- und forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke habe zum Wert für Bau-erwartungsland zu erfolgen, wird zunächst der sich aus der Gesetzeshistorie ergebende gesetzgeberische Wille ins Feld geführt.

*Ausführlich Wolff, Rechtsgutachten, S. 13 ff.*

§ 164 Abs. 4 BauGB entspricht seinem Wortlaut nach § 57 Abs. 7 StBauFG. Diese Norm war schon im Gesetzgebungsverfahren Gegenstand ausführlicher Beratungen. Der Regierungsentwurf zu § 48 Abs. 5 StBauFG-E – der später im Gesetzgebungsverfahren zu § 57 Abs. 7 StBauFG werden sollte – sah eine Ermächtigung des Bundesministers für Städtebau und Wohnungswesen vor, unter angemessener Berücksichtigung der besonderen Belange der Land- und Forstwirtschaft in einer Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und des Bundesrates Vorschriften über die Mindesthöhe des Verkehrswertes landes- und forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke in städtebaulichen Entwicklungsbereichen aufzunehmen.

*BT-Drs. VI/510, S. 19.*

Zur Begründung hieß es insbesondere, es solle klargestellt werden, dass der „Verkehrswert“ und nicht der „landwirtschaftliche Nutzwert“ maßgebend sein soll.

*BT-Drs. VI/510, S. 49.*

Der Bundesrat stand dem Entwurf kritisch gegenüber. Er sprach sich insbesondere dafür aus, gesetzlich festzulegen, dass bei einem Erwerb von land- und forstwirtschaftlichen Grundstücken von einem Preis für vergleichbares Bauerwartungsland auszugehen sei. Der Bundesrat begründet seinen Änderungsvorschlag wie folgt:

*„Die Grundstückseigentümer im Entwicklungsgebiet, die ihren gesamten Landbesitz aus Gründen aufgeben müssen, die anders als im Sanierungsgebiet mit dem bisherigen Zustand des Gebiets nichts zu tun haben, bringen ein größeres Opfer als die Eigentümer im Sanierungsgebiet. Es erscheint deshalb angebracht, die Entschädigung insoweit zu differenzieren. Da nur der Preis für vergleichbare Bauerwartungsland vorgesehen ist, können spekulativ überhöhte Preise bei dieser Regelung auch nicht gefordert werden.“*

BT-Drs. VI/510, S. 66 f.

Die Bundesregierung lehnte eine Änderung ihres Gesetzesentwurfs ab und begründete dies wie folgt:

*„Der Änderungsvorschlag bedeutet, daß den Eigentümern land- oder forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke, die noch nicht Bauerwartungsland sind, eine höhere Entschädigung als der Wert, wie er sonst im Rahmen des Gesetzesentwurfs bei Enteignungen maßgeblich ist, zuerkannt werden soll. Es erscheint nicht möglich, zugunsten einer bestimmten Gruppe von Betroffenen eine höhere Entschädigung vorzusehen. Das würde dem Gleichheitssatz des Grundgesetzes nicht entsprechen. Zudem wäre auch Artikel 14 Abs. 3 Satz 3 GG verletzt, der vorschreibt, daß die Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten zu bestimmen ist. Dieser Verfassungsgrundsatz gestattet es nicht, als Entschädigung für den Rechtsverlust einem Entschädigungspflichtigen über den Wert des Grundstückes wesentlich hinausgehende Leistungen aufzuerlegen. Im übrigen entspricht es nicht der Ausgleichsfunktion der Enteignungsentuschädigung bei der Bemessung der Entschädigung eine Grundstücksqualität zugrunde zu legen, die nicht vorhanden ist.“*

BT-Drs. VI/510, S. 76.

Im parlamentarischen Verfahren erhielt die Vorschrift dann ihre finale Fassung. Den Gesetzesmaterialien zufolge leiteten den Ausschuss für Städtebau und Wohnungswesen folgende Überlegungen:

*„Abs. 4 in der vom Ausschuss erarbeiteten Fassung bestimmt nunmehr, dass auf die Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen für land- oder forstwirtschaftlich genutzte Grundstücke die Grundsätze des § 23 StBauFG [jetzt § 153 Abs. BauGB] Anwendung finden. Zugrunde zu legen ist mithin stets*

*der nach Maßgabe des § 23 Abs. 2 StBauFG [jetzt § 153 Abs. 1 BauGB] modifizierte Verkehrswert (§ 141 BBauG [jetzt § 194 BauGB]), der sich im gewöhnlichen Geschäftsverkehr in dem Entwicklungsbereich für das zu bewertende oder für gleichartige Grundstücke bereits gebildet hat. Der Ausschuss musste zugleich eine Regelung auch für den Fall vorsehen, dass sich in einzelnen Gebieten auf dem allgemeinen Grundstücksmarkt kein Verkehrswert im Sinne des § 141 BBauG [jetzt § 194 BauGB] entwickeln konnte, weil Grundstücke ausschließlich von Landwirten zu land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken veräußert wurden. Der diesen Rechtsgeschäften zugrunde liegende sogenannte innerlandwirtschaftliche Verkehrswert soll bei der Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen außer Betracht bleiben. In derartigen Fällen ist der maßgebende Grundstückswert vielmehr durch Heranziehung der Verkehrswerte in vergleichbaren Gebieten zu ermitteln, in denen keine Entwicklungsmaßnahmen vorgesehen sind.“*

*BT-Drs. VI/2204, S. 23 (Hervorh. d. Verf.; zitiert nach Schmidt-Eichstaedt, in: Brügelmann (Hrsg.), BauGB Kommentar, 112. Lfg. 2019, § 169 Rn. 44).*

Die Begründung des Ausschusses für Städtebau und Wohnungswesen entscheidet nach der Auffassung von Wolff „alle streitigen Fragen mit hinreichender Deutlichkeit“. Diese Deutlichkeit ergebe aus einer Zusammenschau mit der zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Gesetzes im Jahr 1971 geltenden Rechtslage. Unter Verweis auf Gaenztsch wird darauf hingewiesen, dass sowohl das damals geltende Flurbereinigungsgesetz als auch das Gesetz zur Grundstücksverkehrsgenehmigung (nur) danach unterschieden hätten, ob die landwirtschaftliche Nutzung eines Grundstücks aufrechterhalten werden sollte oder nicht. Dies wird indes sogleich dahingehend eingeschränkt, dass beide Gesetze Ausnahmen für den Fall gekannt hätten, dass die mögliche Verwertung eines Grundstücks, d.h. die Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung, im Raum stand. Die „Wertermittlungspraxis“ habe nur zwischen Bauland und Nicht-Bauland unterschieden. Indem sich der Gesetzgeber explizit dafür ausgesprochen habe, nicht den innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert anzuwenden, habe er sich also zwangsläufig dafür ausgesprochen, die betroffenen Grundstücke als Bauland bzw. Bauerwartungsland einzuordnen (Rechtsgutachten, S. 17 f.).

Diese Überlegungen halten einer kritischen Überprüfung nicht stand.

Zunächst ist festzuhalten, dass der Ausschuss für Städtebau und Wohnungswesen in seinem schriftlichen Bericht zwar explizit festhält, dass der sogenannte innerlandwirtschaftliche Verkehrswert bei der Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen außer Betracht bleiben solle. Nur für diese Fälle befürwortete der Gesetzgeber die Fiktion eines „höheren“ Entwicklungszustandes und insofern eine Privilegierung der Land- und Forstwirte.

Sie sollte nicht greifen, wenn sich bereits ein höherer Verkehrswert (begünstigtes Agrarland) gebildet hat.

Vgl. etwa Kleiber, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger (Hrsg.), *BauGB Kommentar*, 135. EGL 2019, § 5 ImmoWertV Rn. 24.

