



Der Oberbürgermeister

über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die
SPD-Rathausfraktion

5. Februar 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 20. Dezember 2023, Frage Nr. 106
gestellt durch den Stadtverordneten Gerhard Uebersohn, SPD-Rathausfraktion

Frage:

Sicherheit Gasleitungen

Am 5. Januar 2023 kam es in Wiesbaden Nordenstadt zu einer fatalen Gasverpuffung in einem Wohnhaus, hierbei wurden zwei Personen verletzt. Die Ursache für die Verpuffung war ein Defekt an einer Gasleitung, welche aus dem Jahr 1973 stammt. Hierdurch hatte sich ausströmendes Gas vermutlich im oder unter dem Wohnhaus angesammelt. Der Defekt lag außerhalb des beschädigten Gebäudes. Die Ursache der Verpuffung ist noch ungeklärt.

Ich frage den Magistrat:

1. Ist die Ursache des Gaslecks bereits bekannt?
2. Werden die Gasleitungen in Wiesbaden regelmäßig überprüft?

Wenn ja,

- a. erfolgt die Überprüfung innerhalb oder außerhalb der Gebäude?
 - b. in welchen Intervallen erfolgt die Überprüfung?
 - c. mit welcher Methode erfolgt die Überprüfung?
 - d. welches Ergebnis brachten die Überprüfungen bisher?
3. Gibt es in Wiesbaden Gasleitungen, die noch älter sind als die betroffene in Nordenstadt?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

1. Ist die Ursache des Gaslecks bereits bekannt?

Das Leck war an der Hausanschlussleitung des Gebäudes in unmittelbarer Nähe zum Haus. Die Ermittlungen der Kriminalpolizei konzentrieren sich hauptsächlich auf die Errichtung des Hausanschlusses vor 50 Jahren. ESWE hatte das Nordenstadter Gasnetz im Jahre 1994 von der Maingas übernommen, ist demnach nicht der Errichter und steht somit aktuell nicht im Fokus der Ermittlungen.

Die Ursachenforschung hat ergeben, dass aus heutiger Sicht maßgeblich für die Entstehung des Lecks mehrere Fehler bei der Errichtung der Anschlussleitung in den 1970er Jahren sowie angrenzender Gebäudebestandteile geführt haben. So wurde zum einen die Leitung nicht ordnungsgemäß auf einer verdichteten Sandsohle verlegt, sondern punktuell zur Unterstützung auf einen Hohlblockstein aufgelegt. Zum anderen wurde das eingesetzte Verfüllmaterial anschließend nur mangelhaft verdichtet, sodass es in der Folge zu erheblichen Setzungen des umgebenden Erdreichs einhergehend mit einer Verschiebung der Leitung kommen konnte, was jedoch wegen der darüberliegenden betonierte Terrasse verborgen blieb. An der Kontaktstelle zum Hohlblockstein kam es aufgrund der Setzungen schließlich zu einem Abknicken der Hausanschlussleitung aus Polyethylen (PE) mit dem daraus resultierenden Gasaustritt aus dem dabei über die Jahre entstandenen Riss. Das austretende Gas gelangte daraufhin, durch die Bewohner unbemerkt, über eine nicht korrekt abgedichtete Öffnung unterhalb der Terrassentür in das Wohnhaus, bildete ein zündfähiges Gemisch, entzündete sich und führte zur Verpuffung.

2. Werden die Gasleitungen in Wiesbaden regelmäßig überprüft?

Wenn ja,

a. erfolgt die Überprüfung innerhalb oder außerhalb der Gebäude?

Gemäß DVGW-Regelwerk (G465-1) werden seitens ESWE Versorgung sowohl die erdverlegten Gasleitungen als auch die innenliegenden Teile des Netzanschlusses bis zur Hauptabsperreinrichtung direkt nach dem Gebäudeeintritt auf Dichtheit überprüft. Verantwortlich für die Überprüfung der Gasinstallationsleitungen im Gebäude nach der Hauptabsperreinrichtung ist der Gebäudeeigentümer/Betreiber.

b. in welchen Intervallen erfolgt die Überprüfung?

Die Überprüfung des erdverlegten Gasrohrnetzes bis zu einem Druck von 16 bar erfolgt gemäß dem DVGW-Arbeitsblatt G465-1. Die Festlegung der Überprüfungszeiträume ist abhängig von der Leckstellen-Häufigkeit und der Druckstufe. Für die Netze von ESWE Versorgung ergab sich bislang in der Druckstufe bis 1 bar ein Intervall von vier Jahren, zwischen 1 bar bis 5 bar ein Intervall von zwei Jahren und zwischen 5 bar bis 16 bar ein Intervall von einem Jahr bei einer Leckstellen-Häufigkeit von max. 0,1 Lecks pro Kilometer Leitungstrasse und Jahr.

Im Falle des Nordenstadter Niederdrucknetzes aus Polyethylen (PE) und Stahl mit einem Betriebsdruck von nur 45 mbar erfolgte die planmäßige Überprüfung zuletzt im 4-jährigen Rhythmus. Vor dem Ereignis im Hessenring fand die letzte Gasrohrnetzüberprüfung im Jahr 2020 statt.

Künftig wird gemäß den Vorgaben der im August 2024 in Kraft getretenen neuen EU-Methanverordnung neben dem Auslegungsdruck hauptsächlich das verbaute Material und die vorliegende Korrosionsschutzart zur Festlegung des Überprüfungsturnus herangezogen, sodass sich im Falle des Nordenstadter Gasnetzes der Überprüfungszeitraum von 4 Jahren auf 36 Monate ändert. Die Überprüfung der innenliegenden Teile des Netzanschlusses inkl. der Hauptabsperreinrichtungen erfolgt gemäß Regelwerk in einem Abstand von 12 Jahren. Im vorliegenden Fall war dies zuletzt im Jahr 2015 erfolgt.

Im Jahr 2023 konnte die nach dem Ereignis freiwillig angesetzte zusätzliche Überprüfung der ca. 1.500 Gashauptabsperreinrichtungen und die Überprüfung des Gas-Nieder- und Mitteldrucknetzes von Nordenstadt (ca. 45 km) erfolgreich abgeschlossen werden. Die im Jahr 2024 turnusmäßig durchgeführte Überprüfung des Gasrohrnetzes zeigte auch keine Auffälligkeiten.

c. mit welcher Methode erfolgt die Überprüfung?

Die Überprüfung der erdverlegten Gasleitungen erfolgt durch „Absaugen“ der Leitungstrasse mittels Gasspürgeräten. Die eingesetzten Geräte werden vor dem Einsatz arbeitstäglich geprüft und kalibriert. Die Trassen werden in Schrittgeschwindigkeit begangen. Hierzu wird immer das aktuelle Planwerk genutzt. Während der Überprüfung wird auf Setzungen/Veränderung der Vegetation geachtet. Bei einer entsprechenden Feststellung wird zusätzlich der Hausanschlussraum zur Kontrolle begangen und die Einführungsstelle auf Unregelmäßigkeiten überprüft.

d. welches Ergebnis brachten die Überprüfungen bisher?

Die durchschnittliche Anzahl an lokalisierten Leckstellen im Erdgasnetz von ESWE Versorgung liegt im Bereich zwischen 60 bis 100 Stück pro Jahr. Dies entspricht einer Leckstellen-Häufigkeit von 0,06 bis 0,1 Lecks pro Kilometer Leitungsnetz und Jahr. Pro Jahr werden ca. 550 km des Gasrohrnetzes von den ESWE-Gasspürern begangen und auf Leckstellen überprüft.

Zwischenzeitlich wurden in Nordenstadt sowohl die im Sonderturnus im Jahr 2023 als auch die gemäß Regelwerk turnusmäßig im Jahr 2024 anstehende Überprüfung des gesamten erdverlegten Gas-Nieder- und Mitteldrucknetzes (ca. 45km) abgeschlossen. Die nächste Überprüfung gemäß DVGW-Regelwerk und der neuen EU-Methanverordnung findet im Jahr 2027 für das erdverlegte Rohrnetz und ebenfalls im Jahr 2027 für die ca. 1.500 Gas-Hauseinführungen statt.

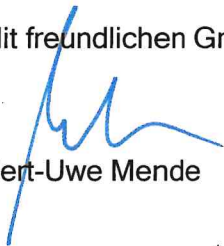
Bei den Überprüfungen konnten kleinere Leckstellen lokalisiert werden, die umgehend beseitigt wurden. Ebenso wurde bei einigen Hauseinführungen festgestellt, dass sie beispielsweise schief in das Gebäude eintreten, was auf Setzungen im Außenbereich hindeuten kann. Um eine Beschädigung dieser Leitungen in der Zukunft auszuschließen, wurden die betroffenen Anschlüsse erneuert. Dies erfolgte in enger Abstimmung mit den jeweiligen Hausbesitzern und deren beauftragten Installationsunternehmen für die Wiederherstellung der Verbindung zur Hausinstallation.

Darüber hinaus werden regelmäßig auch Baumaßnahmen zur Erneuerung der Versorgungsnetze auf der Grundlage der strategischen Instandhaltungsplanung umgesetzt, um einen langfristig sicheren Netzbetrieb gewährleisten zu können. So wurden neben vielen weiteren Baumaßnahmen im Versorgungsgebiet der ESWE im Jahr 2024 beispielsweise im Bereich des Nordenstadter Goetherings die Gas- und Wasserversorgungsleitungen inkl. der Netzan-schlüsse erneuert.

3. Gibt es in Wiesbaden Gasleitungen, die noch älter sind als die betroffene in Nordenstadt?

Die ältesten in Betrieb befindlichen Gasleitungen im Wiesbadener Netz wurden um 1900 verlegt. Die im ca. 930 km langen Wiesbadener Gasnetz vorhandenen Materialien teilen sich auf in Stahl, duktiles Gusseisen und Polyethylen (PE). Der Werkstoff PE wird seit den 1970er Jahren im Gasnetz von ESWE Versorgung eingesetzt und weist von allen verlegten Materialien anteilig die geringste Leckstellen-Häufigkeit auf.

Mit freundlichen Grüßen



Gert-Uwe Mende

Dezernat I

Der Magistrat

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

 . September 23

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 28.09.2023, Frage Nr. 108
gestellt durch die Stadtverordnete Frau Monika Giesa (AfD).

Frage: Eigenen Recherchen zufolge muss jeder der rund 80 Stadtpolizisten im Außendienst mehrere Trainingsmodule im Jahr absolvieren, in denen u.a. das Anlegen von Handfesseln, Pfeffersprayeinsatz, Eigensicherung im Nahbereich geübt werden. Die Trainingseinheiten finden fast alle in einem Trainingsraum statt, der nur mit Hallenschuhen betreten werden darf. Obwohl das Einsatztraining eine Pflichtaufgabe ist, müssen die Stadtpolizisten für die Beschaffung der Hallenturnschuhe bisher privat aufkommen.

Ich bitte den Magistrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Trifft die geschilderte Sachlage grundsätzlich zu?
2. Weshalb findet keine Kostenübernahme durch den Dienstherrn statt?
3. Wie hoch wären die Gesamtkosten einer Kostenübernahme?
4. Gibt es noch andere für die Dienstausbereitung sinnvolle oder gar erforderliche Ausrüstungsteile, die die Stadtpolizisten regelmäßig auf eigene Kosten erwerben?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Grundsätzlich müssen die Ordnungspolizeibeamtinnen und Ordnungspolizeibeamten für den Bereich ihrer Aufgabenerfüllung jährlich insg. sieben Einsatztrainingsmodule durchlaufen. Es ist richtig, dass ein Großteil der Module im hauseigenen Trainingsraum der Stadtpolizei stattfindet.

Zu 2.:

Eine Kostenübernahme hat stattgefunden. Für künftige Bedarfe wurden die Hallenturnschuhe in den Kleiderplan der Stadtpolizei aufgenommen.

Zu 3.:

Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 6.500,00 €.

Zu 4.:

Nein.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and strokes, positioned below the closing text.



Der Magistrat

Dezernat für Umwelt, Wirtschaft,
Gleichstellung und Organisation

Stadträtin Christiane Hinnerger

Dezernat I

06. Februar 2023

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 09.02.2023, Frage Nr. 110
gestellt durch den Stadtverordneten Aman Yoseph der Fraktion SPD

Frage:

Ausfall der IT-Struktur in der Stadtverwaltung

Am Dienstag, den 17.01.23 waren sowohl die Stadtverwaltung als auch die Feuerwehr über mehrere Stunden von einem umfassenden Ausfall der IT- Infrastruktur betroffen. Es bestand über mehrere Stunden keine Möglichkeit zur Nutzung von E-Mails und der Zugriff auf Netzwerklaufwerke sowie das Internet waren ebenfalls nicht möglich. Auch die Telefonverbindungen waren betroffen.

Ich frage daher den Magistrat,

1. worin lag die Ursache für die beschriebenen Ausfälle der IT-Infrastruktur?
2. wie zukünftig verhindert werden kann, dass es zu so einem umfangreichen Ausfall kommt, etwa durch Redundanz von zentralen technischen Komponenten

Die Frage des Stadtverordneten Aman Yoseph beantworte ich wie folgt:

1. Worin lag die Ursache für die beschriebenen Ausfälle der IT-Infrastruktur?

Am Dienstag, den 17.01.2023 lag von 00:13 - 14:30 Uhr ein Ausfall des zentralen Netzes der LHW und WIVERTIS vor. Sämtliche Standorte der LHW und WIVERTIS-Standorte waren betroffen. Die Nutzung des Netzwerks für die Mitarbeitenden der LHW war in dieser Zeit nicht möglich, der Zugriff auf Internet-Dienste (z. B. Webseiten, E-Mail nach/von extern, Skype for Business, Big Blue Button), sowie auf interne Dienste (z. B. Citrix, Outlook, Netzwerkverzeichnisse, VoIP-Telefonie, E-Mail nach/von intern) war nicht möglich.

Die Ursache der Störung konnte auf eine defekte Hardwarekomponente im zentralen Netzwerk an einem zentralen Netzwerkstandort eingegrenzt werden.

Schließlich konnte durch die Abschaltung des den Fehler verursachenden Teils des Netzwerks die Störung für die Nutzer beseitigt werden.

Ein Sicherheitsvorfall (Cyberabgriff von außen) kann auch nach Überprüfung der relevanten Logdateien und Fehlerprotokolle weiterhin ausgeschlossen werden.

2. Wie kann zukünftig verhindert werden, dass es zu so einem umfangreichen Ausfall kommt, etwa durch Redundanz von zentralen technischen Komponenten?

Das aktuell bei Wivertis laufende Projekt zum Austausch älterer Netzwerkkomponenten wird sofort beschleunigt.

Zusätzlich wird nun ein externer Prüfauftrag vergeben, um zu bewerten, welche weiteren Maßnahmen erfolgen können, damit ein optimiertes Netzwerkmanagement und -kontrolle erfolgen können. Schwerpunkte werden z. B. die Trennung von Netzen, die zusätzliche Implementierung eines Outbound Management Netzes und die Überprüfung von Kabelführungen zwischen großen Standorten und den Rechenzentren sein.

Weiterhin werden die Routingprotokolle auf die modernsten Standards konsolidiert, um ein so großes und komplexes Netz wie das der LHW besser managen zu können.

Organisatorisch wird ein verbesserter Eskalationsprozess für den Fall solcher Großstörungen implementiert, um die Störungsbehebung möglicherweise beschleunigen zu können.

Bei dem LHW-Netz handelt es sich um ein komplexes Netz mit knapp 100 km Glasfaser-Leitungslänge zuzüglich Ethernet und VPN-Verbindungen, das über 270 Standorte verbindet und in den letzten 35 Jahren unter verschiedenen Eigentumsverhältnissen gewachsen ist und somit ständigen Veränderungen und Anpassungen unterlag.

Christiane Hinninger



Stadträtin

Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

8. Februar 2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11.02.2026, Frage Nr. 139
gestellt durch die Volt-Fraktion.

Frage:

Seit dem 01. Mai ist das Deutschlandticket gültig, bereits ab dem 03. April war es im Vorverkauf erhältlich. So auch in der neuen App "ESWE Verkehr Tickets", welche ebenfalls Anfang April veröffentlicht wurde.

Wir fragen den Magistrat,

1. wie oft die App "ESWE Verkehr Tickets" bisher heruntergeladen wurde
2. wie oft ein Abo des Deutschlandtickets über die App "ESWE Verkehr Tickets" abgeschlossen wurde.

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

1. Die App „ESWE Verkehr Tickets“ wurde bis 04.02.2026 rund 104.000 mal heruntergeladen.
2. Über die App "ESWE Verkehr Tickets" sind mit Stand Januar 2026 3.052 aktive Deutschlandticket-Abos zu verzeichnen. Als Jobticket Deutschland sind 1.668 aktive Abos über die App zu verzeichnen.
Das entspricht insgesamt einem Anteil von 7 % der Abos des D-Tickets inkl. Jobticket Deutschland über die App.

Mit freundlichen Grüßen



Gustav-Stresemann-Ring 15
65189 Wiesbaden
Telefon: 0611 31-5180 / 31-5041
Telefax: 0611 31-5959
E-Mail: Dezernat.V@wiesbaden.de



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

26. . September 24

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 26.09.2024, Frage Nr. 140 gestellt durch den Stadtverordneten Herr Thomas Schwarze (SPD)

Frage:

Verstärkerfahrten ESWE Verkehr

Die erneute Umfrage des Stadtelternbeirates im März 2023 ergab ein ernüchterndes Stimmungsbild; zwei Drittel werteten die Busse zur Schule als unzuverlässig. Als Folge wechselten viele Schüler*Innen vom Bus ins Auto. Parallel hat die ESWE Verkehr seit September 2022 den Fahrplan mehrfach verstärkt und setzt, häufig auch spontan, Verstärkerfahrten ein.

Ich frage den Magistrat:

1. Wie wurde seitens des Dezernates auf die Umfrage reagiert und wurde das Gespräch mit dem Stadtelternbeirat gesucht?
2. An welchen Stellen wurde der Busfahrplan seit September 2022 verdichtet?
3. Wieviele kurzfristige Verstärkerfahrten setzt die ESWE Verkehr im Schnitt mit welchen Schwerpunkten ein?
4. Wieso werden die kurzfristigen Fahrten nicht in den Apps und auf den digitalen Anzeigen angezeigt - und wie lässt sich das beheben?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Mein Dezernat ist über die Stabstelle Mobilitätskonzepte in kontinuierlichem Austausch mit der Vorsitzenden des Stadtelternebeirats, auch zum Thema Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Busse. Die Befragung zeigt einen hohen Handlungsbedarf auf zwei Feldern. Hohe Priorität hat für mich die Rückkehr zum Regelfahrplan. Ich appelliere deshalb an Sie alle, ESWE Verkehr finanziell so auszustatten, dass dort sowohl mit eigenen Fahrern als auch mit Partnerunternehmen mehr Kilometer gefahren werden können. Das zweite Feld ist, dass ESWE-Busse durch die großen Autoverkehrsmengen im Wiesbadener Stadtgebiet stark ausgebremst werden. Dies schlägt direkt auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Bussystems durch. Handlungsbedarf besteht hier, das bestätigt die Umfrage nochmal, auf den Relationen Dotzheim - Innenstadt - Biebrich. Es ist deshalb nötig, weitere Busspuren einzurichten, damit insbesondere Schülerinnen und Schüler weniger unter unpünktlichen Bussen leiden.

Zu 2:

Bis auf wenige Ausnahmen ist im werktäglichen Schülerverkehr wieder nahezu das Angebot von vor der Reduzierung September 2022 umgesetzt. Nominell ausgenommen davon sind lediglich die Fahrten der Linie 2. Deren Fahrten bzw. Fahrgastkapazitäten sind jedoch weitestgehend in der Linie 16 aufgegangen.

Zu 3:

Verstärkerfahrten werden grundsätzlich situativ im gesamten Liniennetz eingesetzt, wenn sie aufgrund einer erhöhten Fahrgastnachfrage notwendig werden oder wenn sie der Entlastung regulär stattfindender Fahrten dienen.

Zu 4:

Alle Fahrten von ESWE Verkehr, auch die Zusatzfahrten werden grundsätzlich versucht im System einzupflegen und die Fahrten erscheinen auch in der App und den digitalen Anzeigen. Jedoch geschieht manchmal Unvorhergesehenes im Betriebsablauf, so dass situativ nicht auf jede Fahrt eingegangen werden kann, wodurch es ab und an zu fehlenden Fahrtinformationen über die digitalen Medien kommt.

Weiterhin kann ESWE Verkehr immer erst zu Dienstbeginn am frühen Morgen um 3 Uhr sagen, welche Mitarbeiter kurzfristig für Verstärkerfahrten zu Verfügung stehen. Daraus resultiert, dass nicht am Vortag mit Sicherheit gesagt werden kann, ob eine kurzfristige Zusatzfahrt am nächsten Tag wieder stattfindet.

Mit freundlichen Grüßen





Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

27. April 2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11.02.2026, Frage Nr. 142
gestellt durch den Stadtverordneten Christian Bachmann (Fraktion Freie Wähler / Pro Auto)

Frage:

Bereits im Januar 2023 hatte unsere Fraktion einen Antrag für ein Pilotprojekt für den Einsatz einer „Pfefferspraypistole“ eingebracht. Dies wurde im zuständigen Ausschuss am 24.01.2023 leider mit großer Mehrheit abgelehnt.

Zwischenzeitlich haben sich bundesweit Übergriffe gegen Polizisten und Stadtpolizisten erhöht. Darüber hinaus gibt es im Umgang mit Distanzwaffen positive Erfahrungen (z. B. in Mainz).

Der Magistrat als Arbeitgeber hat unserer Ansicht nach auch eine Fürsorgepflicht gegenüber den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen.

1. Welche Gründe sprechen zwischenzeitlich dafür die Mitarbeiter der Stadtpolizei im Rahmen eines Pilotprojekts mit Bodycams und/oder Pfefferspraypistolen auszustatten?
2. Sind zu Punkt 1 schon entsprechende Bedarfe von Seiten der Mitarbeiterschaft und/oder des Personalrates geäußert worden?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1

Die für den Einsatz von Bodycams im Bereich der Stadtpolizei erforderliche Gesetzesänderung im Hessischen Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (HSOG) in § 14 Abs. 6 wurde zwischenzeitlich geschaffen. Von der Ausstattung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit solchen Kameras wird gerade in ihrer Präventivwirkung eine deutlich höhere Sicherheit im Einsatz erwartet. Die Tatsache das sich das Präsidium des Hessischen Städtetages mit einem Beschlussvorschlag zugunsten des Einsatzmittels ausgesprochen hat, spricht dafür, die Mitarbeitenden der Stadtpolizei dieser Gesetzesänderung folgend mit Bodycams auszustatten. Eine Markterkundung wurde vorgenommen.

Die Ausstattung mit Pfefferspraypistolen als weiteres Einsatzmittel wurde und wird durch die Stadtpolizei geprüft und bewertet. Dazu wurden auch andere Ordnungsbehörden angefragt. Bei den Rückmeldungen (u. a. aus Offenbach) wurde insbesondere die präventive Wirkung hervorgehoben.

Es bleibt den städtischen Gremien vorbehalten, über eine Nutzung von Pfefferspraypistolen bei der Stadtpolizei zu entscheiden.

Nach Einschätzung der Stadtpolizei hat sich die Gefährdungslage durch die zunehmende freie Verfügbarkeit von Pfefferspraypistolen am zivilen Markt verändert.

Zu 2

Von Seiten der Mitarbeiterschaft wurden gab und gibt es Anregungen zur Prüfung der Einsatzmittel. Auf Nachfrage berichtete der Personalrat, dass ihm aktuell keine diesbezüglichen Anfragen vorliegen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.



Dezernat I

Der Magistrat

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

12
. Juli 23

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 13.07.2023, Frage Nr. 146
gestellt durch die Stadtverordnete Frau Louise Lydia Wagenbach (CDU).

Frage:

Ich frage den Magistrat,

1. aus welchem Grund eine solche gefährliche Baustelleneinrichtung im Kreuzungsbereich Friedrichstr./Bahnhofstr. gewählt wurde?
2. ob es keine Möglichkeit für eine sichere Verkehrslenkung gab?
3. wie zukünftig eine solche gefährliche Baustelleneinrichtung vermieden werden kann? Insbesondere, dass Bagger im Kreuzungsbereich abgestellt werden?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:**Zu 1.:**

Das Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei teilt mir mit, dass aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht die erforderlichen Verkehrszeichen zur Absicherung der Baustelle, sowie die erforderlichen Umleitungen nach der Straßenverkehrsordnung angeordnet wurden.

Hierzu sind im Vorfeld die eingereichten Verkehrszeichenpläne von der ausführenden Baufirma ausführlich geprüft worden. Dabei waren die vorgelegten Unterlagen fehlerfrei und die Anordnung der Baustelleneinrichtung erfolgte ordnungsgemäß nach pflichtgemäßem Ermessen und unter Einhaltung aller straßenverkehrlichen Vorschriften. Nach nochmaliger Prüfung durch die genannte Behörde stelle ich fest, dass die Baustelleneinrichtung ordnungsgemäß angeordnet wurde, bzw. von den örtlichen Gegebenheiten her nicht anders hätte angeordnet werden können.

Allerdings ist für die Baustellenabwicklung die Baufirma zuständig, die die o.g. Anordnung erhalten hat und in der Örtlichkeit umsetzen muss. Aber auch die Abwicklung der Baumaßnahme wird von der genannten Behörde überprüft. Dabei sind der Behörde keine

Verkehrssituationen bekannt, wo es durch die Baustelleneinrichtung in der Örtlichkeit zu Gefährdungen für Verkehrsteilnehmer gekommen ist. Auch ist es während der Bauzeit zu keinen Unfällen um die Baustelle gekommen. Aus diesem Grund kann ich hier nicht von einer gefährlichen Baustelleneinrichtung sprechen.

Zu 2.:

Vor der Genehmigung wurden mit der Baufirma alle möglichen alternativen Verkehrsführungen besprochen. Allerdings wurde die genehmigte Variante angeordnet, da diese die höchste Verkehrssicherheit bei einem moderaten Eingriff in den Fließverkehr ermöglicht hat. Damit war die ausgewählte Option die sicherste Möglichkeit der Verkehrslenkung.

Zu 3.:

Leider kann eine gewisse Sichtbehinderung durch eingesetzte Baufahrzeuge, wie z.B. Bagger oder schwere LKWs bei laufenden Bauarbeiten nicht verhindert werden. Da nur durch den Einsatz von schwerem Gerät es möglich ist, die Baustelle innerhalb kürzester Zeit abzuwickeln. Allerdings sind diese Baufahrzeuge innerhalb der Baustelle einzusetzen. Der genannten Behörde ist dabei nicht bekannt, dass die Baufahrzeuge außerhalb der Baustelle die Sicht blockiert haben.

Sollten Sie zu diesen genannten Punkten über abweichende Informationen verfügen, so lade ich Sie dazu ein, uns diese möglichst mit präziser Benennung von Zeitpunkt und Umständen zuzuleiten.

Ich werde diese gegebenenfalls gerne mit in die nächste Rücksprache aufnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and flourishes, positioned below the text 'Mit freundlichen Grüßen'.

Dezernat I

Der Magistrat

Bürgermeisterin

Christiane Hinnerger

12. Juli 2023

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 13. Juli 2023 Frage Nr. 148
gestellt durch den Stadtverordneten Dr. Klaus-Dieter Lork der Fraktion AFD

Frage:

Fast eineinhalb Jahre ist es nun her, dass der Magistrat im Ausschuss für Umwelt, Klima und Energie darüber berichtete, dass an 1 - 2 Standorten in Wiesbaden Eichhörnchenbrücken als Modellprojekt angelegt werden soll.

In diesem Zusammenhang frag ich den Magistrat:

1. Laufen die Pilotprojekte bereits und wenn ja, an welchen Standorten? Wenn nein, warum nicht?
2. Wann ist mit dem Abschluss der Pilotprojekte zu rechnen?
3. Kann bereits abgeschätzt werden, ob die Maßnahmen als sinnvoll, im Rahmen des Tierwohls der Eichhörnchen, zu betrachten sind?
4. Mit welchen ungefähren Kosten ist für die Umsetzung eines Standortes zu rechnen?
5. Sind bereits weitere mögliche Standorte zur Installation von Eichhörnchenbrücken in Wiesbaden identifiziert worden?

Die Frage des Stadtverordneten Herrn Dr. Lork beantworte ich wie folgt:
Die Antworten wurden nach dem 01.01.2025 nicht mehr aktualisiert.

Zu Punkt 1:

Derzeit laufen noch keine Pilotprojekte. Grund: Zur Identifikation von Standorten wurden durch die Untere Naturschutzbehörde Anfang 2022 eine Abfrage nach eingegangenen Totfundmeldungen an Straßen versandt. Adressaten waren die Ortsverwaltungen, die Fachbereiche Natur und Landschaft sowie Umweltberatung des Umweltamts, Grünflächenamt, Straßenverkehrsbehörde, ELW, Feuerwehr, BUND, NABU und Naturschutzhaus Wiesbaden.

Von einem Presseaufruf wurde aus Gründen begrenzter Personalkapazitäten abgesehen. Zuvor hatte sich eine Bürgerin aufgrund eines allgemeinen Artikels gemeldet.

Der Rücklauf beschränkte sich insgesamt auf nur fünf Vorschläge. Die Stellen wurden fachlich geprüft; an ihnen befanden sich jedoch keine geeigneten Bäume zum Verankern von Tauen.

Zu Punkt 2:

Sollten sich Erkenntnisse zu geeigneten Standorten ergeben, können Pilotprojekte eingeleitet werden.

Zu Punkt 3:

Es wurden bisher keine Projekte durchgeführt (vgl. Antwort 1).

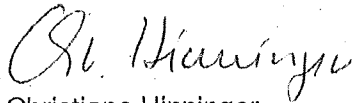
Zu Punkt 4:

Eine genaue Kostenschätzung liegt bisher nicht vor. Es ist davon auszugehen, dass die Materialkosten (Tae, Verankerung) eher gering, der Personalaufwand jedoch durchaus erheblich sein wird.

Der Personalaufwand umfasst die Prüfung des Standorts auf artenschutzfachliche Sinnhaftigkeit, die Prüfung der Bäume und ihres Astwerks auf Standsicherheit, die Beschaffung und Anbringung der Tae mittels Hubsteiger sowie ggf. notwendigem leichten Astrückschnitt, die fortlaufende Überprüfung der Tae auf Verkehrssicherheit, Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde sowie ggf. der Stadtbildpflege sowie ggf. Koordinationsgespräche mit Bürgern oder anderen Stellen zum Thema Anfütterung der Eichhörnchen, den Umgang mit der Nutzung durch unerwünschte Arten (sich Niederlassen von Tauben und Staren), das Monitoring der Wirksamkeit der Brücke sowie die schriftliche Dokumentation aller Schritte.

Zu Punkt 5:

Nein.



Christiane Hinninger
Bürgermeisterin



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

18. März 24

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 13.07.2023, Frage Nr. 152
gestellt durch den Stadtverordneten Silas Gottwald (SPD)

Frage:

Der Magistrat wird gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

- 1. Wie viele Privatanzeigen sind im Jahr 2022 sowie im ersten Halbjahr 2023 eingegangen? (Nach Quartal)*
- 2. Wie viele davon wurden nicht innerhalb der Verjährungsfrist bearbeitet? (Nach Quartal)*
- 3. Falls ein nennenswerter Rückstau existiert: Nach welchen Kriterien werden die Anzeigen bei der Bearbeitung priorisiert?*

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Das Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei teilt mir hierzu mit, dass im Jahr 2022 3.232 und im ersten Halbjahr 2023 2.225 Privatanzeigen im Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei eingegangen sind.

Zu 2.:

Dabei wurden alle eingegangenen Privatanzeigen innerhalb der Verjährungsfrist bearbeitet, so dass keine Verjährung eingetreten ist. Dabei weise ich Sie darauf hin, dass nicht jede Privatanzeige zu einer kostenpflichtigen Verwarnung führt. Alle eingehenden Privatanzeigen werden nach dem Opportunitätsprinzip von den zuständigen Verwaltungsmitarbeitern geprüft, ob tatsächlich ein Tatbestand vorliegt, der die Einleitung einer kostenpflichtigen Verwarnung rechtfertigt.

Zu 3:

Zurzeit besteht kein nennenswerter Rückstau. Sollte ein solcher Stau entstehen, dann werden zuerst die ältesten Fälle bearbeitet um eine Verjährung zu vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long tail, positioned below the text "Mit freundlichen Grüßen".



Der Oberbürgermeister

über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die
DIE GRÜNEN Rathausfraktion

27. September 2023

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 28. September 2023, Frage Nr. 156
gestellt durch den Stadtverordneten Ronny Maritzen, BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN
Rathausfraktion

Fragen:

Im Baulandbeschluss 0196 der Stadtverordnetenversammlung vom 17. Mai 2023 wird unter II.B.3. festgehalten: „Das langfristige Ziel ist ein Nettonull-Flächenverbrauch nach den Vorgaben von Bund und Land.“

1. Wie wird „langfristig“ definiert?
2. Hat Wiesbaden nach Ansicht des Magistrats unter klimatischen Gesichtspunkten noch lange Zeit, um auf den Flächenverbrauch Nettonull zu kommen?
3. Könnte Wiesbaden auch ohne Vorgaben von Bund und Land den Flächenverbrauch Nettonull umsetzen?
4. Worauf sollte Wiesbaden noch warten, bevor es den Flächenverbrauch Nettonull umsetzt?

Die Frage des Herrn Stadtverordneten Ronny Maritzen beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

Sowohl die Nachhaltigkeitsstrategie 2021 als auch der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung streben die Erreichung einer Flächenkreislaufwirtschaft bis zum Jahr 2050 an. Die Landesregierung Hessen hat in der Kooperationsvereinbarung Landwirtschaft und Naturschutz aus dem Jahr 2021 festgehalten, dass das Ziel einer Netto-Neuersiegelung von 0 ha bis 2040 erreicht werden soll. In diesem Sinne ist aus Sicht des Fachdezernats die Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung zu verstehen.

Zu Frage 2:

Es gibt keinen unmittelbaren kausalen Zusammenhang zwischen dem Flächenverbrauch und erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Stadtklima, d.h. nicht jede Bauflächenentwicklung führt zu einer wesentlichen Beeinträchtigung von Klimafunktionen.

Um die Belange des Klimaschutzes frühzeitig im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans berücksichtigen zu können und wesentliche Beeinträchtigungen der klimatischen Verhältnisse zu vermeiden, wird derzeit eine stadtweite Klimastudie erarbeitet. Die Ergebnisse der Stadtklimastudie dienen als Grundlage für die im Baugesetzbuch verankerte bauleitplanerische Abwägung, bei der die öffentlichen und privaten Belange in einen gerechten Ausgleich zu bringen sind. Zu den im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigenden Belangen gehören neben den Belangen des Umwelt- und Klimaschutzes auch die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung und die Belange der Wirtschaft.

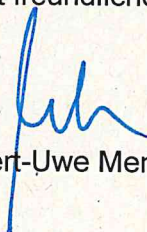
Die Abwägungsentscheidung, d.h. die Entscheidung, in welchem Umfang Flächen im neuen Flächennutzungsplan als Bauflächen dargestellt werden, trifft die Stadtverordnetenversammlung im Rahmen des Feststellungsbeschlusses.

Zu Frage 3 und 4:

Ein vorzeitiger, vollständiger Verzicht auf die Planung neuer Bauflächen stünde im Konflikt mit dem im Baugesetzbuch verankerten Gebot einer gerechten Abwägung. Um den Flächenbedarfen z.B. für das Wohnen oder die wirtschaftliche Entwicklung in ausreichendem Maße Rechnung zu tragen, ist die Neuinanspruchnahme von Flächen unter den jetzigen Rahmenbedingungen noch unvermeidbar. Für die Einführung einer kommunalen Flächenkreislaufwirtschaft mit einem Nettonull-Flächenverbrauch fehlen bis heute ausreichend wirksame rechtliche Instrumente der Flächenmobilisierung.

Unabhängig davon werden im Rahmen der Flächennutzungsplanung die Möglichkeiten der Transformation und Nachverdichtung bestehender Siedlungsräume z.B. durch die Revitalisierung von Gewerbebrachen oder die Nutzungsintensivierung und Umnutzung untergenutzter Flächen betrachtet, um die Flächenneuanspruchnahme auf das notwendige Maß zu reduzieren. Flankierend werden in den Experimentierräumen und mit den Spielregeln nachhaltiger Stadtentwicklung modellhaft und vorbildgebend die Möglichkeiten einer flächensparenden Siedlungsentwicklung auf dem Weg zum langfristigen Ziel eines Nettonull-Flächenverbrauchs ausgelotet.

Mit freundlichen Grüßen



Gert-Uwe Mende



Der Oberbürgermeister

über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die
Volt-Fraktion

19 . November 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 29. Mai 2024, Frage Nr. 166
gestellt durch den Stadtverordneten Daniel Weber (Volt)

Frage:

Öffnungszeiten Freibäder

In einigen Kommunen in Hessen und Rheinland-Pfalz haben die Freibäder aufgrund der sommerlichen Temperaturen im September spontan die Öffnungszeiten ihrer Freibäder angepasst und die Badesaison so für ihre Bürger*innen verlängert. Gerade in Zeiten des Fachkräftemangels und fehlender Bademeister*innen und fehlenden Kassenpersonals sind spontane Verlängerungen der Öffnungszeiten jedoch nicht immer kurzfristig durchführbar

Ich frage den Magistrat:

1. Ist in der Zukunft bei guter Wetterlage im Spätsommer eine spontane Verlängerung der Öffnungszeiten in Freibädern möglich?
2. Welche Hürden und Hindernisse stehen einer spontanen Öffnung im Spätsommer im Weg?
3. Gab es in der diesjährigen Badesaison Probleme aufgrund des Fachkräftemangels?
4. Welche zusätzlichen Kosten würden bspw. durch eine zweiwöchige Verlängerung der Öffnungszeiten entstehen und welche zusätzlichen Einnahmen würden generiert?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1. und 2.

Die Wiesbadener Freibäder stehen traditionell jedes Jahr durch ihre stufenweise Schließung auch bis in den Spätsommer zur Verfügung. So hatte im Jahr 2023 das komplette Freibad Kleinfeldchen bis zum 17. September geöffnet. Das, auch zum Schwimmen geeignete, Nichtschwimmerbecken im Freibad Kleinfeldchen hat sogar bis zum 4. Oktober geöffnet. Die Nachfrage nach Freibädern, auch bei guter Wetterlage, nimmt mit Ende der Schulferien drastisch ab, sodass eine stufenweise Schließung eine bedarfsgerechte Vorgehensweise darstellt. Dies kann auf Basis langjährig dokumentierter Besucherzahlen belegt werden.

Zu 3.

Der Fachkräftemangel macht auch vor dem öffentlichen Badewesen nicht halt. Er besteht, wie in vielen anderen Berufssparten, bereits seit Jahren. Er hat den Eigenbetrieb mattiaqua auch in der Sommersaison 2025 vor große Herausforderungen gestellt. Die Situation stellt sich aktuell nicht besser dar, als im Jahr 2023. Letztendlich konnte die dauerhafte Öffnung der Freibäder in den Sommermonaten nur sichergestellt werden, weil Thermen und Hallenbäder zu Revisionszwecken teilweise geschlossen blieben.

Zu 4.

Die Frage ist pauschal nicht zu beantworten. Eine belastbare Aussage über entstehende Kosten einer, über die stufenweise Schließung der Freibäder hinausgehende Öffnung, kann nur dann getroffen werden, wenn feststeht, welche Freibäder länger geöffnet werden sollen. Die Erlöse sind abhängig von einer stabilen, anhaltenden und überdurchschnittlich warmen Witterungsperiode und können deshalb nicht valide kalkuliert werden.

Mit freundlichen Grüßen



Gert-Uwe Mende



über
Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende

Der Magistrat

über Magistrat

Bürgermeisterin

und
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

Christiane Hinnerger

an die SPD-Fraktion

. Juli 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 20. Dezember 2023, Frage Nr. 174
gestellt durch den Stadtverordneten Lukas Schnabel der SPD-Fraktion im Rathaus;
LEAN - ein neues digitales Tool für Leerstands- und Ansiedlungsmanagement in Innenstädte
(SV-Nr. 23-V-02-0014)

Frage:

**LeAn - ein neues digitales Tool für Leerstands- und Ansiedlungsmanagement in
Innenstädten**

Zur Unterstützung der strategischen Weiterentwicklung von Innenstädten wird seit Januar
2023 das digitale Tool LeAn als Open-Source-Lösung vom Bund zur Verfügung gestellt. Es
bietet aus Sicht des Deutschen Städtetages die Möglichkeit eines vorausschauenden
Leerstands- und Ansiedlungsmanagements.