Zur Frage, was stattdessen gelten soll, wird aber auch in dem schriftlichen Bericht lediglich der Gesetzeswortlaut wiederholt. Dieser Gesetzeswortlaut ist indes für sich genommen, wie bereits festgestellt, unklar (s.o.). Gegen die Annahme, der Gesetzgeber habe eine Einordnung der Grundstücke als Bauerwartungsland gewollt, spricht jedenfalls, dass der Gesetzgeber den entsprechenden, insofern eindeutigen Änderungsvorschlag des Bundesrates nicht aufgriff, obwohl ihm dies ohne weiteres möglich gewesen wäre. Letztlich drängt sich aus der Gesamtschau der Gesetzesmaterialien der Eindruck auf, der Gesetzgeber habe die Frage, welcher Verkehrswert statt des innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert gelten soll, durch Verwendung eines sibyllinischen Wortlauts bewusst offen lassen wollen, um ihre Beantwortung der Praxis zu überlassen. Die Fassung des Gesetzes dürfte mithin gewählt worden sein, um sich nicht zwischen den Positionen der Bundesregierung und des Bundesrates entscheiden zu müssen.

Aus der seinerzeit geltenden Rechtslage hinsichtlich der Ermittlung von Grundstückswerten ergibt sich entgegen der Darstellung von *Wolff* nichts anderes. Ungeachtet des Umstandes, dass das in Bezug genommene Flurbereinigungsgesetz und das Gesetz zur Grundstücksverkehrsgenehmigung, wie *Wolff* selbst konstatiert, Ausnahmen für den Fall kannten, dass die mögliche Verwertung eines Grundstücks, d.h. die Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung, im Raum stand, ist der Verweis auf diese Gesetze schon deswegen irreführend, weil sie nicht für die Wertbestimmung von Immobilien maßgeblich waren. Während des parlamentarischen Verfahrens im Jahr 1971 für die Wertermittlung von Immobilien maßgeblich war vielmehr die Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung des Verkehrswertes von Grundstücken („**Wertermittlungsverordnung 1961**“ oder „**WertV 1961**“) vom 07.08.1961 (BGBl. I S. 1183), eine Vorgängerverordnung der Wertermittlungsverordnung 1988.

Die Wertermittlungsverordnung 1961 enthielt keine Vorschrift zu bestimmten Entwicklungszuständen. Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 WertV 1961 waren bei der Wertermittlung vielmehr allgemein alle wertbestimmenden tatsächlichen, rechtlichen und wirtschaftlichen Umstände zu berücksichtigen. Die Wertermittlungsverordnung 1961 spezifizierte mögliche Entwicklungszustände also nicht weiter, ordnete die Berücksichtigung des Entwicklungszustandes als wertbestimmenden Umstand aber gleichzeitig an. Eine dem Einzelfall ange-

messen Berücksichtigung des Entwicklungszustandes von Flächen – auch im Sinne begünstigten Ackerlandes nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988 – war also der Sache nach bereits unter der Wertermittlungsverordnung 1961 möglich. Dementsprechend kann die im Jahr 1971 geltende Rechtslage nicht als Beleg dafür herangezogen werden, der Gesetzgeber habe mit dem in § 57 Abs. 7 StBauFG gewählten Wortlaut nur zum Ausdruck bringen können oder wollen, es sei eine Einordnung als Bauerwartungsland vorzunehmen.

Der darüber hinaus erfolgte Verweis von *Wolff* auf eine Wertermittlungspraxis, die angeblich nur zwischen Bauland und Nicht-Bauland unterschieden habe, bleibt unbelegt. Dass eine entsprechende Wertermittlungspraxis bestand, wäre zumindest überraschend. Es ist nicht ersichtlich, warum das Bedürfnis, hinsichtlich der möglichen Entwicklungszustände weiter zu differenzieren, vor dem Jahr 1971 nicht bestanden haben sollte. Dass derartige Differenzierungen jedenfalls vor dem Jahr 1988 auch tatsächlich vorgenommen wurden, bezeugt die Begründung zur Wertermittlungsverordnung 1988, wo es explizit heißt, in § 4 WertV 1988 würde lediglich die bisherige Praxis – die auch schon vor dem Jahr 1971 bestanden haben dürfte – aufgegriffen:

*„Schon bisher war die Berücksichtigung des planungsrechtlichen Entwicklungszustands in der Einzelfallpraxis üblich, und in der Praxis zeugen zahlreiche Definitionsversuche von den entsprechenden wissenschaftlichen Bemühen. § 4 greift die bisherige Praxis auf und soll sicherstellen, daß in Zukunft bei jeder Wertermittlung der jeweilige Entwicklungszustand eines Grundstücks nach gleichen Grundsätzen beurteilt wird.“*

*BR-Drs. 352/88, S. 30.*

Im Ergebnis ist damit festzuhalten, dass sich den älteren, von *Wolff* vereinnahmten Gesetzesmaterialien aus dem Jahr 1971 kein gesetzgeberischer Wille dahingehend entnehmen lässt, dass eine Einordnung der fraglichen Flächen als Bauerwartungsland gewollt war. Letztlich bleiben die Gesetzesmaterialien unergiebig, weil der zuständige Ausschuss für Städtebau und Wohnungswesen zur Begründung des unklaren Gesetzeswortlauts in seinem schriftlichen Bericht lediglich eben diesen Wortlaut wiederholt.

Aufschluss über den gesetzgeberischen Willen geben indes gesetzgeberische Äußerungen aus dem Jahr 1993. Der Gesetzgeber des Jahres 1993 gab einer Anknüpfung an § 4 Abs. 1 WertV 1988 und damit der Möglichkeit einer Einordnung und Entschädigung „nur“ als „begünstigtes“ Agrarland explizit seinen Segen. Insofern ist zunächst zu vergegenwärtigen, dass sich nach Inkrafttreten der Wertermittlungsverordnung 1988 in der Praxis die Auffassung durchsetz-

te, eine Einordnung und Entschädigung als „begünstigtes“ Ackerland i.S.v. § 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988 sei angemessen.

*So auch Wolff, DVBl 2017, 1535 (1541) selbst: „Diese Lehre war verhältnismäßig stark unter der Geltung der WertV 1988...“. Vgl. auch OLG Frankfurt, Urteil vom 26. März 2007 – 100 U 5/96 (Baul) –, Rn. 40, juris; Bbg. OLG, Urteil vom 29. Juni 2000 – 5 U 257/98 –, Rn. 53, juris.*

Trotz dieser Praxis nahm der Gesetzgeber die Änderung von § 169 Abs. 4 BauGB im Rahmen des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466) – die kurze Zeit darauf wieder rückgängig gemacht wurde – nicht zum Anlass, das Gesetz im Sinne einer Entschädigung zum Bauerwartungslandpreis zu korrigieren bzw. „klarzustellen“. Im Gegenteil sollte § 169 Abs. 4 BauGB lediglich in anderen Hinsicht klarer gefasst werden. Hieraus darf geschlossen werden, dass der historische Gesetzgeber des Jahres 1993 – nachdem die Wertermittlungsverordnung 1988 in Kraft getreten war – erstens eine Entschädigung als „begünstigtes“ Agrarland als mit § 169 Abs. 4 BauGB in Einklang stehend betrachtete und zweitens gegen diese Praxis rechtspolitisch nichts einzuwenden hatte. So heißt es im Rahmen der Gesetzesbegründung zum Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22.04.1993 dann auch explizit:

*„Unter Ausschluß der durch die konkrete Entwicklungsmaßnahme bedingten Werterhöhung kann sich der Anfangswert für die Grundstücke im Entwicklungsbereich nach den in § 4 Abs. 1 bis 4 der Wertermittlungsverordnung genannten Entwicklungsstufen bestimmen.“*

*BT-Drs. 12/4340, S. 21 f. (Hervorh. d. Verf.).*

Wäre die These von Wolff zutreffend, der Gesetzgeber habe eine Entschädigung mindestens zum Bauerwartungslandpreis gewollt, hätte der Gesetzgeber in der zitierten Passage der Begründung zum Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993 lediglich auf § 4 Abs. 2 bis 5 WertV 1988 (Bauerwartungsland) verwiesen. Denn eine Entschädigung als „reines“ Agrarland ist nach seiner Auffassung schlechterdings ausgeschlossen. Er verwies jedoch gerade auch auf § 4 Abs. 1 WertV 1988.

Dass die im Rahmen des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vorgenommene Änderung – die Streichung des Halbsatzes „dass in den Gebieten, in denen sich kein von dem innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet hat“ – kurz darauf mit Gesetz vom 14.09.1994 (BGBl. I S. 466) wieder zurückgenommen wurde, hatte inhaltlich nichts mit der im Rahmen der Gesetzesbegründung befürworteten Anknüp-

fung an § 4 WertV 1988 zu tun. Die Rückgängigmachung der Streichung kann dementsprechend auch nicht als Positionierung gegen die Möglichkeit einer Anknüpfung an § 4 Abs. 1 (Nr. 2) WertV 1988 verstanden werden.

Im Ergebnis streitet damit jedenfalls der sich aus der Gesetzeshistorie ergebene „jüngere“ und damit heute maßgebende Wille des Gesetzgebers für die Möglichkeit einer Einordnung und Entschädigung als „begünstigtes“ Agrarland. Selbst wenn man demnach davon ausgehen sollte, der historische Gesetzgeber des Jahres 1971 habe eine Entschädigung allein zum Bauerwartungslandpreis gewollt – *quod non* –, so hätte sich dieser Wille mittlerweile gewandelt.

#### 4. Ratio der Vorschrift

Ist nach einer Analyse der Gesetzeshistorie erstens geklärt, dass der Gesetzgeber zwar eine Privilegierung der Land- und Forstwirte gewollt hat, dass er aber zweitens eine Entschädigung zum Preis von begünstigtem Agrarland nicht hat ausschließen wollen, so wird deutlich, wie der Gesetzgeber die missverständliche Vorgabe, es sei der Wert maßgebend, „der in vergleichbaren Fällen im gewöhnlichen Geschäftsverkehr auf dem allgemeinen Grundstücksmarkt dort zu erzielen wäre, wo keine Entwicklung vorgesehen sind“, nur gemeint haben kann: Land- und Forstwirte sind zwar nicht zu einem Wert entsprechend des tatsächlich gegebenen Entwicklungszustandes zu entschädigen, sondern zu einem höheren Wert, ansonsten handelte es sich nicht um eine Privilegierung. Maßgeblich ist insofern aber stets der (fiktive) Entwicklungszustand, der noch am ehesten mit dem tatsächlich gegebenen Entwicklungszustand vergleichbar ist. Nur insofern handelt es sich noch um „vergleichbare Fälle“ i.S.v. § 169 Abs. 4 BauGB. Die Privilegierung bewirkt demnach stets nur, dass ein um eine Entwicklungsstufe höherer Entwicklungszustand fingiert wird. Weil § 169 Abs. 4 BauGB per se nur dann eingreift, wenn der niedrigste Entwicklungszustand gegeben ist – ansonsten hätte sich ein vom innerlandwirtschaftlichen Verkehrswert abweichender Verkehrswert gebildet und die Vorschrift wäre nicht anwendbar –, erschöpft sich die Rechtsfolge der Vorschrift darin, für „reines Agrarland“ i.S.v. § 4 Abs. 1 Nr. 1 WertV 1988 den Entwicklungszustand „begünstigtes“ Agrarland i.S.v. § 4 Abs. 1 Nr. 2 WertV 1988 zu fingieren.

#### 5. Verfassungsrechtliche Vorgaben

Ungeachtet dessen, dass eine Einordnung und Entschädigung als „privilegiertes Ackerland“ nach der Immobilienwertverordnung möglich und vom Gesetzgeber gewollt war und ist, wäre eine Entschädigung zu Bauerwartungsland-

preisen verfassungsrechtlich auch gar nicht zulässig – ohne dass es hierauf nach dem Vorstehenden noch ankommt.

Offensichtlich ist zunächst, dass die von § 169 Abs. 4 BauGB angeordnete Privilegierung eine Ungleichbehandlung von wesentlich Gleichem mit sich bringt.

*So bereits die Bundesregierung im Jahr 1971, vgl. BT-Drs. VI/510, S. 76.*

Die auf die gleiche Art und Weise durch die Entwicklungssatzung Betroffenen werden ungleich behandelt, indem Land- und Forstwirte, anders als die anderen Grundstückseigentümer, nicht entsprechend des tatsächlich gegebenen Entwicklungszustandes ihrer Grundstücke entschädigt werden. Dass eine Ungleichbehandlung vorliegt, ist der Sache nach unstreitig. So spricht auch *Wolff* von einer „Privilegierung“, die § 169 Abs. 4 BauGB anordne.

*Vgl. etwa Wolff, DVBl 2017, 1535 (1537).*

Streitig ist demgegenüber die Frage, ob diese Ungleichbehandlung gerechtfertigt ist. *Wolff* führt im Wesentlichen die folgenden Gründe für eine Privilegierung der Land- und Forstwirte an:

- Der Entschädigungswert selbst sei nicht fiktiv (Rechtsgutachten, S. 28). Die Grundstücke hätten durch den Einbezug der Entwicklungsmaßnahmen tatsächlich einen viel höheren Wert erlangt (dazu unter a).
- Zunächst würden Landwirte von einer Entwicklungsmaßnahme „qualitativ in größerem Umfang erfasst“ (Rechtsgutachten, S. 26). Eine Privilegierung erkläre sich zudem daraus, dass die vollständige Abschöpfung aller Stufen der Wertsteigerung bei sonst keinem anderen „Instrument“ vorkomme (Rechtsgutachten, S. 28) (dazu unter b)).
- Bei den landwirtschaftlich genutzten Grundstücken gebe es staatliche Einschränkungen des freien Handels, um landwirtschaftliche Betriebe zu schützen. Der Staat trage also selbst eine Verantwortung dafür, dass der Wert dieser Grundstücke so weit vom Wert anderer Grundstücke abweiche (dazu unter c)). Verwiesen wird insofern § 9 Abs. 1 Nr. 3 GrdStVG.

*Wolff, DVBl 2017, 1535 (1540).*

Es sei nun – so *Wolff* –

*„sehr ungerecht, wenn der Staat mit staatlichen Mitteln dafür sorgen würde, dass der Wert von landwirtschaftlich genutzten Grundstücken*

*deshalb niedrig bliebe, weil er über das Grundstücksverkehrsgesetz faktisch dafür sorgen würde, dass die Grundstücke nur zum Nutzwert verkauft werden können, er selbst sich dann aber eine Entwicklungsmaßnahme [Anm. d. Verf.: Gemeint sind die Grundstücke.] zu diesem Nutzwert beschaffen kann, um sie unmittelbar danach zu Bauzwecken zu nutzen.“*

*Rechtsgutachten, S. 26.*

- Schließlich wird darauf verwiesen, dass den Landwirten im Fall des Einzugs ihrer Grundstücke zugleich die Betriebsgrundlage entzogen werde. Die Zulässigkeit von Entwicklungsmaßnahmen hänge aber nicht davon ab, ob Zukäufe oder Landtäusche etc. möglich seien (dazu unter d)).

Keiner der genannten Gründe – die allesamt in den Gesetzesmaterialien keine Erwähnung finden – vermag die fiktive „Höherstufung“ um zwei Stufen von Entwicklungszuständen zu rechtfertigen. Dies gilt selbst dann, wenn man mit Blick auf Art. 3 Abs. 1 GG eine Verhältnismäßigkeitsprüfung befürwortet, die sich der Prüfungsdichte nach zurückhält und an einer bloßen Willkürprüfung orientiert.

*Vgl. zum Maßstab des Gleichheitssatzes BVerfG, Beschluss vom 26. Januar 1993 – 1 BvL 38/92 –, BVerfGE 88, 87-103, Rn. 36; ferner Kischel, in: Epping/Hillgruber (Hrsg.), BeckOK GG, 42. Ed. 2019, Art. 3 Rn. 28 ff.*

a) Keine Fiktion des Entschädigungswertes

Der Einwand, die Entschädigung zum Bauerwartungslandpreis sei nicht fiktiv, weil die Grundstücke durch den Einbezug der Entwicklungsmaßnahmen tatsächlich einen viel höheren Wert erlangt hätten, liegt offensichtlich neben der Sache. § 169 Abs. 4 BauGB stellt explizit auf den Wert im allgemeinen Grundstücksmarkt dort ab, wo keine Entwicklungsmaßnahmen vorgesehen sind. Die durch eine Entwicklungsmaßnahme bewirkte Werterhöhung, die nach § 169 Abs. 4 BauGB gerade keine Rolle spielen soll, kann offensichtlich nicht zugleich als Rechtfertigung für eine Privilegierung herangezogen werden.