Ich frage den Magistrat:

1. Inwieweit wird das Tool LeAn als nützlich eingeschätzt, um in der LHW ein Leerstands-
kataster aufzubauen und ein proaktiveres Ansiedlungsmanagement für die Innenstadt zu
schaffen?
2. Gibt es bereits Überlegungen, das Open-Source-Tool auch in Wiesbaden einzuführen
und zu nutzen?

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Fragen des Stadtverordneten Herrn Lukas Schnabel beantworte ich wie folgt:

LeAn existiert in einer kostenlosen Open-Source-Version, die sich jedoch nach Auskunft der
Entwickler (LeAn GmbH, eine Tochterfirma der IFH Köln Institut für Handelsforschung
GmbH) an versierte EDV-Nutzer richtet, da sie sehr rudimentär programmiert ist. Für Nutzer
ohne vertiefte EDV-Kenntnisse wird die reguläre LeAn-Version empfohlen, für die je nach
Leistungsumfang jährliche Kosten ab 8.000 € entstehen.

Dezernat für
Umwelt, Wirtschaft, Gleich-
stellung und Organisation

Gustav-Stresemann-Ring 15, Gebäude B
65189 Wiesbaden
Telefon: 0611 31-2555
Telefax: 0611 31-3956
E-Mail: buergermeisterin@wiesbaden.de

/2

Die Softwarelösung LeAn ist damit eine von mehreren digitalen Angeboten, die Kommunen für ihr Leerstandsmanagement nutzen können.

Die LHW hat bereits 2021 im Rahmen des Förderprogrammes Restart City für diese Zwecke das Programm Web-GIS angeschafft. Als Herausforderung bei der Pflege der Daten hat sich das geringe Interesse von Eigentümern und Vermarktern von Immobilien erwiesen, ihre Daten zur Verfügung zu stellen.

Das Citymanagement hat sich mit der LeAn-Software im vergangenen Jahr sehr intensiv auseinandergesetzt, mehrere Workshops zum Thema besucht und auch den Austausch mit anderen Kommunen gesucht. Am Ende fiel die Entscheidung gegen die Anschaffung von LeAn aus folgenden Gründen:

- Um das Potential von LeAn voll auszuschöpfen, ergibt sich erheblicher Zeit- und Arbeitskräftebedarf: Der benötigte sehr umfangreiche Datenpool muss erhoben und in der Folge aktuell gehalten werden.
- Das Citymanagement kann keine Maklerrolle einnehmen, sondern möchte sich auf eine neutrale Vermittler- und Beraterrolle konzentrieren
- Durch Anschaffung und Pflege des Systems würden jährliche Kosten in erheblicher Höhe entstehen, die nicht in vernünftiger Relation zu einem etwaigen zu erreichenden Vorteil stehen.

Mit freundlichen Grüßen



Christiane Hinninger
Bürgermeisterin




Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

 . Februar 25

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 13. Februar 2025, Frage Nr. 180
gestellt durch die Stadtverordnete Frau Susanne Hoffmann-Fessner

Frage:

Ich frage den Magistrat,

1. Wie fällt die Bilanz der gemeinsamen Aktion von Stadt- und Landespolizei aus?
2. In welchem Abstand oder zu welchen Anlässen sind solche gemeinsamen Aktionen der Stadt- und Landespolizei in Zukunft geplant?
3. Gab es auch Fälle von aggressivem und/ oder organisiertem Betteln auf dem Sternschnuppenmarkt oder an der Eisfläche am Bowling-Green und wenn ja, wie ist damit umgegangen worden?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Das Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei teilt mir mit, dass die Bilanz der gemeinsamen Aktion der Einsatzkräfte der Stadtpolizei mit der Landespolizei in der Vorweihnachtszeit 2023 sehr positiv ausfiel. So wurde während der Zeit des Sternschnuppenmarktes durch ein koordiniertes und konsequentes Vorgehen bewirkt, dass bereits nach wenigen Kontrolltagen keine Fälle von organisierten Betteln mehr aufgetreten sind. Insgesamt ergingen 18 Platzverweise, wobei der letzte Platzverweis bereits am 7. Dezember 2023 erteilt wurde.

Zu 2.:

Das Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei beobachtet die Situation kontinuierlich und führt weitere Kontrollen situationsabhängig durch. In Bezug auf Schwerpunktmaßnahmen im Wiesbadner Stadtgebiet finden regelmäßiger Austausch und Abstimmung mit der Landespolizei statt.

So wurden im Zeitraum vom 28. November bis zum 20. Dezember 2024 in der Innenstadt gezielte Kontrollen wegen aggressiven Bettelns durchgeführt. Im Bereich des

Sternschnuppenmarktes und der Eisfläche am Bowling-Green wurden insgesamt 12 Verstöße erfasst. Die Analyse der Fälle ergab, dass es sich bei den Personen mutmaßlich um Mitglieder organisierter Bettelbanden handelte, die wiederholt an den oben genannten Örtlichkeiten in Erscheinung traten.

Zu 3.:

Wie erläutert werden i. d. R. Platzverweise erteilt und Bußgelder verhängt. Sofern die aufgegriffenen Personen über keinen Wohnsitz in Deutschland verfügen, können seit 2024 auch Sicherheitsleistungen erhoben werden, um die verhängten Bußgelder zu vereinnahmen. Zur Erhebung von Sicherheitsleistungen war die Einrichtung einer Zahlstelle erforderlich, die 2024 in Zusammenarbeit mit dem Kassen- und Steueramt realisiert und in Betrieb gesetzt wurde.

Erste Erfahrungen aus Wiesbaden sowie Erfahrungen anderer Kommunen zeigen, dass solche Sicherheitsleistungen ein wirksames Mittel darstellen, die Attraktivität der Stadt Wiesbaden als Zielort für organisierte Bettlergruppen deutlich zu verringern.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and strokes, positioned below the text 'Mit freundlichen Grüßen'.



Der Magistrat

Dezernat für Soziales, Bildung
und Wohnen

Stadträtin Dr. Patricia Becher

aktualisiert im Februar 2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 7. Februar 2024, Frage Nr. 185
gestellt durch den Stadtverordneten Alexander Winkelmann (FDP)

Frage:

Am 31.01.2024 wurde bekannt, dass sich fast alle Bundesländer auf gemeinsame Standards für ein Vergabeverfahren zur Bezahlkarte für Flüchtlinge geeinigt haben. Dieses Verfahren soll bis Sommer 2024 abgeschlossen sein.

Die Bezahlkarte soll unter anderem Pull-Faktoren reduzieren, weil es dann nicht mehr möglich sein wird, Geld aus staatlicher Unterstützung an Angehörige und Freunde im Herkunftsland oder an Schlepper zu überweisen. Die Einführung der Bezahlkarte wird auch von vielen Flüchtlingen selbst begrüßt. Eine Umsetzung ist daher auch in Wiesbaden möglichst zeitnah geboten.

Ich frage daher den Magistrat:

- 1. Wann ist mit der Einführung einer solchen Bezahlkarte in Wiesbaden zu rechnen?*
- 2. Welche Maßnahmen wurden bereits zur Vorbereitung der Einführung einer Bezahlkarte durch den Magistrat getroffen?*

Die Frage des Stadtverordneten Winkelmann beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Mit Schreiben vom 26. März 2025 an alle Leistungsbehörden (für die Ausführung des Asylbewerberleistungsgesetzes) in Hessen hat das Hessische Ministerium für Arbeit, Integration, Jugend und Soziales (HMSI) klargestellt, dass eine Fristverlängerung bis zum Vorliegen der Fachverfahrensanbindung ausdrücklich möglich sei - vorausgesetzt, dass die Bezahlkarte ohne diese Anbindung nicht sinnvoll eingeführt werden könnte. Dies trifft auf die Landeshauptstadt Wiesbaden (LHW) uneingeschränkt zu.

Die landesseitige Beauftragung des Fachverfahrensanbieters erfolgte im Dezember 2025. Mit dieser Beauftragung wurde den Leistungsbehörden automatisch eine Fristverlängerung

zur Umsetzung bis zum 31.01.2026 eingeräumt. Die Umsetzung in der Leistungsbehörde läuft nun.

Zu 2.:

Die Einführung der Bezahlkarte bedingte im zuständigen Fachbereich umfangreiche Anpassungserfordernisse mit Blick auf die rechtlichen Fachverfahren und hinsichtlich der Einbindung in die Systemlandschaft der LHW.

Hierbei traten insbesondere Verzögerungen auf, welche unter anderem aus der noch nicht erfolgten Bereitstellung der Fachverfahrensanbindung resultieren.

Die Einführung der Bezahlkarte konnte erst zu einem Zeitpunkt erfolgen, der eine fachlich saubere, technisch stabile und rechtlich belastbare Umsetzung gewährleistet.



Der Magistrat

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernat I

 . März 2024

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 21.03.2024, Frage Nr. 187
gestellt durch den Stadtverordneten Gerhard Uebersohn (SPD)

Frage:

Verschmutzung des Radwegs Nordenstadt - Wallau

Die Radroute Wiesbaden-Hofheim führt zwischen Nordenstadt und Wallau entlang der A66 über Wirtschafts-/Feldwege. Diese sind häufig stark verschmutzt; es hat sich viel Schlamm und Kies von den Feldern angesammelt. Auch fließt auf dem tieferliegenden Abschnitt Wasser nicht ab und steht nach Regen großflächig auf dem Weg. Zuletzt kam es v.a. auf Höhe der Flurstücke "Am Heiker" und "Auf den Bierauer Wiesen" zu starken Verschmutzungen und großen Eisflächen auf dem Weg.

Ich frage den Magistrat:

1. Wer ist für die Reinigung des Weges bei starken Verschmutzungen verantwortlich?
2. Existieren Pläne, auf dem Weg stehendes Wasser bspw. per Drainage zu verhindern?
3. Wie kann eine regelmäßige, bedarfsgerechte Reinigung erreicht werden - auch von anderen Wirtschaftswegen, die gleichzeitig als Radweg dienen?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

Laut Feldwegsatzung ist derjenige zur Reinigung verpflichtet, der den Wegekörper in erheblichen Maße verschmutzt.

Zu Frage 2:

Durch die topographische Lage der Felder und der Umstand, dass der Wirtschaftsweg in seiner Lage der Tiefste darstellt, ist eine Ansammlung von Oberflächenwasser nach stärkerem Regen nicht auszuschließen. Ein Einbau einer Drainage ist wegen fehlender Einleitungsmöglichkeiten nicht möglich.

Zu Frage 3:

Die Wirtschaftswegen dienen vom Grundsatz der Erschließung landwirtschaftlich genutzter Flächen. Eine Reinigung von Wirtschaftswegen ist bzw. wird über die Feldwegesatzung geregelt.

Die Feldwegesatzung unterscheidet nicht Wirtschaftsweg mit oder ohne Freizeitnutzung (Radweg). In Einzelfällen, z.B. nach starken Regenereignissen, werden Wirtschaftswegen bei Bedarf einer Reinigung unterzogen. Aber eine generelle bzw. eine regelmäßige Reinigung von Wirtschaftswegen ist nicht vorgesehen. Das wird auch durch die gängige Rechtsprechung gestützt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and strokes, positioned below the closing text.




Der Magistrat

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

 . Februar 24

Sitzung der Fragestunde am 09.02.2024, Frage Nr. 189
gestellt durch den Stadtverordneten Johannes Luderschmidt

Frage:

Der Magistrat wird gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wer ist für die Kontrolle zur Einhaltung der Altersbeschränkung bei Leih-E-Scootern zuständig, welche Möglichkeiten hat hier die Polizei?
2. Ist bekannt, ob die genannten Anbieter im Falle selbstverschuldeter Unfälle Minderjähriger mit E-Scootern für die Schäden aufkommen oder jemals aufgekomen sind?
3. Welche Möglichkeiten hat die Stadt, gegenüber E-Scooter-Anbietern durchzusetzen, dass nur versicherte Fahrten stattfinden?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Bei minderjährigen E-Tretroller-Nutzern die das 14. Lebensjahr vollendet haben, hat die Stadtpolizei keine Möglichkeit einzuschreiten, da diese Nutzer nach § 3 der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung -eKFV) berechtigt sind diese Fahrzeuge zu führen.

Sollten diese Nutzer z.B. mit der Kreditkarte der Eltern über die Handy-App ein privatrechtliches Mietverhältnis mit einer E-Tretroller-Verleihfirma begründet haben, kann lediglich die Verleihfirma zivilrechtlich gegen den Nutzer vorgehen und z.B. das Nutzerkonto sperren.

Die Einsatzkräfte der Stadtpolizei können ausschließlich dann gegen den E-Tretroller-Nutzer vorgehen, wenn bei einer Kontrolle festgestellt wird, dass das gesetzliche Mindestalter unterschritten wird.

Zu 2.:

Dem Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei sind diesbezügliche Fälle für das Stadtgebiet Wiesbaden nicht bekannt. Sollte es zu solchen Schäden kommen, werden diese Schäden über die bestehende Haftpflichtversicherung der Verleihfirma abgewickelt.

Ob im Innenverhältnis bei einem Schadenseintritt der Nutzer des E-Tretrollers bzw. deren Erziehungsberechtigte zivilrechtlich für die nicht zulässige Nutzung von der regulierenden Versicherung haftbar gemacht werden können, entzieht sich dabei unserer Kenntnis. Die Verleihfirmen selbst können nicht haftbar gemacht werden, da dies in den allgemeinen Geschäftsbedingungen des Mietverhältnisses ausgeschlossen wurde.

Zu 3.:

Da die E-Tretroller alle eine Versicherungsplakette haben, sind alle Fahrzeuge über die Verleihfirma haftpflichtversichert, so dass ausschließlich versicherte Fahrten stattfinden können.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and strokes, located below the text of the third point.



Der Magistrat

Bürgermeisterin

Christiane Hinnerg

Dezernat I

26. November 2024

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 21. März 2023, Frage Nr. 190
gestellt durch die Stadtverordnete Louise-Lydia Wagenbach der Fraktion CDU

Frage:

Richard-Wagner-Anlage

In der Richard-Wagner-Anlage steht ein kleines Häuschen, das durch die Stadt angefangen wurde zu restaurieren. Nach Angaben der Mitarbeiter stehe dieses unter Denkmalschutz. Seit ca. 1 Jahr stocken die Arbeiten. Leider ist das Haus nun wieder beschmiert und des Öfteren während unkontrollierten nächtlichen Partys von Vandalismus betroffen.

Ich frage den Magistrat,

1. wer ist für das Objekt zuständig?
2. Wieso wurden die Arbeiten nicht abgeschlossen?
3. Wann werden die offenen Stromkabel und Malerarbeiten sowie die restlichen Arbeiten beendet?
4. Wieso wird das Ordnungsamt nicht tätig, wenn die ELW vermehrt Müll und Vandalismus an dem Objekt bemerkt?
5. Welche Kosten sind für die Restauration und den wiederkehrenden Vandalismus (sowohl im Hinblick auf die Aufräumarbeiten als auch auf die Instandsetzung) bisher entstanden? Mit welchen Kosten rechnet man noch bis zum Abschluss der Arbeiten?
6. Welche Maßnahmen werden zukünftig zum Schutz des Objekts ergriffen?

Die Frage der Stadtverordneten Frau Wagenbach beantworte ich wie folgt:

Zu 1.

Das Objekt befindet sich in der Richard-Wagner-Anlage und wird vom Grünflächenamt verwaltet. Es dient den Gärtnerinnen und Gärtnern als Technik-, Lager- und Aufenthaltsraum und steht unter Denkmalschutz.

Zu 2.

Im Jahr 2022 wurden die Arbeiten zur Instandsetzung der Fassade unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes begonnen. Während der Ausführung stellte sich heraus, dass der Aufwand für die Sanierung des Holzfachwerks erheblich höher war als ursprünglich angenommen. Sämtliche Holzbauteile mussten in aufwendiger Handarbeit von alten Farbschichten befreit werden, bevor sie in mehreren Schritten mit Leinölfarbe neu behandelt wurden.

Durch die Verwendung von Leinölfarbe werden künftige Renovierungsarbeiten jedoch deutlich vereinfacht und kostengünstiger. Angesichts des überschrittenen Budgets wurde gemeinsam mit der Denkmalschutzbehörde entschieden, zunächst ausschließlich die Arbeiten am Holzfachwerk abzuschließen.

Zu 3.

Für die Fertigstellung der Fassadensanierung müssen die Putzgefache entfernt und mit denkmalgerechtem Putz neu aufgebaut werden. Zusätzlich ist die Erneuerung der Fugen am Bruchsteinsockel erforderlich.

Aufgrund fehlender Haushaltsmittel und begrenzter Personalressourcen mussten Prioritäten gesetzt werden, weshalb diese Arbeiten verschoben wurden. Aus technischer Sicht ist es sinnvoll, den neuen Leinölanstrich nach vier bis fünf Jahren aufzufrischen, um die Wartungsintervalle langfristig zu verlängern. Daher sollen die Restarbeiten im Jahr 2026 gemeinsam mit der Auffrischung des Leinölanstrichs erfolgen.

Das Kabel über dem Eingang wurde mit einer Abschlussdose versehen.

Zu 4.

In den Sommermonaten wird die Grünanlage zunehmend von verschiedenen Personengruppen als Treffpunkt und Feierort genutzt, insbesondere in den Abendstunden. Im Jahr 2021 kam es dabei zu erheblichen Schäden und Verschmutzungen am Gebäude sowie an den Rasen- und Pflanzflächen.

Auf Bitte des Grünflächenamtes intensivierte das Ordnungsamt die Bestreifungen in den Sommermonaten, insbesondere abends. Dies führte zu einem deutlichen Rückgang von Vandalismusschäden und Lärmbelästigungen für die Anwohnerinnen und Anwohner.

Zu 5.

Bisher wurden rund 72.000 € für die Instandsetzung der Fassade ausgegeben. Die Kosten für die noch ausstehenden Arbeiten wurden noch nicht neu berechnet, werden aber auf etwa 30.000 bis 40.000 € brutto geschätzt.

In den letzten sechs Jahren verursachten Vandalismusschäden Reparaturkosten von insgesamt ca. 10.000 €. Allein im Jahr 2021 wurden 8.500 € für die Beseitigung von Einbruchschäden sowie die Wiederbeschaffung von Werkzeug und Geräten aufgewendet. In den übrigen Jahren fielen hauptsächlich Kosten für die Entfernung von Schmierereien und Graffiti an, die sich auf durchschnittlich 250 bis 500 € pro Jahr belaufen.

Die Aufräumarbeiten wurden von der Ausbildungskolonie des Grünflächenamtes durchgeführt.

Zu 6.

Im Jahr 2021 wurden zusätzliche Maßnahmen zum Schutz vor Einbrüchen umgesetzt.

Während der Vegetationsperiode sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Ausbildungskolonie regelmäßig wochentags vor Ort. Darüber hinaus fanden Gespräche mit Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Parknutzerinnen und Parknutzern statt, um die soziale Kontrolle vor Ort zu stärken.

Das Ordnungsamt wurde erneut kontaktiert, mit der Bitte, die intensive Bestreifung in den Abendstunden möglichst auch im Jahr 2024 fortzuführen.



Christiane Hinninger
Bürgermeisterin



Der Magistrat

Bürgermeisterin

Christiane Hinnerger

Dezernat I

19. März 2024

Sitzung für die Stadtverordnetenversammlung am 21. März 2024, Frage Nr. 194
gestellt durch die Stadtverordnete Katharina Ostermann der Fraktion FDP

Frage:

Der Bodenbelag der Wiesbadener Kuranlagen, beginnend ab der Josef-von-Lauff-Straße bis hoch nach Sonnenberg, ist vorwiegend Feinschotter- oder Splitt-ähnlich. Dies führt nach Regenfällen oftmals zu Schlamm- und Matsch-artigen Bedingungen, die Aktivbesuchern des Kurparks keine Freude bereiten. Von Januar bis Februar 2024 fanden schließlich größere Aufschüttungsarbeiten zur Erneuerung des Bodenbelags im Kurpark-Stück zwischen Josef-von-Lauff-Straße und Fichtestraße, statt. Leider ohne große erkennbare Verbesserung.

Daher frage ich den Magistrat:

1. Warum wurde sich erneut für einen Feinschotter- oder Splitt-ähnlichen Bodenbelag bei der Erneuerung im Januar/Februar 2024 entschieden?
2. Wie viel kostete die Aufschüttung des Kurpark-Abschnittes?
3. Wie regelmäßig müssen Aufschüttungsarbeiten getätigt werden?
4. Gibt es Überlegungen den Bodenbelag grundsätzlich zu ändern, um die Robustheit zu stärken und Matsch-/Schlamm-/Pfützenbildung zukünftig zu vermeiden?

Die Frage der Stadtverordneten Frau Ostermann beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Die Hinteren Kuranlagen stehen unter Denkmalschutz. Aus diesem Grund wurde vor der Instandsetzung eine Abstimmung der Bauweise der Wegeflächen mit der zuständigen Denkmalbehörde vorgenommen. Im Ergebnis wurde sich in der Hinteren Kuranlage für die wassergebundene Bauweise der Wegeflächen entschieden.

Zu 2.:

Der neu instandgesetzte Wegeabschnitt wurde grundhaft saniert. Das umfasst den kompletten Neubau der Wegetragschicht, der Ausgleichsschicht und der Deckschicht. Die Gesamtkosten für den Bauabschnitt beliefen sich auf rund 100.000 €.

Zu 3.:

Die Deckschicht einer wassergebundenen Wegedecke muss in der Regel alle ein bis zwei Jahre im Rahmen der Unterhaltungspflege überarbeitet und ergänzt werden. Dabei wird die Wegefläche aufgeraut/aufgelockert, egalisiert und neu verdichtet.

Zu 4.:

Bei den Wegen in der hinteren Kuranlage handelt es sich um Park- und Grünanlagenwege, deren Ausführung in einer wassergebundenen Bauweise gängige Praxis ist. Die Vorteile der wassergebundenen Bauweise sind die weiterhin bestehende Versickerungsfähigkeit der Flächen für Wasser, die Einsparung von künstlichen Baustoffen wie Beton oder Asphalt und die geringere Erhitzung der Wegeflächen bei heißen Wetterlagen. Aus diesem Grund werden in den Wiesbadener Grünanlagen alle Wege- und Platzflächen, die nicht oder nur sehr gering durch Fahrzeuge befahren werden, in dieser Bauweise ausgeführt. Befestigte und damit versiegelte Bauweisen werden nur in Bereichen mit starkem Oberflächengefälle oder regelmäßiger Nutzung durch Fahrzeuge angewendet.

Überlegungen von der wassergebundenen Bauweise bei Grünanlagenwegen abzuweichen, gibt es aus den genannten Gründen nicht.



Christiane Hinnerger
Stadträtin



Der Magistrat

Dezernat für Soziales, Bildung
und Wohnen

Stadträtin Dr. Patricia Becher

Aktualisiert im Februar 2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 21. März 2024, Frage Nr. 195
gestellt durch den Stadtverordneten Weck (CDU)

Frage:

Hortplätze

Horte ergänzen die schulische Bildung und Betreuung und sind grundsätzlich rechtsanspruchserfüllend. Ab 2026 wird der Rechtsanspruch auf Ganztage für Kinder im Grundschulalter schrittweise eingeführt, was Auswirkungen auf die Hortplätze haben könnte.

Ich frage den Magistrat,

- 1. wie viele Hortplätze gibt es aktuell in Wiesbaden?*
- 2. sind neue Hortplätze geplant?*
- 3. gibt es aktuell Pläne, Hortplätze zu reduzieren und wenn ja, warum?*
- 4. gibt es Erkenntnisse über die Wünsche von Eltern, explizit Hortplätze (statt reine Ü3- oder Ü6-Angebote) zu nutzen?*

Die Fragen des Stadtverordneten André Weck beantworte ich wie folgt:

Zu 1.)

Derzeit werden insgesamt 455 Hortplätze angeboten.
Davon werden in städtischen Kindertagesstätten 125 Plätze und bei Freien Trägern 330 Plätze angeboten.

Von diesen 330 Plätzen bei Freien Trägern wiederum werden 140 Hortplätze von einem privaten Anbieter als ergänzendes Angebot an dessen Privatschulen vorgehalten und sind damit nicht an eine öffentliche Schule angebunden.

Zu 2.)

In Wiesbaden wurde bereits im Jahr 2011 der Beschluss (SV 11-V-08-0005, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Nr. 0363 vom 1. September 2011) gefasst, perspektivisch die Hortangebote an die Grundschulen zu überführen. Daher sind keine neuen Hortplätze vorgesehen.

Zu 3.)

Bereits 2011 wurde beschlossen, die Hortangebote perspektivisch an die Grundschulen zu überführen, um eine integrative Betreuung zu ermöglichen. Dieser strategische Schritt wurde größtenteils erfolgreich umgesetzt, wobei die verbleibenden Hortplätze sukzessive an die Grundschulen überführt werden.

Die nächsten Standorte, an denen Hortplätze an die Grundschulen überführt werden, sind für den 1. August 2026 vorgesehen.

Dieser Prozess stellt dabei nicht einfach eine Reduzierung dar, sondern muss auch im Sinne der Umverteilung von Ressourcen betrachtet werden. Dabei werden Hortplätze dort abgebaut, wo ausreichend räumliche und personelle Kapazitäten für die Betreuung an den Grundschulen geschaffen wurden. Dies dient auch der Verbesserung der Betreuungs- und Bildungsqualität für Grundschul Kinder.

Jedes Kind, das zum Zeitpunkt der Hortüberführung einen Platz im Hort hat, wird garantiert auch einen Platz in der Schulkinderbetreuung erhalten. Diese Gewährleistung ist essenziell für die Akzeptanz des Überführungsprozesses durch Eltern und Betreuungseinrichtungen.

Zum 1. August 2026 werden folgende Hortplätze überführt:

Einrichtungen mit Hortplätzen	Plätze	Schule
Kita Amöneburg e.V.	21	Gustav-Streesemann-Schule
Die Rübe e.V.	20	verschiedene
Städt Kita Karl-Arnold-Straße	ca. 10 (Jahrgang 1. Klasse)	Grundschule Schelmengraben

Die Planung für die Überführungen zum 1. August 2026 findet derzeit in enger Zusammenarbeit zwischen den Fachabteilungen Kindertagesstätten und Kindertagespflege bzw. Grundschul Kinderbetreuung und Ganztägige Angebote statt. Die Eltern wurden in dem Prozess umfassend informiert und haben eine Versorgungsgarantie an der jeweiligen Grundschulbetreuung erhalten.

Zu 4.)

Jede Hortüberführung stellt einen bedeutsamen Schritt für die betroffenen Familien dar. Daher wird dieser Prozess durch die beiden Fachabteilungen Kindertagesstätten und

Kindertagespflege sowie Grundschulkinderbetreuung und Ganztägige Angebote eng begleitet und in Elternabenden ausführlich erörtert, um die Hintergründe und Abläufe transparent zu machen.

In diesen Gesprächen wird deutlich, dass Eltern die Horte als pädagogische Angebote sehr schätzen. Gleichzeitig wird jedoch auch klar, dass Eltern eine kontinuierliche und verlässliche Betreuung ihrer Kinder in allen Lebensbereichen bis zum Ende der Grundschulzeit benötigen. Dieser Aspekt ist für mich von zentraler Bedeutung.

Das Ziel ist es, sicherzustellen, dass die Betreuungsangebote den Bedürfnissen der Familien gerecht werden und eine qualitativ hochwertige und kontinuierliche Betreuung zu gewährleisten.

Die Fachabteilungen werden weiterhin eng mit den Eltern zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass ihre Anliegen angemessen berücksichtigt werden und der Übergangsprozess so reibungslos wie möglich verläuft.



Der Magistrat

Bürgermeisterin

Christiane Hinnerger

Dezernat I

10. Juli 2024

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 29.05.2024, Frage Nr. 206
gestellt durch die Stadtverordnete Frau Michaela Apel der Fraktion SPD

Fragen:

Im Januar 2023 hat Innenminister Peter Beuth dem Wiesbadener Stadtteil Westend das KOMPASS-Sicherheitssiegel verliehen. Das ist gut, aber es gibt noch was zu tun. An der Ecke Wellritzstraße/Hellmundstraße gibt es eine Stelle, an der immer wieder Müll abgelagert wird. Das geschieht so häufig, dass man den dortigen Müll nicht über die App „Sauberes Wiesbaden“ melden kann. Es handelt sich um Hausmüll, aber auch um Müll von Gewerbetreibenden in der Umgebung. Die Verursacher sind leicht herauszufinden. Ihre Namen und Adressen stehen auf den Adressfeldern im weggeworfenen Müll.

Ich frage den Magistrat:

1. Woran scheiterte bisher trotz Projekt Kompass die Problemlösung?
2. Wie wird seitens der Stadt mit dieser Ablagestelle für Müll umgegangen?
3. Wie werden die Verantwortlichen für die illegale Müllentsorgung in die Pflicht genommen, wenn die Adressdaten der Verursacher bekannt sind?

Die Fragen der Stadtverordneten Michaela Apel beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

Im Rahmen des Projektes KOMPASS wurden die Reinigungsintervalle von Seiten der Entsorgungsbetriebe in einigen Straßenzügen im Westend von 3 auf 7-mal wöchentlich erhöht. Laut unseres Amtes für Straßenverkehr und Stadtpolizei wurde auch im Zuge der Regelbestreifung Augenmerk auf den Reinigungszustand des Öffentlichen Raumes gelegt.

Anzumerken ist, dass ein Projekt wie Kompass wichtige Impulse setzen kann, es alleine aber nicht nachhaltig alle genannten Probleme beheben wird. Der langfristige Erfolg hängt zum Teil auch davon ab, inwiefern die Situation weiter kontrolliert und Fehlverhalten sanktioniert werden kann.

Die Stadtpolizei hat im Rahmen des derzeitig stattfindenden Projektes „Westend“ seine Präsenz deutlich verstärkt. Nahezu täglich und über mehrere Stunden sind Kräfte der Stadt im Einsatz, um an besonders kritischen Stellen Wirkungserfolge zu erzielen. Gleichzeitig wurde die bisher im regulären Monatsturnus stattfindende „Umweltstreife“ auf wöchentliche Taktung erhöht. In diesem Zuge und auch im Rahmen der eingegangenen Einzelmeldungen wird selbstverständlich der Versuch unternommen, die jeweiligen Verursacher ausfindig zu machen und auch zur Verantwortung zu ziehen. Hierbei werden regelmäßig auch Dinge vorgefunden, die eine solche Feststellung erlauben und auch die Erhebung von Bußgeldern nach sich ziehen.

Allerdings stoßen ordnungsrechtliche Maßnahmen an ihre Grenzen. Keinesfalls kann eine lückenlose Überwachung gewollt und erreicht werden. Im Gegenteil: Nach Rücksprache mit der Umweltstreife berichtet auch die Stadtpolizei, dass zahlreiche Personen offenbar irrig der Meinung sind, das Ablegen im Öffentlichen Raum sei völlig in Ordnung, „weil die Stadt das ja abholen kommt.“ Diese Haltung erklärt, dass trotz der geschilderten Maßnahmen eine Verbesserung der Situation kaum zu erkennen ist. Bereits kurz nach Räumung der bekannten Müllecken, werden wieder neue Gegenstände abgelegt.

Die Stadtpolizei schlägt daher vor, die Bewohnerinnen und Bewohner weiterhin mit zielgruppengerechter Kommunikation und auf geeignetem Wege zu einem ordnungsgemäßen Handeln anzuhalten und dabei auch auf die möglichen Folgen eines ordnungswidrigen Handelns hinzuweisen.

Entgegen der Aussage, dass „man den dortigen Müll nicht über die App „Sauberes Westend“ melden kann, empfiehlt das Dezernat V im Übrigen, dies auf jeden Fall zu tun. Nur so können die entsprechenden Bereiche bzw. Ecken besser identifiziert und statistisch erfasst werden.

Zu Frage 2:

Das Umweltamt nimmt gemäß § 20 des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Kreislaufwirtschaftsgesetz (HAKrWG) die abfallrechtliche Überwachung ordnungswidriger Abfallablagerungen wahr. In diesem Zusammenhang ist das „Innere Westend“ mit der Ecke Wellritzstraße/Hellmundstraße als Schwerpunkt abfallrechtlicher Verstöße bekannt. Hierzu zählen das Ablagern von Abfällen aller Art im öffentlichen Verkehrsraum wie auch das vorzeitige Herausstellen angemeldeten Sperrmülls. Um diese Situation nicht eskalieren zu lassen, werden die Abfälle im Rahmen des Projektes „Modellrevier“ durch die Entsorgungsbetriebe der Landeshauptstadt Wiesbaden schnellstmöglich an festen Tagen in der Woche abgefahren.

Um dauerhaft eine ordnungsgemäße Abfallentsorgung im Bereich „Inneres Westend“ zu erreichen, bedarf es jedoch insbesondere einer entsprechenden Verhaltensänderung einiger der Bewohnerinnen und Bewohner. Diese lässt sich erfahrungsgemäß unter anderem auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen erzielen. Das Umweltamt hat daher bereits im Mai 2019 zusammen mit der Stadtpolizei das Projekt „Umweltstreife“ initiiert und nach dem Ablauf eines Probejahres dieses auch positiv validiert. Nachdem zunächst monatlich, wird seit März 2024 regelmäßig wöchentlich das „Innere Westend“ durch Mitarbeitende des

Umweltamtes und der Stadtpolizei gemeinsam bestreift, auch zu unterschiedlichen Tagen und Zeiten.

Neben den Kontrollaktivitäten ist die „Umweltstreife“ gleichzeitig auch beratend tätig, z.B. in Bezug auf korrekte Entsorgungswege. Durch die Umweltstreife wird auch der Kontrolldruck auf potentielle Müllsünder erhöht, was zur Verringerung von abfallrechtlichen Ordnungswidrigkeiten führt.

Zu Frage 3:

Personen, die gegen abfallrechtliche Vorschriften verstoßen, werden durch Befragungen oder sonstige Hinweise (s. Antwort Frage Nr. 1) ermittelt oder auch im Rahmen der o.g. Umweltstreife auch „auf frischer Tat“ ertappt. In diesen Fällen werden vom Umweltamt regelmäßig Bußgeldverfahren angestoßen und Bußgelder verhängt.


Christiane Hinninger
Bürgermeisterin



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

9. Februar 2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11.02.2026, Frage Nr. 208
gestellt durch den Stadtverordneten Herr Dennis Friedrich (CDU)

Frage:

1. Wie viele der Stellplätze sind bereits vergeben, bzw. wie hoch ist die abschließende Nachfrage nach Stellplätzen?
2. Wie viele Anfragen müssen voraussichtlich abgelehnt werden, sollten bereits alle Flächen vergeben sein?
3. Wer hat die Marketingmaßnahme für die Stellflächen und die Ladeinfrastruktur in Auftrag gegeben und wann?
4. Wie viel hat die Werbemaßnahme gekostet?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Zum 09.02.2026 bestanden 506 aktive Dauermietverhältnisse, rund 100 weitere Interessenten stehen auf der Warteliste. Die monatliche Fluktuation durch Kündigungen und Nachrücker liegen im jeweils niedrigen zweistelligen Bereich.

Zu 2.:

s. Frage 1.

Zu 3.:

Es wurden keine Marketingmaßnahmen für die Stellflächen ergriffen. Dies war auf Grund der überwältigend hohen Nachfrage nach gesichertem Parkraum nicht notwendig. Die Plakate, die in den Zeitfenstern 28.05.2024 bis 03.06.2024 sowie 11.06.2024 bis 17.06.2024 im Stadtbild gezeigt wurden, sind ein verpflichtender Teil der Öffentlichkeitsarbeit für den E-Mobility-Hub und stellen inhaltlich auf Ladeinfrastruktur ab. Der Begriff des E-Mobility-Hubs umschreibt dabei im Wesentlichen die an einem Ort gebündelte Ladeinfrastruktur.

Ladeinfrastruktur kann jedoch nicht losgelöst vom Stellplatz für das Elektrofahrzeug betrachtet werden, weshalb auf das neue Parkhaus Elsässer Platz begrifflich Bezug genommen wird.

Die Kampagne lautet „Wiesbaden lädt auf“. Mit dem Zusatz „und bald mehr in der ganzen Stadt“ wird auch auf die Konzession verwiesen, in deren Rahmen über die nächsten 10 Jahre bis zu 800 weitere öffentlich zugängliche Ladepunkte entstehen werden.

Die Marketingmaßnahme zum E-Mobility-Hub wurde vom Tiefbau- und Vermessungsamt, welches das dahinterstehende Förderprojekt des Bundes verwaltet, im März 2024 beauftragt.

Zu 4.:

Für den Druck der Plakate und ihre Veröffentlichung auf den Medien der Fa. Wall sind zunächst Kosten von 1.474,23 € + 10729,04 € = 12.203,27 € brutto entstanden. Die Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit für den E-Mobility-Hub sind förderfähig und werden im Nachgang erstattet.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and strokes, positioned below the closing text.



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für Finanzen, Schule
und Kultur

Stadtrat Dr. Hendrik Schmehl

24. September 2024

**Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 16. September 2024, Frage Nr. 209
gestellt durch den Stadtverordneten Dr. Klaus-Dieter Lork (AfD-Fraktion)**

Frage:

Begründung:

Im Wiesbadener Kurier von 21. Juni 2024 findet sich ein Artikel mit dem Titel „Staatstheater erhält miese Noten für Verwaltung“. In diesem geht es um einen KPMG-Bericht, der u.a. auf der Grundlage von Gesprächen mit Mitarbeitern, dem Direktor sowie den damals noch gar nicht im Amt befindlichen neuen Intendantinnen entstanden sei. Der Einzige, mit dem man nicht gesprochen habe, sei Herr Laufenberg, einer der beiden Hauptverantwortlichen.

In diesem Zusammenhang frage ich den Magistrat:

Ist es zutreffend, dass die Untersuchung durchgeführt wurde, ohne mit Herrn Laufenberg zu sprechen? Falls ja, wie konnte man ohne die Anhörung des zweiten Hauptverantwortlichen belastbare Ergebnisse erwarten?

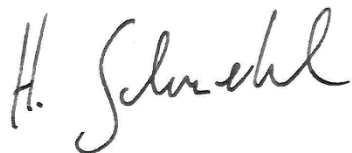
Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Die KPMG wurde von Hessischen Ministerium für Wissenschaft und Kunst, in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Wiesbaden, mit einer Organisationsuntersuchung der Geschäftsprozesse in der Verwaltung und Restrukturierung der Haushaltsführung am Hessischen Staatstheater Wiesbaden beauftragt. Im Rahmen des Auftrags sollte die KPMG ein besonderes Augenmerk auf die Haushaltsführung legen. Zielsetzung des Projektes war es, die Situation im Staatstheater Wiesbaden zu beruhigen und eine größere Einigkeit und verbesserte Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Bereichen des Theaters herbeizuführen. Gleichzeitig sollte das Vertrauen in die Qualität der Verwaltungsarbeit,

insbesondere die Qualität der Planung und Finanzberichterstattung, gestärkt werden - sowohl seitens der neuen Intendanz als auch der Träger. Der Auftrag war von vorneherein auf die Zukunft ausgerichtet und sollte nicht die zurückliegenden bzw. zum Zeitpunkt des Auftrags bestehenden Konflikte zwischen dem Intendanten Laufenberg und dem Geschäftsführenden Direktor aufarbeiten. Diese Problematik wurde in einem separaten Mediationsverfahren, das nicht der KPMG oblag, bearbeitet.

Von Seiten der KPMG wurden Gespräche mit allen künstlerischen, technischen und administrativen Sparten- bzw. Abteilungsleitungen des Hauses geführt. Des Weiteren führte die KPMG auch Gespräche mit den verantwortlichen Personen des Kulturamtes und des Ministeriums. Insofern konnten sämtliche bestehenden Defizite und Problemlagen hinsichtlich der Kommunikation und Prozessabläufe angesprochen und analysiert werden. Darüber hinaus schied Uwe Eric Laufenberg bereits Mitte Januar, also noch während der Phase der Ist-Aufnahme dieses Projektauftrags, aus seiner Funktion als Intendant aus.

Dr. Hendrik Schmehl

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. Schmehl'. The signature is written in a cursive style with a large, stylized 'H' and 'S'.