Zudem ergibt sich die Außerachtlassung der durch eine Entwicklungsmaßnahme verursachten Werterhöhung bereits aus § 153 Abs. 1 BauGB, sie gilt dementsprechend auch für von einer Entwicklungsmaßnahme betroffene Grundstückseigentümer im Entwicklungsbereich, die nicht Land- oder Forstwirte sind. Auch aus diesem Grund kann der Umstand, dass durch eine Entwicklungsmaßnahme verursachte Werterhöhungen

außer Betracht bleiben, nicht als Rechtfertigung für eine Privilegierung herangezogen werden.

b) Keine qualitativ andere Betroffenheit

Nicht tragfähig ist die Darstellung, Land- und Forstwirte seien „qualitativ in größerem Umfang“ betroffen.

Es kann von vornherein nicht allein darauf ankommen, ob und inwiefern Land- und Forstwirte anders oder stärker betroffen sind als sonstige Grundstückseigentümer im Entwicklungsbereich. Maßgeblich muss vielmehr sein, ob Land- und Forstwirte *gemessen an dem tatsächlich gegebenen Entwicklungszustand ihrer Grundstücke* anders oder stärker betroffen sind, denn dieser Entwicklungszustand ist maßgeblich für den Anfangswert der Grundstücke. Gemessen hieran sind Land- und Forstwirte nicht qualitativ anders betroffen. Der größere „Wertsprung“ von landwirtschaftlich genutzten Grundstücken ist nicht Ausdruck einer Ungleichbehandlung, sondern Folge des Umstandes, dass die landwirtschaftlich genutzten Grundstücke vorher auch tatsächlich weniger wert *sind*. Gemessen an dem tatsächlichen, auch für die übrigen Grundstückseigentümer maßgeblichen Entwicklungszustand der Grundstücke, werden Land- und Forstwirte also gerade nicht schlechter behandelt.

Der Einwand, eine Privilegierung erkläre sich daraus, dass die vollständige Abschöpfung aller Stufen der Wertsteigerung bei sonst keinem anderen Instrument vorkomme, ist ebenso wenig nachvollziehbar.

*So auch der Bundesrat im Jahr 1971, vgl. BT-Drs. VI/510, S. 66 f.*

Problematisch ist mit Blick auf Art. 3 Abs. 1 GG der Vergleich zu einer anderen, von der gleichen Entwicklungsmaßnahme betroffenen Personengruppe, nämlich der betroffenen Grundstückseigentümer, die nicht Forst- oder Landwirte sind. Der Vergleich zu anderen Instrumenten des besonderen Städtebaurechts, namentlich gegenüber dem Instrument der Sanierungsmaßnahme, ist insofern von vornherein ohne Belang.

c) Irrelevanz der Preiskontrolle nach dem Grundstücksverkehrsgesetz

Der weitere Einwand, durch eine Preiskontrolle nach dem Grundstücksverkehrsgesetz würden die Preise für landwirtschaftlich genutzte Flächen künstlich niedrig gehalten und es sei unbillig, dass die Land- und Forstwirte nur zu diesen künstlich „gedeckelten“ Preisen entschädigt würden, hält einer rechtlichen Prüfung ebenfalls nicht stand.

Zunächst ist schon die These unzutreffend, das Grundstücksverkehrsgesetz bewirke eine „Deckelung“ der Preise für landwirtschaftlich genutzte Flächen. Nach § 2 Abs. 1 GrStVG bedürfen die rechtsgeschäftliche Veräußerung eines landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Grundstücks und der schuldrechtliche Vertrag hierüber der Genehmigung. Die Genehmigung darf u.a. versagt oder durch Auflagen oder Bedingungen eingeschränkt werden, wenn Tatsachen vorliegen, aus denen sich ergibt, dass der Gegenwert in einem groben Missverhältnis zum Wert des Grundstücks steht. Von einem groben Missverhältnis ist in der Regel aber erst auszugehen, wenn der vereinbarte Kaufpreis den „Wert des Grundstücks“ um mehr als 50% übersteigt, jedoch soll auch in diesem Fall nicht schematisch nach Prozentsätzen, sondern unter Berücksichtigung des Einzelfalls entschieden werden.

*Vgl. Kleiber, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger (Hrsg.), BauGB Kommentar, 135. EGL 2019, § 5 ImmoWertV Rn. 24, m.w.N. zur Rechtsprechung.*

Wird das Grundstück für andere als land- oder forstwirtschaftliche Zwecke veräußert, so erfolgt gemäß § 9 Abs. 4 GrStVG aber gerade keine Preiskontrolle. Damit erfolgt eine Preiskontrolle insbesondere dann nicht, wenn sich landwirtschaftliche Flächen zu Bauerwartungsland, Rohbauland oder baureifes Land i.S.v. § 5 ImmoWertV wandeln und sodann veräußert werden. Es kann mithin gerade keine Rede davon sein, Land- und Forstwirte könnten nicht an der Wertentwicklung ihrer Grundstücke partizipieren. Zudem besteht gem. § 8 GrStVG ein Anspruch auf Genehmigungserteilung u.a. dann, wenn ein landwirtschaftlicher oder forstwirtschaftlicher Betrieb geschlossen veräußert wird, ein gemischter Betrieb insgesamt veräußert wird und die land- oder forstwirtschaftliche Fläche nicht die Grundlage für eine selbständige Existenz bietet sowie im Fall von Ersatzlandbeschaffungen. Schließlich soll die Genehmigung, auch wenn ihr Bedenken aus den in § 9 Abs. 1 Nr. 3 GrStVG aufgeführten Gründen entgegenstehen, nicht versagt werden, wenn dies eine unzumutbare Härte für den Veräußerer bedeuten würde.

Im Ergebnis findet in vielen, praxis- und wirtschaftsrelevanten Konstellationen überhaupt keine Preisprüfung statt. In den (wenigen) Fällen, in denen sie durchzuführen ist, handelt es sich lediglich um eine grobmaschige Willkürprüfung. Von einer „Deckelung“ der Werte landwirtschaftlich genutzter Flächen kann vor diesem Hintergrund keine Rede sein.

Im Übrigen liegt der Hinweis auf eine angeblich unbillige „Deckelung“ der Preise für landwirtschaftlich genutzte Flächen auch deswegen neben der Sache, weil es sich um einen allgemein anerkannten wertermittlungsrechtlichen Grundsatz handelt, dass rechtliche Umstände, die den Wert eines Grundstücks mit beeinflussen, bei der Wertermittlung zu berücksichtigen sind. Dies ergibt sich unmittelbar aus § 5 Abs. 2 bis 4 ImmoWertV, aber auch aus § 6 ImmoWertV. Wenn etwa nach § 6 Abs. 1 ImmoWertV das geltende Bauplanungsrecht bei der Wertermittlung mit zu berücksichtigen ist, so ist nicht ersichtlich, warum die Rechtswirkungen des Grundstücksverkehrsgesetz unberücksichtigt bleiben sollten. Wenn und soweit das Grundstücksverkehrsgesetz den Wert einer landwirtschaftlich genutzten Flächen beeinflusst, so wird nicht ein objektiv richtiger Verkehrswert „verfälscht“, sondern der durch das Grundstücksverkehrsgesetz beeinflusste Verkehrswert ist der „objektiv“ richtige. Selbst wenn man also in einigen wenigen Konstellationen von einer Wertbeeinflussung durch das Grundstücksverkehrsgesetz ausgehen sollte, so kann die Berücksichtigung dieses Einflusses nicht als Rechtfertigung für eine Privilegierung der Land- und Forstwirte herangezogen werden.

d) Kein Entzug der Grundlage land- und forstwirtschaftlicher Betriebe

Die fiktive „Höherstufung“ um zwei Stufen von Entwicklungszuständen lässt sich schließlich nicht mit der Behauptung rechtfertigen, den Landwirten werde im Fall des Einzugs ihrer Grundstücke zugleich die Betriebsgrundlage entzogen. In diesem Zusammenhang verweist *Wolff* darauf, dass die Zulässigkeit von Entwicklungsmaßnahmen nicht davon abhängt, ob Zukäufe oder Landtäusche etc. möglich seien.