Der Oberbürgermeister

über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die
SPD Fraktion

26. September 2024

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 26. September 2024, Frage Nr. 217
gestellt durch den Stadtverordneten Michael David (SPD)

Frage:

Sportinternat für Wiesbaden - neue Wege gehen

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung hinsichtlich des Abrisses des Alten Arbeitsamtes an der Elly-Heuss-Schule ist die Idee der Einrichtung eines Sportinternates in diesen Räumlichkeiten hinfällig. Ich frage daher den Magistrat:

1. Welche Punkte aus dem Letter of Intent zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Land Hessen sind bereits abgearbeitet?
2. Wie ist der aktuelle Stand zur Beteiligung von Land und Sportverbänden bei dem Projekt?
3. Wie bewertet der Magistrat eine mögliche Trägerschaft des Landessportbundes Hessen?
4. Welche Möglichkeiten sieht der Magistrat hinsichtlich der Einbeziehung eines Sportinternats in das Projekt Studenten- und Auszubildendenwohnheim am Elsässer Platz?
5. Wie ist der weitere Fortgang des Prozesses seitens des Magistrates?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

zu 1.:

Der erste Entwurf eines Letter of Intent (LoI) stammt aus dem Sommer 2019 nach einem Treffen des damaligen Innen- und Sportministers Peter Beuth, dem damaligen Präsidenten des Landessportbundes Hessen Dr. Rolf Müller und des damaligen Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt Wiesbaden Sven Gerich.

Im Laufe der Zeit wurden weitere Versionen entwickelt und diskutiert. Mitte 2020 kündigte das Innenministerium, Referat Leistungssport, Breiten- und Gesundheitssport, Abteilung Sport einen überarbeiteten LoI zur abschließenden Diskussion an. Dieser LoI hat die Landeshauptstadt Wiesbaden leider nie erreicht, so dass alle weiteren Gespräche ohne diese Grundlage stattgefunden haben und derzeit auch noch stattfinden.

zu 2.:

Nach einem Treffen der Arbeitsgruppe (HMFG, LSB, OSP, RTZ, Vereinsvertretungen und Sportamt) im Juni 2024 wurde übereinstimmend festgestellt, dass der Standort im Neubau der Elly-Heuss-Schule (EHS) sowohl aus Kosten- als auch Kapazitätsgründen (neue pädagogische Konzepte der Schule erfordern einen höheren Raumbedarf) nicht mehr weiter verfolgt werden kann. Über diese Absicht habe ich die Ministerin des Hessischen Ministeriums für Familie, Senioren, Sport, Gesundheit und Pflege (HMFG) und die Präsidentin des Landessportbundes Hessen (Isb h) am 12. Juni 2024 informiert und um Nachricht gebeten, ob aus ihrer Sicht weitere Themen hinsichtlich des Internats zu berücksichtigen sind. Eine Antwort des HMFG liegt mir noch nicht vor.

Die Präsidentin des Isb h befürwortet in ihrem Schreiben vom 4. Juli 2024 die Entscheidung zur Aufgabe des Standortes an der EHS. Sie teilt weiterhin mit, dass eine finanzielle Beteiligung leider nicht möglich ist, der Isb h seine Erfahrungen auf dem Gebiet gerne einbringen wird, aber aus verschiedenen Gründen nicht als alleiniger Träger des Internats fungieren kann.

Seitens der Sportverbände und -vereine haben die Fachverbände Schwimmen und Leichtathletik mitgeteilt, dass kein Interesse an einem Internat in der Landeshauptstadt Wiesbaden besteht. Auch der Leichtathletikkreis Wiesbaden sieht keine Betreuungsmöglichkeit und demzufolge keinen Bedarf. Der Schwimmclub Wiesbaden hingegen hat großes Interesse an dem Standort Wiesbaden. Weitere Sportvereine mit Interesse wären der VC Wiesbaden, der Judo-Club Wiesbaden sowie der SV Wehen Wiesbaden. Die jeweiligen Spitzen- und Landesfachverbände haben wiederholt mitgeteilt, dass sie keinen finanziellen Beitrag leisten werden.

zu 3.:

Wie im Rahmen der 2. Frage beantwortet und vom Geschäftsbereichsleiter Leistungssport im Isb h anschließend deutlich kommuniziert, sieht der Verband aufgrund der räumlichen Entfernung und der finanziellen Risiken keine Möglichkeit der Trägerschaft in alleiniger Verantwortung.

Ich persönlich halte eine Trägerschaft im leistungssportlichen und pädagogischen Umfeld für unabdingbar. Bundesweit existieren dabei verschiedene Modelle. So befinden sich z.B. das Landesgymnasium für Sport in Leipzig in Trägerschaft des Freistaates Sachsen und das Staatliche Heinrich-Heine-Gymnasium Kaiserslautern in Trägerschaft des Landes Rheinland-Pfalz. Daneben existieren auch eigens für den Betrieb gegründete (Träger)vereine mit ehren- und hauptamtlichem Personal (Verein zur Förderung des Leistungssports in Münster e.V.). Sehr interessant ist die Aufbauorganisation des Sportinternats Paderborn (<https://www.sport-internat-pb.de/>), eine Gemeinschaftsinitiative von neun Spitzensportvereinen, die als das Forum Paderborner Spitzensport gemeinnützige GmbH die Trägerschaft des Sportinternates übernommen haben.

Die Publikation „Sportinternate im Nachwuchsleistungssport in Deutschland - Zum pädagogischen Handlungsverständnis“ von der Deutschen Sportjugend im DOSB aus dem Jahr 2018 sagt zur Trägerschaft folgendes aus: „... unterstützt die dsj die Entwicklung ... die in der Trägerschaft der DOSB-Mitgliedsorganisationen sind und/oder die im Verbund mit den Eliteschulen des Sports agieren und/oder einem Olympiastützpunkt angeschlossen sind.“ Für die pädagogischen Belange bedarf es meines Erachtens auch unbedingt einer Beteiligung des Kultusministeriums.

zu 4.:

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung vom 11. Juli 2024 einen Antrag der Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt angenommen, in dem unter der Überschrift „Für neuen Wohnraum in der Stadt: Zügige Weiterentwicklung des Elsässer Platzes“ gefordert wird, den Bau von bezahlbarem Wohnraum für Menschen in Ausbildung und Studium zu prüfen.

Meiner Meinung nach würde ein hoch subventioniertes Sportinternat, für das es bislang auch keinen Kostenträger gibt, nicht dazu zählen.

zu 5.:

Die unter Frage 2. genannte Arbeitsgruppe tagt weiterhin, um verschiedenste Möglichkeiten der Errichtung, der Trägerschaft, des Betriebs sowie der notwendigen finanziellen Mittel und nachhaltigen Finanzierung zu entwickeln und zu diskutieren. Aufgrund der aktuellen finanziellen Situation der Landeshauptstadt Wiesbaden sehe ich derzeit wenig Chancen, über die zukünftigen Haushalte eine langfristige und nachhaltige Finanzierung eines Internats sicherzustellen.

Mit freundlichen Grüßen



Gert-Uwe Mende



über
Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende

Der Magistrat

über
Magistrat

Bürgermeisterin

und
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

Christiane Hinninger

an die Rathausfraktion

12. März 2026

Anfrage der Volt-Fraktion vom 18. September 2024, Nr. 223 nach § 48 der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung

Zum Ende der Freibadsaison 2023 verschenkte die Gemeinde Bad Schwalbach Wasser ihrer Schwimmbäder an Anwohnende und Landwirte.

Ca. 800.000 Liter Wasser konnten so z. B. zur Bewässerung von Feldern verwendet werden.

Laut Berichterstattung des Wiesbadener Kuriers vom 12.01.2023 soll für Wiesbaden geprüft werden, ob auf dem Gelände des Schwimmbads Maarau ein Silo zur Speicherung des Wassers errichtet werden kann.

Ich frage den Magistrat:

1. Wie viele Liter Wasser könnte die LHW durch ein Silo an der Maarau wiederverwenden?
2. Wie ist der aktuelle Sachstand der Planung und wie teuer wäre der Bau eines Silos?
3. Gibt es andere Schwimmbäder im Stadtgebiet, wo ähnliche Projekte umgesetzt werden könnten? Wenn ja, welche und wie viele Liter Wasser könnten dort wiederverwendet werden?
4. Wie wird sichergestellt, dass durch dieses Wasser das Grundwasser nicht durch Schadstoffe, wie beispielsweise Chlor, verunreinigt werden könnte?

Die Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1.

Das auf dem Gelände des Freibads Maarau errichtete Silo hat ein Fassungsvermögen von rund 500 m³ (ca. 500.000 Liter). Diese Menge kann vor Beginn der Wässerungssaison über das sogenannte Filtratwasser des Rheins aus einem Brunnen des Freibads bereitgestellt werden. Derzeit steht das Grünflächenamt hierzu in Abstimmung mit der Betreibergesellschaft Mattiaqua, um eine Befüllung des Silos vorzunehmen.

Zu 2.

Das Silo wurde im Herbst 2025 fertiggestellt. Die erforderlichen Folien sowie die Zuleitungen wurden installiert. Die bisherigen Kosten belaufen sich auf rund 50.000 Euro und entsprechen damit den Planungen aus dem Jahr 2023.

Zu 3.

Weitere Standorte für vergleichbare Projekte wurden nicht geprüft. Derzeit stehen hierfür auch keine zusätzlichen Haushaltsmittel zur Verfügung. Zudem liegt bislang keine Genehmigung zur Nutzung von Schwimmbad-Brauchwasser vor. Das für eine Bewässerung geeignete Filtratwasser, für dessen Nutzung keine zusätzliche Genehmigung erforderlich ist, steht aktuell nur am Standort Freibad Maarau zur Verfügung.

Zu 4.

Für die Bewässerung wird ausschließlich Filtratwasser des Rheins verwendet. Dadurch ist sichergestellt, dass keine Belastung des Bodens oder des Grundwassers durch Chlor oder andere Rückstände erfolgt.

Mit freundlichen Grüßen



Christiane Hinninger
Bürgermeisterin



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

. Dezember 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 17.12.2025, Frage Nr.229
gestellt durch den Stadtverordneten Aman Youseph (SPD)

Frage:**Lärmemissionen und Unfallschwerpunkte an der BAB 3**

2015 wurde die nächtliche Höchstgeschwindigkeit auf der A3 zwischen Niedernhausen und Wiesbadener Kreuz auf 100 km/h aus Lärmschutzgründen reduziert. Diese Limitierung ist 2023 wieder entfallen, weil durch "die Corona-Pandemie (...) die Verkehrsbelastungen (...) um 5 bis 10 % gefallen" sind und dadurch die Lärm-Grenzwerte unterschritten würden und die Unfallzahlen gesunken seien. Mittlerweile gilt der Abschnitt wieder als Unfallschwerpunkt als zweitgefährlichste Straße Hessens.

Ich frage daher den Magistrat:

1. Ist das Verkehrsaufkommen und damit die Lärmemissionen auf dem genannten Abschnitt gegenüber den Zahlen in der Corona-Pandemie wieder gestiegen?
2. Falls die Lärmgrenzwerte wieder überschritten wurden oder sich der Unfallschwerpunkt manifestiert - welche Schritte empfiehlt der Magistrat zur (Wieder)Einführung einer Geschwindigkeitsreduktion auf der A3?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1

Hierzu teilte mir die Autobahn GmbH am 21.05.2025 Folgendes mit:

Nein. Die aktuellen Verkehrsdaten wurden von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) auf Basis der Verkehrserhebungen der automatischen Verkehrszählstellen erhoben. Sie beziehen sich auf das Jahr 2022 und wurden im Juni 2024 veröffentlicht.

Ein Vergleich mit der nächstgelegenen Dauerzählstelle „Niederseelbach“ zeigt, dass die Verkehrsbelastung im Jahr 2022 mit 101.225 Kfz/24 h noch deutlich unter dem Wert von 107.713 Kfz/24 h liegt. Auch die vorläufigen Ergebnisse zur durchschnittlichen

Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen der BAST bestätigen, dass in den Jahren 2023 und 2024 die Verkehrsstärken des Vor-Corona-Jahres 2019 bislang nicht wieder erreicht wurden.

Zu 2

Hierzu teilte mir die Autobahn GmbH am 21.05.2025 Folgendes mit:

Die aktuellen Verkehrsdaten aus dem Jahr 2022 sowie die vorläufigen Daten der Jahre 2023 und 2024 liegen weiterhin unterhalb der Verkehrsmengen, die zur Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung geführt haben. Da sich die Berechnungs- und Beurteilungskriterien seither nicht geändert haben, ist nicht zu erwarten, dass eine Neuberechnung der Lärmsituation zu einem Ergebnis führt, das eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen rechtfertigt.

Laut Aussage der Autobahn GmbH wird diese Stelle der A3 von der Polizei nicht als Unfallhäufungsstelle gesehen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and flourishes, positioned below the text 'Mit freundlichen Grüßen'.



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

8 . September 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung vom 11.09.2025, Frage Nr. 230 gestellt durch den Stadtverordneten Herrn Weber und Frau Winkelmann (Volt Fraktion).

Frage:

In Wiesbaden stehen aktuell etwa 180 Fahrzeuge an 105 Carsharing-Stationen zur Verfügung. Dadurch bieten sich ökonomische, ökologische und praktische Vorteile für Nutzende und die Stadt. Es ist eine kostengünstige und umweltfreundliche Alternative zum eigenen Auto und ideal für Menschen, die nur gelegentlich ein Auto benötigen. Carsharing kann langfristig zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens beitragen und ist Bestandteil der Mobilitätswende. Ich frage den Magistrat:

1. Wie haben sich die Nutzungszahlen seit 2023 insgesamt entwickelt?
2. Wie haben sich die Nutzungszahlen in den Außenbezirken seit 2023 entwickelt?
3. Ist ein weiterer Ausbau des Angebots geplant? Falls, ja in welchem Umfang?
4. Welche Stationen sind am wenigsten, welche am stärksten frequentiert?
5. Gibt es Probleme mit Falschparkern an den Stationen?
6. Welche Fahrzeugtypen werden angeboten?
7. Welche Entfernungen werden durchschnittlich zurückgelegt?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

1. Wie haben sich die Nutzungszahlen seit 2023 insgesamt entwickelt?

Die Auswertungen zeigen, dass das Carsharing-Angebot in Wiesbaden auf breite Akzeptanz stößt. Besonders nach dem Ausbau des Angebots im Q3 2024 kam es zu einem weiteren Anstieg bei der Nutzung. Trotz saisonaler Schwankungen und gelegentlicher Rückgänge in einzelnen Monaten zeichnet sich langfristig ein klar positiver Wachstumstrend ab. Die steigende Nachfrage unterstreicht die Bedeutung von Carsharing als festen Bestandteil des Mobilitätsmixes in Wiesbaden und spiegelt den Bedarf an flexiblen, nachhaltigen Mobilitätslösungen wider.

2. Wie haben sich die Nutzungszahlen in den Außenbezirken seit 2023 entwickelt?

Im Verlauf des Jahres 2024 hat sich die Nachfrage bei den meisten Stationen in den Außenbezirken in beschränktem Umfang verbessert. Wie zu erwarten war, liegt die Nachfrage in den Außenbezirken spürbar unter der in zentraleren Stadtgebieten. Der in Punkt 1 erwähnte erfreulichen Nutzungszuwachs entsteht vor allem im Innenstadtbereich. Im Vergleich hierzu ist die Verbesserung in den Außenbezirken jedoch marginal. An einigen Stationen blieben Fahrzeuge über mehrere Wochen ungenutzt, was teilweise zu Schäden durch längeren Stillstand führte. Aus diesem Grund mussten in der Vergangenheit einige Stationen in Außenbezirken wieder aufgegeben werden und es wird zunächst davon Abstand genommen, in diesen Bereichen weitere Stationen zu realisieren. Vielmehr wird der Fortbestand von Stationen in weniger dicht besiedelten Bezirken weiter fortlaufend geprüft und es besteht die Möglichkeit, dass weiterhin Schließungen vorgenommen werden müssen. Dies geschieht stets in Abstimmung mit den Anbietern und nach Rücksprache mit den Ortsbeiräten.

3. Ist ein weiterer Ausbau des Angebots geplant? Falls, ja in welchem Umfang?

Mit den derzeit insgesamt rund 200 Carsharing-Fahrzeugen liegt die Anzahl der Fahrzeuge im Stadtgebiet Wiesbaden noch unter dem Zielwert von 300 Fahrzeugen aus dem Luftreinhalteplan. Ein weiterer Ausbau ist vorgesehen und wird unter Berücksichtigung der Nutzungszahlen der Bestandsstationen sowie im Austausch mit den zwei Anbietern in Wiesbaden erfolgen.

4. Welche Stationen sind am wenigsten, welche am stärksten frequentiert?

Die am wenigsten frequentierten Carsharing-Stationen im Wiesbadener Stadtgebiet befinden sich weiterhin in den weniger dicht besiedelten Vororten. Im Gegensatz dazu weisen verschiedene Stationen insbesondere in den Bezirken Mitte, Westend und Rheingauviertel eine besonders hohe Nutzung auf. Als Reaktion auf die hohe Nachfrage wurde 2024 eine weitere Verdichtung des Carsharing-Angebots in diesen Bereichen vorgenommen.

5. Gibt es Probleme mit Falschparkern an den Stationen?

Probleme mit Falschparkern an den Stationen sind uns nicht bekannt.

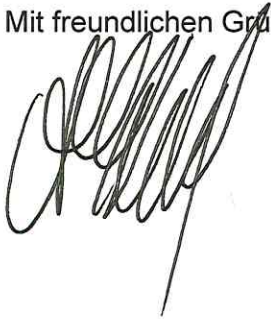
6. Welche Fahrzeugtypen werden angeboten?

Die Fahrzeugtypen, die von Carsharing-Anbietern in Wiesbaden bereitgestellt werden, umfassen eine Vielzahl von Modellen, die auf unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse abgestimmt sind. Vom Kompakt- und Mittelklassefahrzeug bis zu Transporter bieten die zwei derzeitigen Anbieter book-n-drive und stadtmobil verschiedene Fahrzeugmodelle an.

7. Welche Entfernungen werden durchschnittlich zurückgelegt?

Hierzu können Angaben zu einem Anbieter gemacht werden: Im Jahr 2024 wurden bei einem der Anbieter durchschnittlich 57 Kilometer pro Buchung zurückgelegt. Der Median liegt bei 21 Kilometern. Das heißt bei 50% aller Buchungen wird eine Strecke unter 21 Kilometern zurückgelegt, bei 50% aller Buchungen wird eine Strecke von über 21 Kilometern zurückgelegt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke extending downwards.



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

19. Januar 25

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 13.02.2025, Frage Nr. 232
gestellt durch der Stadtverordnete Monika Giesa (AFD).

Frage:

Ich frage den Magistrat,
wann gedenkt der Magistrat dem Antrag des Biebricher Ortsbeirates nachzukommen, endlich die personellen Ressourcen zu schaffen, um eine Außenstelle der Stadtpolizei zu errichten und wie kommt ein Fachamt zu der Aussage, eine Maßnahme die dem Wunsch des Ortsbeirates und vieler Bürger entspricht, als nicht sinnvoll zu bezeichnen?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Unter den aktuellen finanziellen Rahmenbedingungen ist aus Sicht des Amtes für Straßenverkehr und Stadtpolizei ein eigener Standort im Sinne einer vollwertigen Wache in Biebrich nicht realisierbar. Der Aufbau und Betrieb einer vollwertigen Wache bedeutet einen beachtlichen Aufwand. Neben den erforderlichen Räumlichkeiten (Wach- und Diensträume, Umkleieräume, Sanitäreinrichtungen etc.) müssten auch Kräfte in erheblicher Stärke dauerhaft innerhalb der Wache eingesetzt werden.

Es sind daher schlankere und kostengünstigere organisatorische und personelle Lösungen zu entwickeln, um letztlich mehr Stadtpolizei mit größerer Wirkung in Biebrich zielgerichtet auf die Straße zu bekommen und mit den bisherigen Standorten der Stadtpolizei in der Mauritiusgalerie und im Gustav-Stresemann-Ring die Anfragen und Meldungen aus Biebrich schnell und zuverlässig abzuarbeiten. Sofern im Sinne der unmittelbaren Gefahrenabwehr eine direkte polizeiliche Ansprechmöglichkeit erforderlich sein sollte, verfügt Biebrich darüber hinaus mit der Vertretung der Landespolizei über eine qualitativ sehr gute Vor-Ort-Versorgung durch das 5. Polizeirevier.

Das Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei sucht daher den engen Austausch unter anderem mit dem Ortsbeirat Biebrich, aber auch die Kooperation mit der Landespolizei, um unter den gegebenen finanziellen Bedingungen einen optimalen Einsatz der Stadtpolizei im Ortsteil zu gewährleisten. Dies gilt für die beiden Themenfelder Verkehr und Sicherheit.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to be a stylized name, possibly 'Stefan' or similar, written in a cursive script.



Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

Dezernat I

. Februar 2025
660210 / 8188 nb/md

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 13.02.2025, Frage Nr. 233
gestellt durch den Stadtverordneten Alexander Winkelmann

Frage:

Mit dem Beschluss Nr. 0201 vom 11.07.2024 hat die Stadtverordnetenversammlung das „Stationskonzept für E-Tretroller im historischen Fünfeck“ beschlossen. Damit sollten feste Abstellzonen für E-Tretroller eingerichtet werden, sodass diese nur noch an bestimmten Orten im relevanten Gebiet abgestellt werden können, während außerhalb dieser Abstellzonen ein Abstellen nicht möglich sein soll. Einige Abstellzonen wurden u.a. auf bisher bewirtschafteten Parkflächen eingerichtet. Es fällt auf, dass einige dieser Zonen praktisch nicht durch E-Tretroller besetzt werden (etwa Luisenstraße vor dem Justizministerium) und stattdessen nach wie vor als Parkfläche genutzt werden.

Wir fragen daher den Magistrat:

1. Ist es mittlerweile tatsächlich nur noch möglich die E-Tretroller in den dafür vorgesehenen Abstellzonen abzustellen?
2. Inwieweit ist eine Evaluation des Konzeptes geplant?
3. Gibt es Daten dazu, wie intensiv die einzelnen Abstellzonen (Anzahl der abgestellten Roller pro Tag) genutzt werden?

Die Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1.: Innerhalb der festgelegten Abstellverbotszone im historischen Fünfeck ist die Rückgabe von E-Tretrollern ausschließlich in den dafür vorgesehenen Abstellflächen möglich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass GPS-Daten aufgrund der räumlichen Umgebung eine gewisse Ungenauigkeit aufweisen können. Durch die klar ausgewiesenen Abstellflächen mit entsprechender Markierung und Beschilderung ist ein regelkonformes Abstellen der E-Tretroller zu beobachten.

- Zu 2.: Eine gesonderte Evaluation der Abstellverbotszone ist derzeit nicht geplant, da hierfür keine finanziellen Mittel vorgesehen sind. Allerdings erfolgt eine laufende Beobachtung der Beschwerdelage sowie eine stichprobenartige Kontrolle zur Einhaltung der Sondernutzungsaufgaben durch die Straßenverkehrsbehörde und das Tiefbau- und Vermessungsamt. Falls sich im Laufe der Zeit Handlungsbedarf ergibt, ist vorgesehen, punktuell nachzusteuern und entsprechende Anpassungen vorzunehmen.
- Zu 3.: Gemäß der Sondernutzungserlaubnis für die Bereitstellung von E-Tretrollern im öffentlichen Raum der Landeshauptstadt Wiesbaden sind die Sharing-Anbieter verpflichtet, Nutzungsdaten in Form eines Datenreports an das Tiefbau- und Vermessungsamt zu übermitteln. Nach ersten Beobachtungen sowie Gesprächen mit den Anbietern zeigt sich, dass die ausgewiesenen Abstellflächen ihrem Zweck entsprechend genutzt werden und die Auslastung der eingerichteten Flächen insgesamt als gleichmäßig betrachtet werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned below the text 'Mit freundlichen Grüßen'.



Der Magistrat

Bürgermeisterin

Christiane Hinnerger

Dezernat I

13. Februar 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 13.02.2025 Frage Nr. 234
gestellt durch die/den Stadtverordnete/n Lucas Schwalbach der Fraktion FDP

Frage:

Im vergangenen Jahr wurde das höchst umstrittene „Konzept für die Jagd im Wiesbadener Stadtwald in Zeiten des Klimawandels“ beschlossen. Dieses stieß auf erhebliche Kritik der Wiesbadener Jägerschaft und weiterer Vereinigungen. Als Reaktion auf diese Kritik hat die Linkskooperation zu dem ursprünglichen Konzept einen Ergänzungsantrag gestellt. Darin wird u.a. gefordert „zeitnah gemeinsam mit dem Kreisjagdberater einen Informationstermin zum neuen Jagdkonzept zu organisieren, bei dem Fragen und Anliegen der Wiesbadener Jägerschaft besprochen werden können.“

Ich frage daher den Magistrat:

Hat dieser Informationstermin stattgefunden?

Wenn der Termin stattfand: Welche Anliegen wurden dort von Seiten der Jägerschaft vorgetragen und wie wird mit diesen Anliegen von Seiten des Magistrats umgegangen?

Wenn der Termin nicht stattfand: Warum hat der Termin bisher nicht stattgefunden und für wann ist dieser eingeplant?

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Frage des Stadtverordneten Herrn Lucas Schwalbach beantworte ich wie folgt:

Der Termin mit Vertretern der Jägerschaft hat bereits am 20. 2025 Januar stattgefunden. - Hierbei wurden Fragen der Jägerschaft wie z.B. zur Schwarzwild- oder Prädatorenbejagung besprochen und auch Missverständnisse wie eventuelle Teilung von Jagdbezirken (z.B. in Medenbach) aufgeklärt.

Seitens der Forstverwaltung wurde eine umfangreiche Evaluierung nach drei Jahren u.a. durch Verbissgutachten und Monitoring zugesagt.

Die Vertreter der Jägerschaft waren mit den Antworten der Forstverwaltung einverstanden, es blieben keine Fragen mehr offen.
Alle Teilnehmer betonten die Wichtigkeit der Stabilisierung des Waldes im Klimawandel. Sowohl von Seiten der Jägerschaft als auch von der Forstverwaltung wurde eine hohe Dialogbereitschaft auch für die Zukunft signalisiert.

Mit freundlichen Grüßen



Christiane Hinninger
Bürgermeisterin



über
Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende

Der Magistrat

über
Magistrat

Bürgermeisterin
Christiane Hinnerger

und

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die Stadtverordnetenversammlung

13. Februar 2025

Frage der Stadtverordneten Jeanette-Christine Wild für die Fragestunde der Stadtverordnetenversammlung am 13.02.2025

Frage Nr. 236

Zum Jahreswechsel 2024/2025 wurde erstmals das beliebte Silvesterfeuerwerk vor dem Kurhaus durch eine Lichtshow ersetzt. Im Anschluss daran wurde ein Song mit dem Titel „Wir - jetzt - Wiesbaden“ vorgespielt. Dabei wurde auch das entsprechende Musikvideo zum Song gezeigt. In diesem Musikvideo wurden zahlreiche Bildsequenzen aus dem erfolgreichen Imagefilm „Wiesbaden: That’s why we love it“ verwendet.

Ich frage daher den Magistrat:

- 1. Wie kam es zu der Entscheidung den Song und das Video „Wir - jetzt - Wiesbaden“ bei den Silvesterfeierlichkeiten am Kurhaus abzuspielen?*
- 2. Gab es eine offizielle Erlaubnis die Bildsequenzen aus dem Imagefilm „Wiesbaden: That’s why we love it“ für das Video zum Song „Wir - jetzt - Wiesbaden“ zu verwenden?*
- 3. Wurde durch die Produzenten des Videos zum Song „Wir - jetzt - Wiesbaden“ ein Geldbetrag an die Landeshauptstadt Wiesbaden oder an eine Gesellschaft mit Beteiligung der Landeshauptstadt Wiesbaden gezahlt, um die Bildsequenzen nutzen zu dürfen?*

Antwort:

Sehr geehrte Damen und Herren,
die Fragen von Frau Wild beantworte ich wie folgt:

Zu 1.)

Wie kam es zu der Entscheidung den Song und das Video „Wir - jetzt - Wiesbaden“ bei den Silvesterfeierlichkeiten am Kurhaus abzuspielen?

Der Organisator des Sylvesterevents stellte uns sein künstlerisches Konzept vor der Veranstaltung vor. Das Musikvideo war teil des Konzepts.

Zu 2.)

Gab es eine offizielle Erlaubnis die Bildsequenzen aus dem Imagefilm „Wiesbaden: That's why we love it“ für das Video zum Song „Wir - jetzt - Wiesbaden“ zu verwenden?

Ja, für den Spot lagen die Genehmigungen für die gezeigten Sequenzen vor. Die Nutzungsrechte am Film „That's why we love it“ zur Bewerbung der Landeshauptstadt Wiesbaden liegen bei der Wiesbaden Congress & Marketing GmbH.

Zu 3.)

Wurde durch die Produzenten des Videos zum Song „Wir - jetzt - Wiesbaden“ ein Geldbetrag an die Landeshauptstadt Wiesbaden oder an eine Gesellschaft mit Beteiligung der Landeshauptstadt Wiesbaden gezahlt, um die Bildsequenzen nutzen zu dürfen?

Nein, es wurde kein Geldbetrag an die Landeshauptstadt Wiesbaden gezahlt. Die WICM stellt den Imagefilm „Wiesbaden: That's why we love it“ grundsätzlich Wiesbadener Unternehmen und Initiativen zur Bewerbung unserer Stadt kostenlos zur Verfügung. Dies sehen wir als einen wertvollen Bestandteil unseres Stadtmarketings, wo Beteiligte unseren Standort bewerben können.

Mit freundlichen Grüßen



Christiane Hininger
Bürgermeisterin

Dezernat I

Der Magistrat

Bürgermeisterin

Christiane Hinnerger

28. März 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 02.04.2025 Frage Nr. 239
gestellt durch den Stadtverordneten Dr. Klaus-Dieter Lork der Fraktion AFD

Frage:

Ich frage deshalb den Magistrat:

Plant die Stadt Wiesbaden vor dem Hintergrund dieser Entscheidung - für den Fall, dass es keine bundesweit einheitliche Regelung geben wird - für die Zeit nach der OB-Wahl für Wiesbaden eine Verpackungssteuer einzuführen? Falls ja, wie soll den durch den HDE vorgebrachten Bedenken Rechnung getragen werden?

Die Frage des Stadtverordneten Herrn Dr. Lork beantworte ich wie folgt:

Es liegt kein Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vor, eine Verpackungssteuer einzuführen. Insofern ist zurzeit keine Einführung geplant. Es gibt jedoch einen Prüfauftrag der Stadtverordnetenversammlung vom 13.07.2023, die Einführung einer Satzung über die Erhebung einer Verpackungssteuer nach dem Vorbild der Universitätsstadt Tübingen zu prüfen.

Aufgrund der nicht unerheblichen Vorleistungen, die eine Neukonzeption einer Steuerleistung bedeutet, sowohl was die Steuersoftware als auch die notwendigen personellen Kapazitäten angeht, haben wir uns dazu entschieden, das endgültige Urteil und die genaue Begründung zur Tübinger Steuer abzuwarten. Außerdem würde der Magistrat es grundsätzlich begrüßen, wenn es zu einem bundeseinheitlichen Modell kommen könnte. Es wirkt wenig sinnvoll, wenn in jeder Kommune unterschiedliche Regelungen und Erhebungsmechanismen greifen würden.

Wir weisen zusätzlich darauf hin, dass die LHW über die Verpackungssteuerthematik hinaus in vielfältiger Weise das Thema Mehrweg und Nachhaltigkeit in den Fokus rückt. Bei allen städtischen Veranstaltungen und Festen gilt bereits eine Mehrwegpflicht für alle Beschicker, die städtischen Veranstaltungshäuser sind durch GreenGlobe als besonders nachhaltig zertifiziert, Wiesbaden insgesamt ist zudem als Nachhaltige Destination bei TourCert zertifiziert. Für private Veranstaltungen haben wir den Leitfaden „Nachhaltig Feiern“ herausgegeben.



Christiane Hinnerger
Bürgermeisterin



Der Oberbürgermeister

über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die
Fraktion FWG/Pro Auto

2. April 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 2. April 2025, Frage Nr. 240
gestellt durch den Stadtverordneten Christian Bachmann (FWG/Pro Auto)

Frage:

Übergriffe auf Mitarbeiter der Stadt bzw. städtischen Gesellschaften

In den Medien wird immer wieder davon berichtet, dass es Übergriffe auf Mitarbeiter der Verwaltung, von Hilfskräften oder von Verkehrsbetrieben etc. gibt. Leider auch in Wiesbaden!

Hierzu haben wir die folgenden Fragen:

Der Magistrat wird gebeten zu berichten:

1. Wurden 2024 Mitarbeiter der Stadt (z. B. Verwaltung und Feuerwehr) oder von städtischen Gesellschaften (z. B. ESWE Verkehr oder ELW) bei Übergriffen körperlich verletzt? Wenn ja, wie viele?
2. Waren 2024 durch Übergriffe AU-Zeiten entstanden? Wenn ja, wie viele Gesamttage?
3. Was unternimmt der Magistrat im Vorfeld (präventiv), um solche Übergriffe möglichst gar nicht entstehen zu lassen bzw. die Mitarbeiter zu schützen?
4. Welche Unterstützung bekommen betroffene Mitarbeiter von Seiten des Magistrates?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Es gibt keine Meldepflicht für Übergriffe auf städtische Mitarbeitende. Entsprechend gibt es auch keine eindeutigen statistischen Daten.

Eine Abfrage in Ämtern und Betrieben mit Publikumsverkehr bzw. Kundenkontakt brachte folgendes Ergebnis, welches jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt - nicht alle Ämter und Betriebe haben zurückgemeldet.

Zu 1:

Ja, es gab in 2024 Angriffe auf städtische Mitarbeitende. Darunter waren sowohl verbale als auch körperliche Angriffe.

In mindestens sechs Fällen kam es im Jahr 2024 zu körperlichen Übergriffen auf städtische Mitarbeitende, die teilweise zu sehr langen Ausfallzeiten führten.

Darüber hinaus wurden von der Feuerwehr für 2024 körperliche Übergriffe auf sieben Mitarbeitende des Rettungsdienstes gemeldet. Im Einsatzdienst kam es 2024 zu keinen körperlichen Übergriffen. Jegliche Angriffe auf Feuerwehreinsatzkräfte sind dem Lagezentrum des Hessischen Ministeriums des Inneren zu melden.

Neben den genannten körperlichen Übergriffen gab es in 2024 viele Fälle von verbalen Attacken und Bedrohungssituationen, die teilweise dazu führten, dass Mitarbeitende persönliche Strafanzeige stellten. Die Fachämter schlossen sich hier teilweise an. Es wurden auch Mitarbeitende bespuckt.

Im Hinblick auf verbale Attacken wird von einer hohen Dunkelziffer ausgegangen. Respektloses und beleidigendes Verhalten wird in den Fachbereichen kaum noch gemeldet, da es inzwischen leider zum Alltag geworden ist.

Zu 2:

Bei den sechs bekannten körperlichen Übergriffen auf städtische Mitarbeitende kam es in drei Fällen zu keinen AU-Zeiten.

Im Übrigen kam es zu AU-Zeiten von 33 Tagen, 42 Tagen und über 365 Tagen.

Zu 3:

Seit dem Jahr 2022 gibt es im Personalamt die DEXT-Fachstelle (Demokratieförderung und phänomenübergreifende Extremismusprävention). Diese Fachstelle bildet einen wesentlichen Bestandteil des Landesprojektes „Hessen - Aktiv für Demokratie und gegen Extremismus“, welches durch das Hessische Ministerium des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz (HMdI) sowie das Landespolizeipräsidium unterstützt wird. Das Projekt zielt darauf ab, Extremismus zu verhindern und demokratische Werte zu fördern.

Die DEXT-Fachstelle verfolgt präventive Maßnahmen im Bereich der Extremismusprävention und Demokratieförderung und trägt dazu bei, ein respektvolles und inklusives Arbeitsumfeld zu gewährleisten. Ein wesentlicher Aspekt der Arbeit der Fachstelle ist die Analyse lokaler Herausforderungen im Extremismus sowie die Vernetzung relevanter Akteurinnen und Akteure, um effektive Maßnahmen zur Verhinderung von Übergriffen und zur Förderung eines demokratischen Arbeitsklimas zu entwickeln.

Darüber hinaus unternehmen der Magistrat und die zuständigen Fachbereiche im Vorfeld eine Vielzahl von Maßnahmen, um Übergriffe zu verhindern und die Sicherheit der Mitarbeitenden zu gewährleisten. Dazu gehören:

1. **Schulung und Sensibilisierung:** Regelmäßige Schulungen der Mitarbeitenden zu Themen wie Deeskalationstechniken, Konfliktmanagement und Verhalten in Gefahrensituationen. Dies hilft, potenzielle Konflikte frühzeitig zu erkennen und angemessen darauf zu reagieren.

2. **Sicherheitskonzepte und Notfallpläne:** Entwicklung von Sicherheitskonzepten, die auf die spezifischen Bedürfnisse und der Arbeitsumgebung der Mitarbeitenden auch Kolleginnen und Kollegen anderer Ämter abgestimmt sind. Dazu gehören alle möglichen Szenarien, von verbalen Übergriffen bis hin zu körperlichen Auseinandersetzungen.

In vielen Bereichen wird darauf geachtet, dass Mitarbeitende nicht alleine in einem Raum Kundinnen/Kunden bedienen. Es stehen zudem gesonderte technische Alarmierungsfunktionen von weiteren Kolleginnen/Kollegen zur Verfügung.

3. **Schutzkleidung und Ausstattung:** Im operativen Bereich Bereitstellung von geeigneter Schutzkleidung oder anderer Ausstattungen, die die körperliche Sicherheit der Mitarbeitenden erhöhen (z.B. Schlag- oder Stichschutz in besonders gefährdeten Bereichen).
4. **Stärkung der sozialen Sicherheit:** Förderung eines respektvollen und sicheren Arbeitsumfeldes durch klare Kommunikationsregeln, der Förderung eines respektvollen Miteinanders.
5. **Kooperation mit Sicherheitsdiensten oder der Polizei:** Zusammenarbeit mit externen Sicherheitsdiensten oder der Polizei, um in besonders gefährdeten Bereichen Präsenz zu zeigen und präventive Maßnahmen zu ergreifen. Beispielsweise werden Mitarbeitenden in Bereichen mit hohem Gefährdungspotenzial Sicherheitskräfte zur Seite gestellt.

Bei der Feuerwehr erfolgt beispielsweise vor Einsätzen mit erhöhtem Gefahrenpotenzial (z. B. an Silvester oder Halloween) eine Vorbesprechung mit der Polizei. Dabei werden Verhaltensanweisungen gegeben und gegebenenfalls die Alarm- und Ausrückeordnung angepasst. Es existiert zudem ein Notruf-Konzept in Zusammenarbeit mit der Landespolizei, das beinhaltet einen gemeinsamen Sprachcode für Notfälle und die Zusicherung der Polizei, Übergriffe auf Feuerwehrangehörige mit absoluter Priorität zu behandeln.

Die Stadtpolizei sucht beispielsweise über die Arbeit des Präventionsrates und seiner Arbeitsgemeinschaften auch direkte Ansprechmöglichkeiten. Ein gelungenes Beispiel hierfür stellt das jüngst ausgezeichnete Fanprojekt im Bereich Fußball dar.

6. **Amtshilfe**

Die Stadtpolizei unterstützt mit ihren ausgebildeten Kräften die Tätigkeit auch anderer Ämter und Behörden. So begleitet sie etwa Maßnahmen nach dem PsychKHG oder wirkt bei Inobhutnahmen Minderjähriger mit. Sofern aus solchen Situationen heraus Übergriffe zu verzeichnen sind, können so die maßnahmenführenden Kolleginnen und Kollegen aus dem Stadtkonzern so nach besten Möglichkeiten unterstützt werden. Zusätzlich begleiten Kräfte der Stadtpolizei stichprobenartig Kontrollkräfte von ESWE-Verkehr.

Durch diese präventiven Maßnahmen sollen nicht nur Übergriffe verhindert werden, sondern auch das allgemeine Sicherheitsgefühl der Mitarbeitenden gestärkt werden, sodass sie im Falle eines Vorfalls schnell und effektiv reagieren können.

Zu 4:

Es gibt eine Absicherung durch die Unfallkasse Hessen, zudem erfolgt stets eine Nachversorgung und Aufarbeitung durch die Führungskräfte.

Die Landeshauptstadt bietet ihren Mitarbeitenden die Möglichkeit der Psychosozialberatung und Krisenintervention durch die Firma prevent.on. Hier können beliebig viele telefonische Beratungen und bis zu fünf Beratungen in Präsenz in Anspruch genommen werden. Falls anschließend weiterer Beratungsbedarf bestehen sollte, vermittelt prevent.on kurzfristig zu niedergelassenen Beratern und Therapeuten. Es wird zudem in der Regel das Angebot auf Begleitung der Notfallseelsorge und des Gesundheitsbeauftragten der Landeshauptstadt Wiesbaden unterbreitet.