Die Behauptung, der Entzug der Grundstücke im Entwicklungsbereich bedrohe zugleich auch immer die Betriebsgrundlage der Landwirte, ist in dieser Pauschalität nicht nachvollziehbar. Nicht selten bewirtschaften Landwirte räumlich voneinander getrennte Äcker. Losgelöst von den Umständen des Einzelfalls pauschal eine Betriebsgefährdung zu unterstellen, ist daher nicht möglich. In den Gesetzesmaterialien findet sich auch kein Hinweis darauf, dass der Gesetzgeber von einer derart pauschalen Gefährdungslage ausgegangen ist.

Offensichtlich zu kurz greift darüber hinaus auch die Argumentation, die Zulässigkeit von Entwicklungsmaßnahmen hänge nicht davon ab, ob Zukäufe oder Landtäusche etc. möglich seien. Die Intensität der betriebswirtschaftlichen Betroffenheit ist im Rahmen der spezifisch eigentums-

rechtlichen Abwägung, aber auch in der planerischen Abwägung nach § 165 Abs. 3 Satz 2 BauGB zu berücksichtigen. Besonderes Gewicht muss in der Abwägung einer drohenden Existenzvernichtung zukommen. Das Bundesverwaltungsgericht führt dazu aus:

*„Allerdings hat der Planungsträger, wenn der planbedingte Eigentumsentzug zur Existenzgefährdung bzw. -vernichtung führt, in der Abwägung das hohe Gewicht in Rechnung zu stellen, das einem solchen Eingriff nach der verfassungsrechtlichen Ordnung zukommt. Das Eigentümerinteresse ist in seiner Widerstandsfähigkeit nur dann gemindert, wenn sicher oder mit hinreichender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen ist, dass sich die Existenzbedrohung durch Ausgleichsmaßnahmen schon im Vorfeld der Enteignung abwenden lässt. Als hierfür geeignetes Mittel kommt insbesondere die Bereitstellung von Ersatzland im Rahmen eines als flankierende Planungsmaßnahme eingeleiteten Flurbereinigungs- oder sonstigen förmlichen Verfahrens in Betracht. Von einer geringergradigen Betroffenheit, der bereits bei der Abwägung auf der Planungsstufe Rechnung getragen werden darf, kann freilich auch hier nur dann die Rede sein, wenn die Vorkehrungen, die die Gemeinde ergriffen hat, um die Folgen des Eigentumsverlustes auszugleichen, sich bereits soweit verdichtet haben, dass an ihrer praktischen Wirksamkeit nicht mehr zu zweifeln ist.“*

*BVerwG, Beschluss vom 16. Februar 2001 – 4 BN 55/00 –, Rn. 18, juris.*

Vor diesem Hintergrund spielt bei der Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Entwicklungsmaßnahme die betriebswirtschaftliche Betroffenheit von Land- und Forstwirten (selbstverständlich) doch eine Rolle.

Der Verweis auf den Umstand, dass bei Land- und Forstwirten immer auch die betrieblichen Grundlagen zumindest tangiert werden, enthält gleichwohl einen wahren Kern: Auch unterhalb der Schwelle der Existenzgefährdung geht eine Entwicklungsmaßnahme für Land- und Forstwirte per se mit einem Eingriff in ihre nach Art. 12 Abs. 1 GG geschützte Berufsfreiheit einher, mag sie auch oftmals gerechtfertigt sein. Diese pauschale Betroffenheit wird man bei sonstigen Grundstückseigentümern in dieser Form nicht unterstellen können. Sie rechtfertigt es, Land- und Forstwirte moderat zu privilegieren, indem ihre Flächen als „begünstigtes“ Ackerland eingeordnet werden. Eine darüber hinausgehende Privilegierung wäre aber verfassungsrechtlich nicht mehr zu rechtfertigen. Dies gilt gerade auch in Anbetracht des immensen Wertanstiegs, den Flächen bei einer Einordnung als Bauerwartungsland erfahren.

*Vgl. mit Beispielen Kleiber, DVBl 1994, 726 (732).*



TOP 5 III



über  
Herrn Oberbürgermeister  
Gert-Uwe Mende

*Mende*

Der Magistrat

über  
Magistrat

Dezernat für  
Stadtentwicklung und Bau

und

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
Christa Gabriel

*Ch. Kessler 22.08.2020*

Stadtrat Hans-Martin Kessler

Herrn Uebersohn,  
Vorsitzender des Ausschusses für Planung,  
Bau und Verkehr

07. August 2020

### Tagesordnungspunkt 7 der öffentlichen Sitzung am 30. Juni 2020

Vorlagen Nr. 20-F-08-0006

**Landschaftsverbrauch und Perspektive der Landwirtschaft in der Landeshauptstadt Wiesbaden; - Antrag der Fraktion Linke&Piraten vom 29.01.2020 - Beschluss des Ausschusses für Frauen, Wirtschaft und Beschäftigung vom 04.02.2020 (BP 0008) - Protokollnotiz des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 17.03.2020 (PN 0064) -**

Beschluss Nr. 0153 vom 30.06.2020 zur (Antrags-Nr. 20-F-08-0006)

Durch die massiven Proteste von Bauern in den letzten Wochen erhielt die Situation der Landwirtschaft auch in der Landeshauptstadt Wiesbaden wieder eine größere Aufmerksamkeit. Dies veranlasste wohl auch Bürgermeister Dr. Franz sich als Wirtschaftsdezernent zur Bedeutung der Landwirtschaft für die Stadt grundsätzlich zu äußern. Bemerkenswert ist dabei auch seine Aussage „Im hochversiegelten Rhein-Main-Gebiet sei es wichtig, jeden Hektar Ackerkrume und Weideflächen zu erhalten“ wie ihn die Tagespresse am 4. Januar 2020 zitiert (Rhein-Main-Anzeiger, Seite 11). Dies ist umso bemerkenswerter angesichts der Tatsache, dass (trotz Ausrufung des „Klimanotstands“) bislang an den Planungen für zwei Gewerbegebiete und ein Mischgebiet in der Größenordnung von 125 Hektar im Bereich „Ostfeld/Kalkofen“ festgehalten wird. Ein erheblicher Teil dieser Fläche wird bislang landwirtschaftlich genutzt.

Der Magistrat möge zu folgenden Fragen berichten:

1. Wie hoch ist der Anteil landwirtschaftlich genutzter Fläche der durch die Entwicklung der beiden Gewerbegebiete und des Mischgebiets im Bereich „Ostfeld/Kalkofen“ überbaut werden soll und damit der Landwirtschaft nicht mehr zur Verfügung stünde?
2. Wieviel Ackerfläche und naturnahe Flächen würden durch die zu schaffende Infrastruktur zur Versorgung und Anbindung des Projektgebietes „Ostfeld/Kalkofen“ (z.B. durch Zufahrtsstraßen, Autobahnanschluss und Citybahntrasse) verloren gehen?
3. Ist geplant, den betroffenen Landwirt\*innen (Eigentümer\*innen wie Pächter\*innen) für die abzugebende Flächen Ersatzflächen zur Verfügung zu stellen? Wenn ja, wo stehen

solche Flächen, die in landwirtschaftlich nutzbare, naturnahe Flächen umgewandelt werden könnten, zur Verfügung?

4. Welche negativen Folgen hätte der zu erwartende Verlust an Ackerflächen und naturnahen Flächen für die CO<sub>2</sub>-Bilanz (in Tonnen pro Jahr)?
5. Mit welchen wirtschaftlichen Konsequenzen ist durch die Aufgabe von bäuerlichen Betrieben oder Einschränkungen der Landwirtschaft zu rechnen (für die betroffenen Landwirt\*innen und für die Landeshauptstadt Wiesbaden)?
6. Wie wurde der Verlust an landwirtschaftlichen Flächen durch die Verlegung des europäischen Hauptquartiers der US-Armee nach Wiesbaden und die Entwicklung der Gebiete „Petersweg West, Petersweg Ost, Erbenheim Süd, in Delkenheim und anderer Entwicklungsgebiete in der Nachbarschaft ausgeglichen?
7. Wieviel Hektar landwirtschaftliche Fläche gingen in den letzten zehn Jahren in der Landeshauptstadt Wiesbaden verloren?