Seitens der Ämter gibt es Unterstützung bei möglichen Anzeigen gegen die Schädigenden, sei es durch das Anschließen bei Strafanzeigen, aber darüber hinaus auch durch Gewährung von Rechtsschutz nach den jeweils geltenden Verwaltungsvorschriften - z. B. auch für die Verfolgung privater Schmerzensgeldansprüche, die im Zusammenhang mit einem Angriff in Ausübung des Dienstes stehen.

Mit freundlichen Grüßen



Gert-Uwe Mende



Der Magistrat

Bürgermeisterin

Christiane Hinnerger

Dezernat I

. April 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 02.04.2025 Frage Nr. 242
gestellt durch den Stadtverordneten Lucas Schwalbach der Fraktion FDP im Rathaus

Frage:

Bereits im Jahr 2023 war die Population der Sittiche in Wiesbaden Thema im Umweltausschuss. Gerade für die Landwirtschaft wird die zunehmende Anzahl von Sittichen in Wiesbaden zum Problem. In einem Bericht des Wiesbadener Kurier vom 22.02.2025 wird dargestellt, dass das Wirken der Sittiche zu Ernteverlusten von bis zu 20 % führen kann. Kreislandwirt Ditmar Kranz wünscht sich in diesem Zusammenhang Regulierungsmaßnahmen von Seiten der Stadt. Hinzu kommen die erheblichen Probleme durch Bruthöhlen und entsprechende Verschmutzung. Gleichzeitig erklärte Kranz, auch Gartenschläfer und Biber seien zunehmen für Ernteeinbußen bei der Landwirtschaft in Wiesbaden verantwortlich.

1. Welche Regulierungsmaßnahmen zur Reduktion der Sittichpopulation in Wiesbaden wurden seit 2023 durch den Magistrat ergriffen?
2. Welche Regulierungsmaßnahmen sind von Seiten des Magistrats zur Reduktion des Biber- und Gartenschläfer-Bestands in Wiesbaden geplant?

Die Frage des Stadtverordneten Herrn Lucas Schwalbach beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Der Magistrat hat keine Maßnahmen zur Reduktion der Sittichpopulation in Wiesbaden seit 2023 ergriffen, da nach den derzeit geltenden rechtlichen Vorgaben keine entsprechenden Maßnahmen zulässig sind.

Das Bundesamt für Naturschutz bewertet den Halsbandsittich und den Alexandersittich naturschutzfachlich als gebietsfremde, potenziell invasive Arten und führt sie auf der Beobachtungsliste, das heißt sie werden gezielt beobachtet, um das Wissen über die Auswirkungen ihrer Verbreitung zu verbessern. Somit gehören sie nach heutigem Kenntnisstand nicht zu den invasiven Arten und Maßnahmen zur Eindämmung beider Arten sind derzeit nicht zu treffen.

Derzeit sind die Halsbandsittiche nach dem Bundesnaturschutzgesetz als wildlebende Vögel geschützt. Danach ist es verboten, wild lebende Tiere mutwillig zu beunruhigen, sie ohne vernünftigen Grund zu töten oder ihre Lebensstätten zu beeinträchtigen oder zu zerstören. Der Alexandersittich gilt sogar als besonders geschützte wild lebende Vogelart. Tieren dieser Art nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten, ist verboten. Als naturschutzfachlicher Leitsatz gilt, dass gegen etablierte Neozoen (Arten die nach 1492 mit Hilfe des Menschen in ein neues Verbreitungsgebiet nach Europa gelangten) nur bei ernststen Schäden an Ökosystemen vorgegangen werden soll. Entsprechend sind dem Handeln des Magistrates hier enge Grenzen gesetzt.

Ernstste Schäden am Ökosystem wurden bislang nicht festgestellt, so dass der Schutzstatus der Vögel weiterhin Bestand hat.

Zwar sehen manche Vogel- und Naturschützer die Verbreitung dieser Neozoen kritisch, da ihre Etablierung auf den ersten Blick zur Verdrängung einheimischer höhlenbrütender Vögel wie Spechten, Kleibern, Dohlen, Hohltauben oder Staren oder von in Baumhöhlen lebenden Fledermäusen führen könnte. Die bisher vorliegende Datenlage belegt jedoch keine große Konkurrenz oder gar Schädigung einheimischer Tierpopulationen.

Gegen eine Konkurrenz mit Spechten spricht beispielsweise, dass die infrage kommenden Spechtarten mit Ausnahme des Grünspechts ihre Höhlen in der Regel jedes Jahr neu anlegen und Sittiche ihre Bruthöhlen zu diesem Zeitpunkt bereits besetzt haben. Die Sittichmännchen müssen den Weibchen mehrere Höhlen präsentieren, von denen sie am Ende eine akzeptieren. In der Praxis bleibt so etwa ein Drittel der für Sittiche geeigneten Höhlen frei.

Da die Sittiche sich vorwiegend pflanzlich ernähren, besteht auch keine Konkurrenz um die stark dezimierten Insektenpopulationen, die bei vielen heimischen Vogelarten den Bruterfolg maßgeblich eingeschränkt haben.

Ihr Nest bauen Sittiche - anders als beispielsweise Stadtauben - bevorzugt in Baumhöhlen von alten Laubbäumen. Aber auch Fassadenbruten werden häufiger in den Städten beobachtet. Dies zeigt, dass auch wenn eine Populationskontrolle beispielsweise über die Eientnahme/den Austausch von Eiern zulässig wäre, diese aufgrund der Wahl der Nistplätze praktisch nicht umsetzbar ist; so bräuchte man für das Erreichen eines Nistplatzes in der Regel einen Hubsteiger.

Auch Vergrämungsmaßnahmen, sollten diese in besonderen Ausnahmefällen genehmigt werden, führen nur zu einer Verlagerung des Problems in andere Bereiche und sind selten nachhaltig zielführend.

Ernteschäden werden seitens der Landwirtschaft benannt, der genaue Umfang ist nach Kenntnisstand des Magistrates jedoch nicht bekannt.

Die seitens der Landwirtschaft beschriebenen negativen Einflüsse auf die Ernte können an das *Hessische Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt, Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat* (HMLU) bzw. an das *Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie* (HLNUG), Dezernat N3 - *Staatliche Vogelschutzwarte Hessen* gemeldet werden. Hier werden Daten gesammelt und geprüft, ob und welche Maßnahmen ggf. zukünftig zum Populationsmanagement ergriffen werden müssen, um dem gegenzusteuern.

Zu 2.:

Der Magistrat plant keine Maßnahmen gegen Vorkommen von Bibern oder Gartenschläfern im Stadtgebiet von Wiesbaden.

Beide Arten unterliegen den verschärften Vorschriften des Artenschutzes nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). Gartenschläfer sind besonders geschützt, Biber unterliegen dem strengen Artenschutz.

Der Gartenschläfer ist eine von vier Bilcharten, die in Deutschland heimisch sind. Dass sich Gartenschläfer in Wiesbaden derzeit nahezu flächendeckend aufhalten, sollte nicht über die Tatsache hinwegtäuschen, dass die Rote Liste der Säugetiere Deutschlands sie als „stark gefährdet“ führt. Das Verbreitungsgebiet von Gartenschläfern in Deutschland ist während der letzten 50 Jahre um über ein Drittel zurückgegangen.

Da mehr als ein Zehntel der globalen Verbreitungsgebiete des Gartenschläfers in Deutschland liegen, kommt unserem Land weltweit eine besondere Verantwortung für den Erhalt dieser Art zu.

Eine systematische Dezimierung von Bibern oder Gartenschläfern würde nach Bewertung des Umweltamtes einen Rechtsverstoß gegen das geltende naturschutzrechtliche Landes-/Bundesrecht darstellen.

Anfragen, Auskunftersuche oder Meldungen im Zusammenhang mit bestehenden und potentiellen Bibervorkommen (insbesondere auch bei Vorhaben an Gewässern) sowie Biberaktivitäten und möglichen Konflikten sollten an das Dezernat V 53.2 Naturschutz (Schutzgebiete und biologische Vielfalt) des *Regierungspräsidiums Darmstadt* gerichtet werden.

Bei niedrigschwelligem Konflikten berät der zuständige Funktionsbeauftragte für Wiesbaden bei der Funktionsstelle Naturschutz von *Hessen Forst*.

Sollte sich auch nach einer Beratung und evtl. dem Einsatz möglicher technischer Lösungen für die hier erwähnten landwirtschaftlichen Betriebe aus der Einhaltung der artenschutzrechtlichen Vorschriften eine unzumutbare Belastung ergeben, müsste jede Initiative zur Durchführung von gegen die Tiere gerichteten Maßnahmen einer

Einzelfallprüfung unterzogen werden. Hierzu wäre ein schriftlicher Antrag auf Erteilung einer Befreiung bei der Unteren Naturschutzbehörde einzureichen.

Genehmigungsfähig sind nur solche Maßnahmen, die die Tiere am wenigsten belasten, um eine Verbesserung der örtlichen Situation bewirken zu können. Die Unzumutbarkeit einer Duldung der Tiere wäre im Rahmen des Antragsverfahrens nachvollziehbar zu belegen. Während Vergrämungsmaßnahmen gegen Gartenschläfer in der Regel unproblematisch sind, kommen Fang- oder gar Tötungsmaßnahmen nur dann in Betracht, wenn vergrämende Maßnahmen nachweislich keinen Erfolg gezeigt haben.



Christiane Hininger
Bürgermeisterin



Der Magistrat

Bürgermeisterin

Christiane Hinnerg

Dezernat I

April 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 02.04.2025 Frage Nr. 243
gestellt durch die/den Stadtverordnete/n Jeanette-Christiane Wild der Fraktion FDP

Vom 5. März 2025 bis 19. April 2025 findet u.a. in Wiesbaden das sogenannte „Klimafasten“ statt. Dabei handelt es sich um ein Projekt der Evangelischen Kirche in Hessen und Nassau. Auf den entsprechenden Werbematerialien findet sich aber auch die Anmerkung, dass das Projekt unter „Koordination“ von Umweltamt und Grünflächenamt der Stadt Wiesbaden stattfindet.

Frage:

1. Was ist unter Koordination des Projekts durch Umwelt- und Grünflächenamt zu verstehen?
2. Welche konkreten Leistungen wurden von Seiten der Stadt und der beteiligten Ämter erbracht?
3. Wie hoch sind die von Seiten der Stadt aufgewendeten Finanz- und Personalmittel für das Projekt Klimafasten?

Die Frage der Stadtverordneten Frau Jeanette-Christiane Wild beantworte ich wie folgt:

Zu 1.

Das Umweltamt hat das Projekt nicht koordiniert, sondern als Kooperationspartner gewirkt.

Das Grünflächenamt hat das Projekt ebenfalls nicht koordiniert, sondern über die dem Amt zugeordnete „Koordinationsstelle Klimabildungslandschaft Wiesbaden“ als Kooperationspartner des Evangelischen Dekanats Wiesbaden gewirkt.

Zum Hintergrund: Die „Koordinationsstelle Klimabildungslandschaft Wiesbaden“ ist Teil der Kooperation „Klimabildungslandschaften gestalten“, die zwischen dem Hessischen

Dezernat für
Umwelt, Wirtschaft, Gleich-
stellung und Organisation

Gustav-Stresemann-Ring 15, Gebäude B
65189 Wiesbaden
Telefon: 0611 31-2555
Telefax: 0611 31-3956
E-Mail: buergelmeisterin@wiesbaden.de

12

Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt, Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat (HMLU) und der Landeshauptstadt Wiesbaden besteht.

Der Begriff „koordiniert“ auf der Homepage des Dekanats der Evangelischen Kirche in Wiesbaden sowie auf dem Flyer ist insofern missverständlich.

Zu 2.

Seitens des Umweltamtes wurde das Projekt in Form einer Pressemitteilung, eines Hinweises im Umwelt-Newsletter sowie in der stadtinternen Aussendung des Aktionsplakats kommunikativ unterstützt. Darüber hinaus beteiligt sich die LHW an dem Klimaschutz-Wettbewerb, gemeinsam mit den Städten Mainz und Darmstadt (siehe dazu auch die Pressemitteilung vom 18.02.2025 „Klimafasten: Wiesbaden beteiligt sich an Klimaschutz-Wettbewerb“).

Das Umweltamt hat die Entwicklung der dem Klimafasten zugrunde liegenden App mit 3.000 Euro unterstützt. Im Gegenzug wurde dafür das Umweltamt der Landeshauptstadt Wiesbaden als Unterstützer genannt und über die App auf Angebote der Umweltberatung des Umweltladens hingewiesen. Darüber hinaus wurden dem Evangelischen Dekanat drei Vogelnistkästen im Wert von je 12 Euro überlassen, die Gewinnern des Wettbewerbs als Preise überreicht wurden.

Das Grünflächenamt/Koordinationsstelle Klimabildungslandschaft Wiesbaden hat die Entwicklung der dem Klimafasten zugrunde liegenden App, in Abstimmung mit dem HMLU/Referat IV 3 „Bildung für nachhaltige Entwicklung“, mit 5.000 Euro und Kommunikationsmaßnahmen unterstützt. Dieser Betrag und die aufgewendete Arbeitszeit wurden aus dem vom Land zur Verfügung gestellten Projektbudget „Klimabildungslandschaften gestalten“ finanziert, so dass keine originären städtischen Mittel geflossen sind.

Zu 3.

Die aufgewendeten Finanzmittel betragen seitens des Umweltamts 3.036 Euro. Der Personaleinsatz liegt insgesamt bei einem Arbeitstag.

Die aufgewendeten Finanzmittel der dem Grünflächenamt zugeordneten Koordinationsstelle Klimabildungslandschaft Wiesbaden wurden wie dargelegt vom Land Hessen getragen.



Christiane Hinninger
Bürgermeisterin

Anlagen

Kooperationsvertrag

zwischen dem **Evangelischen Dekanat**

Fachstelle Gesellschaftliche Verantwortung
Schloßplatz 4, 65183 Wiesbaden
nachfolgend Ev. Dekanat genannt
vertreten durch Frau Nicole Nestler

und der

Landeshauptstadt Wiesbaden

Grünflächenamt, Koordinationsstelle Klimabildungslandschaft
Wiesbaden, nachfolgend LHW genannt
Tier- und Pflanzenpark Fasanerie
Wilfried-Ries-Straße 22, 65195 Wiesbaden
vertreten durch die Amtsleitung des Grünflächenamtes

wird der folgende Kooperationsvertrag zum Thema „Klimafasten mit Jimmy 2025“ geschlossen:

1. Laufzeit der Kooperation

Ev. Dekanat und die LHW gehen eine Kooperation ein, die vom 01.11.2024 bis zum voraussichtlich 21.04.2025 läuft. Das Projekt endet mit der noch nicht terminierten Abschlussveranstaltung/Preisverleihung.

2. Leistungen der LHW

Innerhalb der Kooperation verpflichtet sich die LHW folgende Werbemaßnahmen durchzuführen bzw. folgende Leistungen zu erbringen:

- Unterstützung der Erstellung einer App zum Thema „Klimafasten mit Jimmy“ 2025.
- Bewerbung der Kampagne in der Offline und Online-Kommunikation und Integration der Veranstalter Logos, sofern mit dem CI der LHW vereinbar.

3. Leistungen des Ev. Dekanats

Innerhalb der Kooperation verpflichtet sich das Ev. Dekanat folgende Werbemaßnahmen durchzuführen bzw. folgende Leistungen zu erbringen:

- Nennung der LHW als Kooperationspartner der Veranstaltung in der Offline und Online-Kommunikation mit KBL-Logo und Integration des KBL-Logos in die App. In Fließtexten und bei Social Media ist immer die Formulierung „die Klimabildungslandschaften des Hessischen Umweltministeriums im Rahmen des Klimaplanes Hessen“ zu verwenden.

- Wenn sinnvoll machbar, werden Hinweise auf das Projekt Klimabildungslandschaft Wiesbaden in die App integriert. Hierauf besteht kein Anspruch von Seiten der LHW.

4. Abrechnung

Das Entgelt für die Leistungen des Ev. Dekanats beträgt 0,00 Euro.
Der Zuschuss der LHW beträgt 5.000 Euro.

Es wird also wie folgt berechnet:

Das Ev. Dekanat stellt der LHW eine Rechnung in Höhe von 5.000,00 Euro aus.

Mehrwertsteuer ist nicht enthalten, Steuerbefreiung nach UStG §4 Abs. 22 a

Die Rechnungsstellung an die jeweilige Partei erfolgt einmalig bis zum 31.12.2024.

5. Ansprechpartner

Für die Erfüllung der zuvor genannten Leistungen benennen die beiden Parteien folgende Ansprechpartner auf Arbeitsebene:


Ev. Dekanat

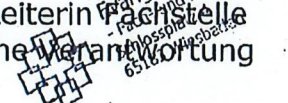
- Frau Nicole Nestler (0611 734242-31; nicole.nestler@ekhn.de)

LHW


- Frau Kerstin Jacobs (0611 409077 17; kerstin.jacobs@wiesbaden.de)

Wiesbaden, den 25.11.2024



Ev. Dekanat, Leiterin Fachstelle
Gesellschaftliche Verantwortung


Wiesbaden, den 21.11.24



Landeshauptstadt Wiesbaden
Amtsleitung Grünflächenamt



über
Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende

über
Magistrat

und
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die Volt-Fraktion

Der Magistrat

Dezernat für
Integration und Recht,
Gesundheit und Tierschutz

Stadträtin Milena Löbcke

01. April 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 2. April 2025, Frage Nr. 245
gestellt durch Herrn Stadtverordneten Achim Sprengard (Volt)

Frage:

1. *Wie viele Masernfälle gab es 2023/2024/2025 (nach Alter) in Wiesbaden?*
2. *Wurden Kinder in Kitas aufgrund fehlender Impfungen/Immunitätsbestätigungen abgewiesen? Wie viele?*
3. *Wie wird die Impfpflicht bei Kindern kontrolliert, die nach Aufnahme 1 Jahr alt werden?*
4. *Wie viele Schulkinder wurden aufgrund fehlender Nachweise dem Gesundheitsamt gemeldet? Wie viele Bußgelder wurden in welcher Höhe verhängt?*

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

zu 1.

Im o.g. Zeitraum kam es zu keiner labordiagnostisch bestätigten Maserninfektion im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden.

zu 2.

Mit Inkrafttreten des Masernschutzgesetzes im März 2020 müssen Kinder in Kindertagesstätten vor Aufnahme einen Nachweis über die von der STIKO empfohlenen Impfungen gegen Masern erbringen oder ein ärztliches Zeugnis über eine ausreichende Immunität gegen Masern vorweisen. Kinder im Alter von 12 bis 23 Monaten müssen 1 Masern-Impfstoffdosis erhalten haben und Kinder \geq 24 Monate mindestens 2 Impfstoffdosen. Alternativ kann unabhängig vom Alter ein ärztliches Zeugnis über eine ausreichende Immunität gegen Masern bzw. eine

medizinische Kontraindikation gegen eine Masernschutzimpfung vorgelegt werden. Bei Nichtvorlage eines entsprechenden Nachweises können die Kinder vom Besuch der Kindertagesstätte ausgeschlossen werden.

Die jeweilige Einrichtungsleitung ist verantwortlich für die Überprüfung und Sicherstellung der Einhaltung des Masernschutzgesetzes innerhalb ihrer Einrichtung. Gemäß § 20 Abs. 9 IfSG müssen die erforderlichen Nachweise vor der Aufnahme eines Kindes vorgelegt werden. Bei Zweifel an der inhaltlichen Richtigkeit oder Echtheit des vorgelegten Nachweises hat die Einrichtungsleitung unverzüglich das zuständige Gesundheitsamt zu kontaktieren. Einrichtungsleitungen, die entgegen den gesetzlichen Bestimmungen Kinder ohne entsprechende Nachweise aufnehmen, können mit einem Bußgeld von bis zu 2.500 EUR belegt werden.

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben ist eine Aufnahme von Kindern ohne die erforderlichen Nachweise nicht zulässig. Eine Meldung an das Gesundheitsamt ist in diesen Fällen nicht erforderlich, da die Verantwortung für die Kontrolle bei der Einrichtungsleitung liegt. Amt 53 stehen daher keine belastbaren Zahlen zur Verfügung.