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

sämtliche Antworten zu den am 30. Juni 2020 im Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr beschlossenen Fragen wurden den Fraktionen der STVV bereits am 26. März 2020 auf die von Linke/Piraten wortgleich gestellte Frage 256 vom Büro der STVV zugestellt. Dennoch berichte ich hierzu erneut wie folgt:

**Zu Ziff. 1**

Bei der Entwicklung des Gewerbegebietes B1 und des Stadtquartieres A würden insgesamt ca. 94 ha landwirtschaftliche Fläche in Anspruch genommen; davon durch das Stadtquartier ca. 67,5 ha und ca. 26,5 ha durch das Gewerbegebiet B1.

Durch eine Weiterentwicklung des Gewerbe- und Industriegebiets B2 sind keine landwirtschaftlichen Flächen betroffen. Die Fläche selbst ist aus dem Satzungsumgriff für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme herausgenommen worden.

**Zu Ziff. 2**

Genaue Angaben sind zum jetzigen Zeitpunkt der planerischen Überlegungen noch nicht möglich. Die Belange von Ackerflächen und naturnahen Flächen sind bei der Infrastrukturplanung im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

**Zu Ziff. 3**

Die Landeshauptstadt Wiesbaden strebt an, den betroffenen Landwirten im weiteren Verfahren adäquates Tauschland anzubieten; dies wurde ihnen bei der Betroffenenbeteiligung in persönlichen Gesprächen zugesichert.

**Zu Ziff. 4**

Aussagen über eine CO<sub>2</sub>-Bilanz sind erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

**Zu Ziff. 5**

Um eine Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Betrieben zu vermeiden, wurde den Landwirten und Pächtern angeboten adäquate Ersatzflächen anzubieten. Im Übrigen stellt sich die Thematik angesichts der Ergebnisse der Betroffenenbeteiligung, wie unter Kapitel 3.3 der Vorbereitenden Untersuchungen detailliert ausgeführt, differenzierter dar.

**Zu Ziff. 6**

Der Umzug des Headquarters der US-Armee in den Jahren ab 2012 vollzog sich räumlich in zwei Teilbereichen.

Zum einen in einem Bereich, der im Flächennutzungsplan (FNP) der Landeshauptstadt Wiesbaden bereits als Baufläche dargestellt war; zum anderen in dem südlich angrenzenden Bereich, der mittels sogenannter Liegenschaftsanforderungen bereits seit 2007/2008 in amerikanischem Zugriff war.

Für das Gebiet „Petersweg-Ost“ wurden für die im Geltungsbereich gelegenen landwirtschaftlichen Flächen Regelungen im Rahmen des entsprechenden Umlegungsverfahrens getroffen.

Bei der Siedlungsentwicklung „Erbenheim-Süd“ sind von der baulichen Entwicklung keine landwirtschaftlichen Flächen betroffen; es handelt sich um eine Konversionsfläche.

Bei der Wohnbauflächenentwicklung „Lange Seegewann“ wurden die landwirtschaftlichen Flächen von den Eigentümern veräußert.

**Zu Ziff. 7**

Hierzu gibt es keine eigenen Daten bei der Stadt, nach den Angaben des Hessischen Landesamts für Bodenmanagement und Geoinformation ist die landwirtschaftliche Fläche in Wiesbaden seit 2010 um insgesamt 165 Hektar zurückgegangen. Dies entspricht etwa 2,75% der städtischen Gesamtfläche.

Mit freundlichen Grüßen





*Vorlage Nr. 20-F-08-0006*

## Beschluss des Magistrats

Nr. 0567 vom 25. August 2020

*Landschaftsverbrauch und Perspektive der Landwirtschaft in der Landeshauptstadt Wiesbaden;  
Beschluss Nr. 0153 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 30.06.2020*

Der Bericht des Dezernates IV vom 7. August 2020 wird zur Kenntnis genommen.

+

+

Frau Stadtverordnetenvorsteherin

mit der Bitte um weitere Veranlassung  
(Originalbericht ist beigelegt)

Dezernat IV z. K.

Wiesbaden, den 25. August 2020

Der Magistrat



Mende  
Oberbürgermeister



TOP 6 III



0201.07.2020

über  
Herrn  
Oberbürgermeister Mende

*Jul 29.*

über  
Magistrat

und  
Frau *i. A. Manjura 17.08.2020*  
Stadtverordnetenvorsteherin Christa Gabriel

an den Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr

Der Magistrat

Dezernat für Soziales, Bildung,  
Wohnen und Integration

Stadtrat Christoph Manjura

*29* Juli 2020

#### Zukunft Schelmengraben

- Antrag der Fraktion Linke&Piraten vom 11.03.2020
- Protokollnotiz des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr von 17.03.2020 (PN 0065)
- Beschluss-Nr. 0154 vom 30.06.2020, (Vorlagen-Nr. 20-F-08-0027)

*Der Magistrat wolle berichten,*

1. *was er zu tun gedenkt, um die Mietpreisbindungen am Schelmengraben zu erhalten und gegebenenfalls dauerhaft zu gestalten,*
2. *wie er gedenkt, die bevorstehende Verdrängung bisheriger Mieter\*innen am Schelmengraben zu verhindern,*
3. *inwiefern durch eine Milieuschutzsatzung eine Verwandlung von Sozialwohnungen in Eigentumswohnungen oder hochpreisige Mietwohnungen für gehobene Einkommenschichten verhindert werden kann.*

Sehr geehrte Damen und Herren,

bevor ich Ihre Fragen konkret beantworte, gestatten Sie mir bitte einige grundsätzliche Aussagen zur Quartiersentwicklung im Schelmengraben. Ich bedauere es sehr, dass die GWH nicht mehr beabsichtigt, 650 neue und durchweg geförderte Wohnungen im Schelmengraben zu bauen.

Neben dem Wohnungsbau waren jedoch weitere Maßnahmen geplant, die die Entwicklung der Siedlung Schelmengraben positiv unterstützt hätten. Ein wesentlicher Punkt dabei waren die bereits sehr konkreten und umfassenden Planungen im Bereich der sozialen Infrastruktur. Die durch die Neubebauung mit 650 zusätzlichen Wohnungen ausgelösten Bedarfe an Plätzen in Kindertagesstätten und die notwendige Erweiterung der Grundschule sollten in einem räumlich und pädagogisch innovativen Leuchtturmprojekt, den „Häusern der Bildung“, realisiert werden. Diese Planungen wurden mehrfach im politischen Raum, der Stadtöffentlichkeit, der Presse und besonders auch den Bewohnerinnen und Bewohnern im Schelmengraben vorgestellt.

Dabei stieß dieses Konzept auf äußerst positive Resonanz. Im „Quartiersrat“, der als Instrument der Bürgerbeteiligung die Quartiersentwicklung begleiten sollte, wurden diese Pläne ausdrücklich begrüßt und führten dazu, dass sich die Skepsis etlicher Bewohnerinnen und Bewohner des Schelmengrabens gegenüber der Nachverdichtung und Quartiersentwicklung deutlich verringerte.

Im Folgenden beantworte ich gern Ihre Anfrage:

zu 1.

Wie in anderen Wiesbadener Stadtteilen fallen auch im Schelmengraben Wohnungen aus der Bindung. Damit verbunden ist zunächst jedoch nicht ein plötzlicher und starker Anstieg der Mietpreise. Die Wohnungseigentümer sind an das geltende Mietrecht gebunden und können Mieterhöhungen lediglich im gesetzlich vorgegebenen Rahmen umsetzen. Mit der für Wiesbaden geltenden Kappungsgrenze können Vermieter in bestehenden Mietverhältnissen die Mietpreise maximal um 15 Prozent über einen Zeitraum von drei Jahren erhöhen. Als Obergrenze gilt die ortsübliche Vergleichsmiete. Bei Neuvermietungen greift die Mietpreisbremse, d. h. dass die Miete zu Beginn des Mietverhältnisses die ortsübliche Vergleichsmiete höchstens um zehn Prozent überschreiten darf. Dies bedeutet insgesamt, dass bei Wohnungen, die aus der Bindung fallen, zunächst von tendenziell niedrigen Ausgangsmieten und zudem von einem relativ langsamen Anstieg des Mietniveaus auszugehen ist.

Unabhängig davon werden wir mit der GWH - wie mit anderen Wohnungsgesellschaften andernorts in Wiesbaden auch - für den Schelmengraben prüfen, ob wir uns auf die Verlängerung oder den Erwerb von Bindungen bei Bestandswohnungen über den vom Land Hessen geförderten Ankauf von Belegungsrechten zu angemessenen Konditionen verständigen können. Weiterhin werden wir auch die Möglichkeit zur Sprache bringen, Modernisierungsmaßnahmen bei aus der Bindung ausgelaufenen Wohnungen im Rahmen des entsprechenden Programmes der Sozialen Wohnraumförderung zu realisieren. Mit diesem Förderprogramm gehen wiederum Belegungs- und Mietpreisbindungen einher.

Ich beabsichtige darüber hinaus, möglichst mit allen Kommunen des Rhein-Main-Gebiets gemeinsam den Dialog mit den Aufsichtsgremien der GWH beim Land zu suchen und mich dort für eine weniger renditeorientierte zugunsten einer sozialverträglicheren Geschäftspraxis im Umgang mit Mietanpassungen stark zu machen.

zu 2. und 3.

Wie unter 1. erläutert, haben Wohnungen, die aus den Bindungen fallen, zunächst verhältnismäßig geringe Ausgangsmieten, sodass keine großen Verdrängungsprozesse bei den bisherigen Mieterinnen und Mietern zu befürchten sind. Dennoch wird der Magistrat die Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt im Schelmengraben genau beobachten.

Mit der Milieuschutzsatzung steht Kommunen ein städtebauliches Instrument zur Verfügung, um negative städtebauliche Folgewirkungen durch eine Änderung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung zu vermeiden. In Gebieten mit Milieuschutzsatzungen kann z. B. durch Genehmigungsverbot oder die Ausübung eines Vorkaufsrechts „Luxusmodernisierung“ verhindert werden. Seit der im Juni 2020 vom Land Hessen verabschiedeten Umwandlungsgenehmigungsverordnung hat die Landeshauptstadt Wiesbaden in Gebieten mit einer Milieuschutzsatzung zudem grundsätzlich die Möglichkeit, eine Umwandlung von

Miet- in Eigentumswohnungen zustimmungspflichtig zu machen. Über die Einführung einer Milieuschutzsatzung entscheidet die Stadtverordnetenversammlung.

Die Verwaltung hat das Thema des Milieuschutzes in Wiesbaden bereits auf der Agenda und eine dezernatsübergreifende Arbeitsgruppe befasst sich mit der Prüfung, ob und wo Erhaltungssatzungen nach § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BauGB angemessen sein könnten. Grundlage dafür ist eine umfangreiche Datenanalyse auf kleinräumlicher Ebene der Wiesbadener Planungsräume, um Gebiete mit erhöhtem Aufwertungspotenzial sowie Verdrängungspotenzial bzw. bereits erfolgten Veränderungen der Bewohnerinnen und Bewohner zu identifizieren. Dabei konzentrieren sich die „Verdachtsgebiete“ in den innenstadtnahen Quartieren in Wiesbaden. Im Schelmengraben ist noch keinerlei Veränderung der Sozial- und Bevölkerungsstruktur zu erkennen; lt. der „Wiesbadener Sozialraumanalyse 2019“ ist der Schelmengraben der Stadtteil mit der höchsten sozialen Bedarfslage der insgesamt 34 sozialräumlichen Stadtteile.

Die oben erwähnte Datenbeobachtung werden wir kontinuierlich für alle Wiesbadener Planungsräume fortführen und dabei ein besonderes Augenmerk auf den Schelmengraben haben.

Sollten im Schelmengraben Aufwertungsstendenzen und Verdrängungsprozesse erkennbar werden, könnte der Schelmengraben als Gebiet in eine - noch zu erlassende - Milieuschutzsatzung aufgenommen werden. Ich gehe nicht davon aus, dass mittelfristig in diesem Stadtteil die hierfür erforderlichen Voraussetzungen gegeben sein werden.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'R' followed by a horizontal line extending to the right.



*Vorlage Nr. 20-F-08-0027*

**Beschluss des Magistrats**  
**Nr. 0507 vom 11. August 2020**

*Zukunft Schelmengraben?*  
*Beschluss Nr. 0154 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 30.06.2020*

---

Der Bericht des Dezernates VI vom 24. Juli 2020 wird zur Kenntnis genommen.

+

+

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um weitere Veranlassung  
(Originalbericht ist beigelegt)

Dezernat VI z. K.

Wiesbaden, den 11. August 2020

Der Magistrat



Mende  
Oberbürgermeister



E 010400

23. Juli 2020

LANDESHAUPTSTADT



TOP 22111

Gestaltungs- und Denkmalbeirat  
20-V-61-0022

Niederschrift - öffentliche Sitzung - Gestaltungs- und Denkmalbeirat am 10. Juni 2020

Ort: Vortragssaal Landesmuseum, Friedrich-Ebert-Allee 2, 65185 Wiesbaden  
Beginn: 14:00 Uhr  
Ende: 15:45 Uhr

Teilnehmer und Teilnehmerinnen: siehe Anwesenheitsliste

Projekte/Bauvorhaben:

1. Parkpflegewerke der Grünanlagen
  - a) Reisinger Brunnen- und Herbert - Anlagen
  - b) Warmer Damm
2. Umbau/Neubau Hotel Nassauer Hof, Kaiser-Friedrich-Platz 3-4

Vorhaben: Parkpflegewerke zweier innerstädtischer historischer Parkanlagen

- a) Reisinger Brunnen- und Herbert-Anlagen zwischen Hauptbahnhof und Rhein-MainCongressCentrum (RMCC) von 1932/37
- b) Warmer Damm am Rande des hist. Fünfecks, zwischen verdichteter Innenstadt und den östlichen Villengebieten von 1860

Bauherr: Grünflächenamt der Stadt Wiesbaden

Beschreibung:

Die historischen Grünanlagen Reisinger Brunnen- und Herbert-Anlagen sowie Warmer Damm sind bedeutende Zeugnisse der Gartenkunst und als Kulturdenkmale geschützt. Für die Reisinger Brunnen- und Herbert-Anlagen wurde 2008 und für den Warmen Damm 2012 ein Parkpflegewerk erarbeitet, um die Grünanlagen in ihren prägenden Gestaltungsmerkmalen zu erhalten. Inhalt sind neben der Historie insbesondere Ziele und Maßnahmen zur Erhaltung und langfristigen Pflege der Anlagen.

Seit ihrer Aufstellung dienen die Parkpflegewerke der Reisinger Brunnen- und Herbert-Anlagen als verbindliche Arbeitsgrundlage bei allen Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen aber auch als Handlungsrahmen bei möglichen Nutzungsanpassungen. Bisher konnte ein Großteil der formulierten Ziele und Maßnahmen umgesetzt werden. Dabei haben sich die Parkpflegewerke bei der Planung, beim Bau und in der Pflege, insbesondere aber auch in der Abstimmung mit Behörden als hilfreiche Arbeitsgrundlage erwiesen. Auch zukünftig sollen Maßnahmen aus den Parkpflegewerken umgesetzt werden, denn Ziel muss sein, die kulturhistorischen Grünanlagen auch für kommende Generationen zu erhalten. Hierfür ist eine dauerhafte, qualitativ hochwertige Pflege der Anlagen sicher zu stellen.

Die Präsentation erfolgt durch die Planer.

Empfehlung des Beirates:

Die Erstellung von verschiedenen Parkpflegewerken für die innerstädtischen Grünanlagen in den letzten 20 Jahren wird ausdrücklich gewürdigt.

Die Parkanlagen haben gerade für Wiesbaden im Sinne einer „Landschaftsstadt“ eine große stadtgestalterische aber auch entscheidende klimatische und ökologische Bedeutung. Die kulturhistorischen Qualitäten der aus verschiedenen Epochen stammenden Parkanlagen sind wichtiger Teil der Identität Wiesbadens.

Die Erstellung und Nutzung von Parkpflegewerken ist eine entscheidende Voraussetzung für den Erhalt und die behutsame Erneuerung der Anlagen.

Teil der Bedeutung der Parkpflegewerke ist auch die Definition bzw. Beschränkung möglicher außergewöhnlicher Nutzungen wie z.B. Festivitäten auf ein für die Vegetation verträgliches Maß, da diese deutliche Beeinträchtigungen der Vitalität der Anlage darstellen können.

Mögliche zukünftige Nutzungs- bzw. Funktionsänderungen müssen sich in die vorhandenen räumlichen Konzeptionen einpassen, ebenso auch in die jeweiligen Material- Farb- und Möbliierungskonzeptionen. Dies gilt z.B. auch für einen in der Diskussion befindlichen Wasserspielplatz in den Reisinger Brunnen- und Herbert-Anlagen. In der schützenswerten Parkanlage müsste sich ein solcher Spielplatz gestalterisch stark zurücknehmen. Zusätzliche bauliche Anlagen wie Umkleiden, Gerüste etc. sind an dieser Stelle nicht vorstellbar.

Der Beirat regt an, mittelfristig für alle bestehenden Parks der Stadt Wiesbaden Parkpflegewerke zu erstellen. Ebenso sollten die Pflegewerke in regelmäßigen Abständen (alle 15 - 20 Jahre) aktualisiert werden, um u.a. den sich verändernden klimatischen Bedingungen oder auch geänderten Nutzungsansprüchen weiter gerecht werden zu können.

Durch die Zusammenfassung der in den Parkpflegewerken zusammengetragenen historischen und gestalterischen Informationen über die Parkanlagen in einem der Öffentlichkeit zugänglichen Portal wäre ein Mehrwert für Bürger und Besucher der Stadt gegeben.

Projekt: Umbau/Neubau Hotel Nassauer Hof  
 Bauherr: IKK Bauträger- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH, Köln  
 Architekt: Architekt BDA Dr.- Ing. Sever Severain, 65193 Wiesbaden

Beschreibung:

Gewünscht ist, dieses Projekt bereits in einer sehr frühen Phase und in einer völlig neuen Konzeptentwicklung in den Beirat einzubringen. Die vorherige Konzeptentwicklung wurde bereits in einer Beiratssitzung am 14. Juni 2017 und in einem Workshop am 6. September 2017 nicht öffentlich behandelt.

Die anstehende Entwicklung des in den 80er Jahren letztmalig umgebauten Hotels wird notwendig, um den gestiegenen Ansprüchen der Hotelgäste gerecht werden zu können. Dazu sind die Zimmerzahlen zu verringern und die Zimmer selbst in der Fläche zu vergrößern. Es soll aus städtebaulicher, denkmalrechtlicher und architektonischer Sicht an dieser prägnanten Stelle Wiesbadens so zu einer Aufwertung kommen.

Zu der vorherigen Konzeptentwicklung gibt es nun folgende Abweichungen:

1. Die originäre denkmalgeschützte - noch vorhandene - Bausubstanz aus den Jahren 1892, 1897 und 1898 wird nicht entkernt, sondern bleibt im Verbund mit den Fassaden des sogenannten Webergassenflügels weitestgehend erhalten und wird ertüchtigt. Die ursprünglich erforderliche Abstützung-Sicherung zum Fassadenerhalt entfällt.
2. Es gibt nun keine Tiefgarage unter dem Webergassenflügel mehr. Der Öffentliche Raum bleibt verschont von den geplanten Auswirkungen einer Fassadensicherung während der Bauzeit und von den Auswirkungen einer umfassend erforderlichen ursprünglich geplanten Spezialtiefbau-Maßnahme größeren Ausmaßes.
3. Die nördlich gelegenen Bausubstanzen aus den Jahren 1970 und 1985 werden mit teils geänderten Funktionen erneuert. Dort wird auch die Tiefgarage auf Höhe des jetzigen Kellerfußbodens platziert. Die Zufahrt erfolgt im Norden, dort neben der heutigen Zufahrt der Bestands-Garage und der Anlieferung.

Die Präsentation des Vorhabens erfolgt durch den Architekten.

Empfehlung des Beirates:

Der insgesamt behutsame und respektvolle Umgang mit dem denkmalgeschützten Bestand sowie der Ansatz, sämtliche innenräumlichen und funktionalen Veränderungen grundsätzlich bestandsorientiert und minimalinvasiv zu entwickeln, werden ebenso gelobt wie die aus der Sicht des Beirats folgerichtige Strategie, die jeweils spezifischen und gestalterisch eigenständigen Qualitäten der das Ensemble prägenden wesentlichen beiden Zeitschichten - „Gründerzeit“ und „Wiederaufbau“ - gleichermaßen zu würdigen, pointiert herauszuarbeiten und dadurch (wieder) sichtbar machen.

In solchem Sinne wäre im Blick auf das ursprüngliche Erscheinungsbild der neufertschen Aufstockung, die sich mit den architektonischen Mitteln ihrer Zeit einerseits entschieden und selbstbewusst vom neobarocken Bestand darunter distanzierte, gestalterisch aber zugleich äußerst sensibel auf ihn bezogen und aus seinen Ordnungsprinzipien heraus entwickelt war, jedoch zu prüfen, inwieweit diese Strategie ihre konsequente Fortführung in einer Rekonstruktion der gestaltprägenden schmiedeeisernen Brüstungsgitter nach dem Vorbild der vier noch vorhandenen Originale finden und damit nicht nur die subtile Eleganz der ansonsten zurückhaltenden Nachkriegs-Ergänzung angemessen zur Geltung bringen, sondern auch die Lesbarkeit der o. g. Zeitschichten entscheidend befördern könnte.

Dies ist umso wichtiger, weil das Ensemble mit der Aufstockung des Webergassenflügels - an nicht weniger prominenter Stelle - nun eine dritte, dann „zeitgemäße“ Schicht erhalten wird, die möglichst ebenso lesbare eigenständige Qualitäten entfalten, sich jedoch angemessen in den historischen Bestand einfügen und zugleich an dessen Qualitäten messen lassen muss.

Die eher dominante Erscheinung des vorgeschlagenen Mansarddachs mit seiner wuchtigen Eckbetonung stellt aus der Sicht des Beirats noch keine im o. g. Sinne überzeugende Lösung dar. Dennoch motiviert das Gremium alle Beteiligten, den eingeschlagenen Weg konsequent weiter zu verfolgen, und empfiehlt - für die Aufstockung des Seitenflügels -, nach einer insgesamt angemesseneren Lösung zu suchen. Die weitere Entwicklung des Projekts würde der Beirat gern begleiten.

Wiesbaden, den 19. Juni 2020

gez.

Dr. Rena Wandel-Hoefer - Vorsitzende Gestaltungs- und Denkmalbeirat Wiesbaden  
Lorenz Dexler - Mitglied Gestaltungs- und Denkmalbeirat  
Prof. Udo Gleim - Mitglied Gestaltungs- und Denkmalbeirat





<b>Verwaltung</b>	Frau Fordey-Stange Amtsleiterin Bauaufsicht	
	Herr Horsten Untere Denkmalschutzbehörde	
	Herr Dr. Weichel Wiesbadener Identität, Engagement und Bürgerbeteiligung	entschuldigt
	Herr Huber-Braun Leiter Stadtplanungsamt	
	Herr Sante TriWiCon	
	Frau Friedel-Dammrau Geschäftsstelle Gestaltungs- u. Denkmalbeirat	
<b>Externe</b>	Frau Dr. von Preuschen Landesamt für Denkmalpflege Hessen (LfDH)	
	Herr Huhle Handwerkskammer	
	Herr Bratner Landesamt für Denkmalpflege Hessen (LfDH)	Via skype





*Vorlage Nr. 20-V-61-0022*

**Beschluss des Magistrats**

**Nr. 0518 vom 11. August 2020**

*Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Gestaltungs- und Denkmalbeirates vom 10.06.2020*

---

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Gestaltungs- und Denkmalbeirates vom 10.06.2020 wird zur Kenntnis genommen.

+

+

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
mit der Bitte um weitere Veranlassung  
(Originalniederschrift ist beigefügt)

Dezernat IV z. K.

Wiesbaden, den 11. August 2020

Der Magistrat

  
Mende  
Oberbürgermeister