Bei Amt 53 sind seit Umsetzung des Masernschutzgesetzes aufgrund von Meldungen der Einrichtungsleitungen lediglich zwei konkrete Fälle hinterlegt, in denen die Erziehungsberechtigten ihre Kinder aufgrund fehlender Nachweise aus der Kindertagesstätte abgemeldet haben.

zu 3.

Bei einer bevorstehenden Aufnahme in eine Kindertagesstätte empfiehlt die STIKO eine 1. MMR-Impfung bereits ab einem Alter von 9 Monaten.

Die jeweilige Leitung ist für die Kontrolle der Einhaltung des Masernschutzgesetzes in ihrer Einrichtung zuständig. Wird ein Kind vor Vollendung des ersten Lebensjahres in die Einrichtung aufgenommen und liegt kein Nachweis über die erforderliche Masernimpfung vor, sind die Erziehungsberechtigten verpflichtet, diesen Nachweis spätestens mit Erreichen des ersten Lebensjahres vorzulegen. Erfolgt die Vorlage nicht, kann die Einrichtungsleitung von ihrem Hausrecht Gebrauch machen und dem Kind den Zutritt zur Einrichtung verwehren.

zu 4.

Mit Stand zum 24.03.2025 wurden Amt 53 insgesamt 3.327 Schulkinder mit fehlenden Nachweisen gemeldet. In diesem Zusammenhang wurden 726 Bußgelder erlassen, wovon 500 aufgrund nachgereicherter Nachweise wieder zurückgenommen werden konnten. Die Höhe des Bußgeldes beträgt 228,50 € inkl. Gebühren und Auslagen.

Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

10. Februar 2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11.02.2026, Frage Nr. 246
gestellt durch den Stadtverordneten Alexander Winkelmann (FDP)

Frage:

Im Juli 2023 wurden die Verkehrs- und die Stadtpolizei (ehemals Ordnungspolizei) entsprechend langjähriger Forderungen wieder in einem Amt zusammengeführt. Durch diese Zusammenführung wurde unter anderem ein effizienteres Arbeiten und damit verbunden eine gewisse Kostenersparnis erwartet.

Ich frage daher den Magistrat:

1. Wie viele Mitarbeiter der Stadtpolizei sind zurzeit im Bereich der Verkehrsüberwachung tätig und wie viele Mitarbeiter der Stadtpolizei sind im Bereich der anderweitigen Gefahrenabwehr (ehemals Ordnungspolizei) tätig?
2. Welche konkreten Kostenersparnisse und Effizienzsteigerungen sind durch die Zusammenlegung von Verkehrs- und Stadtpolizei (ehemals Ordnungspolizei) entstanden?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Innerhalb der Stadtpolizei sind zurzeit im Bereich Verkehrs- und Parkraumüberwachung 68 und in der Gefahrenabwehr 83 Ordnungspolizeibeamtinnen und -beamten im Innen- und Außendienst (inkl. Leitstelle) eingesetzt.

Zu 2.:

Mit der Zusammenlegung der beiden kommunalen Polizeien im Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei (Amt 34) wurde die Gesamtstruktur des Amtes neugestaltet. So war es u. a. erforderlich, die Aufgaben und Leistungen - insbesondere im Lichte der erforderlichen Wirtschaftlichkeit entsprechend der Haushaltslage - neu zu definieren und anzupassen.

Ein wichtiger Baustein dieses Strukturierungsprozesses ist die neue Anschlussdienstvereinbarung zur Regelung der Arbeitszeit bei der Stadtpolizei, die seit dem 01.04.2025 wirksam ist. Mit dieser Anschlussdienstvereinbarung wird u. a. die verkehrspolizeilichen Tätigkeiten von einem 24h-Schichtmodell auf ein Früh-/Spät-Schichtmodell von 6:00 - 22:00 Uhr umgestellt und damit auf die verkehrsstärkeren Tageszeiten gebündelt. Die verkehrspolizeilichen Aufgaben in den Nachtstunden werden von der Stadtpolizei Gefahrenabwehr mitübernommen. Allein mit dieser Maßnahme können in größerem Umfang Schichtzulagen für Nachtdienste eingespart und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit der Verkehrspolizei durch Konzentration auf die verkehrsstarken Tageszeiten erhöht werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long tail, positioned below the text 'Mit freundlichen Grüßen'.



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

6. September 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11.09.2025, Frage Nr. 247
gestellt durch den Stadtverordneten Herrn Daniel Weber (Volt).

Frage:

Leihfahrräder sind ein wichtiger Bestandteil in der Schaffung eines attraktiven Alternativangebots zum motorisierten Individualverkehr. E-Bikes können die Nutzung außerdem gerade auf hügeligen Strecken attraktiver machen. Zurzeit gibt es als Anbieter für Leihfahrräder nur "Nextbike", sowie einige wenige Fahrräder von "DB Call-a-Bike" am Hauptbahnhof und "meinRad" in AKK.

Ich frage den Magistrat:

1. Wie stark sind die Leihfahrräder der aktuellen Anbieter im Wiesbadener Stadtgebiet ausgelastet?
2. Welche Probleme treten bei der Nutzung der Leihfahrräder, vor allem beim Free Floating, für die Nutzenden sowie andere Verkehrsteilnehmende auf?
3. Wie hoch ist der Anteil der E-Bikes unter den Leihfahrrädern?
4. Gibt es Überlegungen weiterer Anbieter in Wiesbaden Leihfahrräder oder Leih-E-Bikes bereitzustellen?
5. Gibt es Überlegungen, seitens der LHW bzw. der ESWE in Zukunft wieder ein eigenes Leihfahrradsystem aufzubauen?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Die Firma **Nextbike** betreibt ihr stationsgebundenes Angebot von rund 300 Leihfahrrädern auf Vertragsgrundlage mit der Hochschule RheinMain. Aufgrund der Nutzung durch Studierende kann hier von einer stabilen Grundauslastung ausgegangen werden. Konkrete Auslastungszahlen liegen der Landeshauptstadt Wiesbaden mangels entsprechender Vertragsgrundlagen mit dem Anbieter nicht vor.

Beim **MVG meinRad**-System werden keine gesonderten Auslastungszahlen für die zehn Stationen in den Wiesbadener Ortsteile Amöneburg, Kostheim und Kastel erhoben. Konkrete Auslastungszahlen liegen der Landeshauptstadt Wiesbaden auch hier nicht vor.

Die Firma **Bolt** hat am 7. November 2024 in Wiesbaden neben E-Tretrollern damit begonnen, auch eine Flotte an E-Bikes im Free-Floating zu betreiben. Bolt hat diesen Betrieb mit E-Bikes im April/Mai 2025 temporär wieder eingestellt.

DB Call-a-Bike betreibt in Wiesbaden lediglich eine einzelne Station mit fünf Rädern am Hauptbahnhof. Konkrete Auslastungszahlen liegen der Landeshauptstadt Wiesbaden mangels entsprechender Vertragsgrundlagen mit dem Anbieter nicht vor.

Zu 2:

Dem Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei lagen keine Beschwerden über Räder des Free-Floating-Systems von Bolt vor. Auch hinsichtlich der stationsgebundenen Verleihsystemen sind Beschwerden bislang nur in geringer Anzahl eingegangen.

Zu 3:

Bei **MVG meinRad** beträgt der Anteil an E-Bikes (Pedelecs) in der Gesamtflotte aktuell ca. 15 %. Pedelec-Stationen befinden sich auf Wiesbadener Gemarkung lediglich im Umfeld des Bahnhofs Mz-Kastel. **DB Call-a-Bike** und **Nextbike** betreiben in Wiesbaden keine E-Bikes.


Zu 4:

Die beiden E-Tretrolleranbieter Dott und auch Bolt wollen mittelfristig wieder E-Bikes in Wiesbaden anbieten. Konkrete Starttermine liegen hierzu nicht vor. Auch der Anbieter Voi, der seit Q3/2025 wieder E-Tretroller in Wiesbaden anbietet, führt E-Bikes in seinem Programm. Allerdings ist der Anbieter Voi damit noch nicht umfänglich in deutschen Städten vertreten. Auch Voi konzentriert sich mit seinem E-Bike-Angebot aktuell noch auf große europäische Städte außerhalb Deutschlands.

Zu 5:

Aufgrund der aktuellen Haushaltslage wird seitens der Verwaltung derzeit davon abgesehen, erneut ein eigenes Leihfahrradsystem aufzubauen.

Mit freundlichen Grüßen

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



Der Oberbürgermeister

über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die
Fraktion Die Linke

10. Februar 2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 22. Mai 2025, Frage Nr. 250
gestellt durch den Stadtverordneten Ingo von Seemen (Fraktion Die Linke)

Frage:

Hessische Kommunalwahlrechtsreform

Die hessische Landesregierung plant eine Kommunalwahlrechtsreform, bei der das Zählverfahren von Hare-Niemeyer auf d'Hondt umgestellt werden soll. Diese Änderung könnte Auswirkungen auf die Sitzverteilung der Stadtverordnetenversammlung in Wiesbaden zum Nachteil der Repräsentation kleinerer Parteien haben.

Ich frage den Magistrat:

1. Wie bewertet der Magistrat die geplante Umstellung des Zählverfahrens von Hare-Niemeyer auf d'Hondt mit Blick auf die politische Repräsentation in der Stadtverordnetenversammlung in Wiesbaden?
2. Welche konkreten Auswirkungen erwartet der Magistrat durch diese Änderung auf die Sitzverteilung in Wiesbaden, insbesondere für kleinere Parteien?
3. Gibt es aus Sicht des Magistrats verfassungsrechtliche oder demokratietheoretische Bedenken hinsichtlich der geplanten Reform?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Der Magistrat hat sich als Kollegialorgan nicht mit der Umstellung des Zählverfahrens befasst und keine Bewertung der Kommunalwahlrechtsreform vorgenommen.

Zu 2:

Da die Sitzverteilung vorrangig von den zur Wahl stehenden Listen und vom Wahlverhalten der Wählerinnen und Wähler abhängig ist, lassen sich mögliche Auswirkungen nicht vorhersagen. Da das bisherige Zählverfahren nach Hare-Niemeyer insbesondere Listen mit Wahlergebnissen unter einem Prozent überproportional begünstigt hat, wird mit der Umstellung der Zählweise die Erwartung verknüpft, dass diese Begünstigung sich nicht fortsetzt.

Zu 3:

Der Staatsgerichtshof hat am 28.01.2026 die Änderung des § 22 Abs. 3 des Hessischen Kommunalwahlgesetzes für Verfassungswidrig erklärt. Eine Veränderung des Auszählverfahrens dürfe nicht zu einer größeren Verzerrung führen als das aktuell gültige. Eine Bewertung des Magistrats hat sich daher erübrigt.

Mit freundlichen Grüßen


Gert-Uwe Mende



Der Oberbürgermeister

22. Mai 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 22.05.2025, Frage Nr. 251
gestellt durch den Stadtverordneten Alexander Winkelmann, (FDP)

Frage:

Der hauptamtliche Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden unterhält eine beachtliche Flotte an Dienstwagen. Dies ist vor dem Hintergrund, dass Wiesbaden nach dem Kooperationsvertrag der Linkskooperation „ökologisch“ werden soll, durchaus bemerkenswert.

Ich frage daher den Magistrat:

1. Welcher Fahrzeugtyp wird von den jeweiligen hauptamtlichen Stadträtinnen und Stadträten genutzt und welche Umweltbilanz (bzw. insbesondere welchen CO₂-Ausstoß und welchen Spritverbrauch) haben die jeweiligen Fahrzeuge?
2. Wie hat sich die Dienstwagenflotte des hauptamtlichen Magistrats seit der letzten Kommunalwahl verändert?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.

	Fahrzeugtyp		CO ₂ -Ausstoß *		Durchschnittlicher Sprit	
	2021	2025	2021	2025	2021	2025
Dez. I	Audi A6 Hybrid	BMW i5 M60	32 g/km	-	1,3 l/100 km	-
Dez. II	Audi A6 Hybrid	BMW i5 eDrive40	32 g/km	-	1,3 l/100 km	-
Dez. III	Mercedes-Benz C 300 e	BMW i5 eDrive40 Touring (Plug-in-Hybrid)	16 g/km	-	0,6 l/100 km	-
Dez. IV	BMW 330e	-	24 g/km	-	1,1 l/100km	-
Dez. V	-	-	-	-	-	-
Dez. VI	BMW 330e	BMW i5 M60	24 g/km	-	1,1 l/100km	-
Dez. VII	-	-	-	-	-	-

*Nach WLTP - Verfahren

Zu 2.

Seit der Kommunalwahl im Jahr 2021 wurde im Rahmen der ökologischen Neuausrichtung der Stadtverwaltung die Dienstwagenflotte des hauptamtlichen Magistrats systematisch auf klimafreundliche Antriebe umgestellt. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor wurden schrittweise aus dem Bestand genommen und durch elektrisch betriebene Fahrzeuge ersetzt.

Im Jahr 2021 waren fünf Dienstfahrzeuge für die damals sechs Dezernate im Betrieb. Aktuell sind es vier Dienstfahrzeuge für sieben Dezernate.

Abschließend weise ich darauf hin, dass die Auswahl und Nutzung von Dienstfahrzeugen in die Zuständigkeit der einzelnen Dezernate fällt und daher keine zentrale Verwaltung dieser Daten erfolgt.

Mit freundlichen Grüßen



Gert-Uwe Mende

Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

8 . Februar 2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11.02.2026, Frage Nr. 252
gestellt durch den Stadtverordneten Daniel Winter (Die Linke Stadtfraktion Wiesbaden).

Frage:

Seit dem Jahr 2024 besteht ein absolutes Halteverbot am Zietenring und weiten Teilen des Kurt-Schumacher-Rings, da die Restgehwegbreite ein Beparken nicht mehr zulässt.

Ich frage den Magistrat:

1. Wie bewertet der Magistrat die dauerhafte Freihaltung der Gehsteige? Wird das Verbot eingehalten oder missachtet?
2. Gibt es Hinweise, dass an der genannten Örtlichkeiten regelmäßige Geschwindigkeitsübertretungen begangen werden?
3. Ist dem Magistrat bekannt, dass die Örtlichkeit als regelmäßiger Schulweg genutzt wird und dass durch zu hohe Geschwindigkeiten hier zu erhöhten Gefahren führen?
4. Gibt es Möglichkeiten, gerade den Bereich des Zietenrings an welchem SchülerInnen die Straße kreuzen müssen, mit Geschwindigkeitsbegrenzungen und Geschwindigkeitsmessungen (Blitzern) entgegenzuwirken?
5. Sind bauliche Maßnahmen zum Schutz des Gehwegs vor widerrechtlichen Parken sowie zum Schutz der FußgängerInnen vor dem Fließverkehr geplant?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

zu 1. :

Mit Aufstellung der genannten Haltverbote wurden im hinteren Teil des Kurt-Schumacher-Rings im Jahr 2024 166 bzw. im Jahr 2025 bislang 32 kostenpflichtige Verwarnungen erteilt. Am Zietenring wurden im Jahr 2025 566 kostenpflichtige Verwarnungen erteilt. Aufgrund einer Umstellung in der Verwarnstatistik können für das Jahr 2024 die Werte für den Bereich Zietenring nicht gesondert herausgefiltert und abgebildet werden.

Der Bereich wird auch weiterhin im Rahmen der vorhandenen personellen Ressourcen von den Einsatzkräften der Stadtpolizei überwacht, um die Einhaltung der angeordneten Beschilderung zu gewährleisten.

zu 2. :

Das Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei beobachtet seit Jahren die Verkehrssituation am Zietenring und am Kurt-Schumacher-Ring. Diese Beobachtungen zeigen, dass im Bereich der Leibnizschule weder eine besondere Häufung überhöhter Geschwindigkeiten noch ein Raserschwerpunkt vorliegen.

Dies ergibt sich aus der schulseitig gelegenen Fahrtrichtung Klarenthaler Straße auch aufgrund der kurvigen Streckenführung. Außerdem wird der Verkehr durch Fußgängerüberwege mit Lichtsignalanlagen immer wieder eingebremst und gestoppt.

zu 3. :

Dem Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei ist bekannt, dass die genannten Örtlichkeiten auch als Schulwege genutzt werden und dass zu hohe Geschwindigkeiten zu einer Erhöhung der Gefahrensituation führen kann.

Am Zietenring wurde daher vom 05.04.-21.05.25 eine Geschwindigkeits-Messstafel vom Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei aufgestellt. Die Auswertung dieser Tafel ergab eine Geschwindigkeits-Überschreitung von 4,27% der gemessenen Fahrzeuge; die Einzelauswertung ergaben jedoch teilweise höhere bis hohe Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die zuständige Behörde hat aufgrund dieses Ergebnisses einen Antrag auf Genehmigung eines Messorts (für eine Geschwindigkeitsmesssäule oder einen Enforcement Trailer) bei der zuständigen Landesbehörde gestellt. Die Genehmigung steht noch aus.

zu 4. :

Die Verkehrsstrategie der Landeshauptstadt Wiesbaden sieht vor, den Durchgangsverkehr möglichst über den 2. Ring abzuleiten. Daraus folgt die Konsequenz, dass der 2. Ring in seiner verkehrlichen Leistungsfähigkeit möglichst zu erhalten ist.

Nach dem Unfallatlas des statistischen Bundesamtes gibt es im Aufzeichnungszeitraum 2016 bis 2025 trotz der bekannten hohen Verkehrsbelastung auf dem 2. Ring im Bereich des Zietenrings/Kurt-Schumacher-Ring nur vereinzelte Unfälle, die auch nicht mit einer wesentlichen Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit im Zusammenhang stehen.

zu 5. :

Das Tiefbau und Vermessungsamt hat mir mitgeteilt, dass inzwischen Poller am Gehweg im Bereich Zietenring / Kurt-Schumacher-Ring installiert wurden.

Mit freundlichen Grüßen





Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für Finanzen, Schule und
Kultur

Stadtrat Dr. Hendrik Schmehl

18. August 2025

Mündliche Frage der CDU-Rathausfraktion gemäß § 48 der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung, Frage 254 der Stadtverordneten Frau Claudia Dreyer

Frage:

Cybermobbing an Schulen

Etwa jeder sechste Jugendliche in Deutschland ist schon mal im Internet gemobbt worden. Jeder zweite Teenager (53 Prozent) gab an, jemanden zu kennen, der schon mal persönlich von Cybermobbing betroffen war. Dies geht aus einem aktuellen Bericht des Wiesbadener Kuriers vom 23. März 2025 hervor.

Ich frage den Magistrat,

1. ob ihm Meldungen oder Informationen über Cybermobbing an Wiesbadener Schulen vorliegen,
2. wenn ja, ob diese quantifiziert werden können, und
3. wie der Magistrat mit ihm zugetragenen Meldungen oder Informationen umgeht?

Die Frage der Stadtverordneten Frau Claudia Dreyer beantworte ich wie folgt:

Ich hatte Ihre Fragen an das Staatliche Schulamt für den Rheingau-Taunus-Kreis und die Landeshauptstadt Wiesbaden weitergeleitet. Die Antwort des Staatlichen Schulamtes entnehmen Sie bitte der Anlage zu diesem Schreiben.

Dr. Hendrik Schmehl

Anlagen

- Antwort des Staatlichen Schulamtes
- Kleine Anfrage 21/651



Der Oberbürgermeister

über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die
Fraktion Die Linke

22. Mai 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 22. Mai 2025, Frage Nr. 256
gestellt durch die Stadtverordnete Mechthilde Coigné' (Die Linke)

Frage:

Öffentliche Bekanntmachungen der Stadt Wiesbaden werden zur Zeit im Wiesbadener Kurier und in der Allgemeinen Zeitung Mainz veröffentlicht. Die Veröffentlichungen verursachen allein dem Veterinäramt im letzten Jahr Kosten im hohen fünfstelligen Bereich. Laut einer Prüfung des Rechtsamtes wäre es alternativ auch durch eine Satzungsänderung möglich, Bekanntmachungen künftig in einem Amtsblatt mit niedriger Auflage zu veröffentlichen.

Ich frage den Magistrat:

Wie hoch waren die Ausgaben der Stadt Wiesbaden jeweils in den letzten fünf Jahren für öffentliche Bekanntmachungen im Wiesbadener Kurier und in der Allgemeinen Zeitung Mainz?

Die Frage der Stadtverordneten Coigné beantwortete ich wie folgt:

<u>2020</u>	Ausgaben	<u>199.466,03 €</u>
	Besonderheit durch AV Corona, in den Ausgaben enthalten	44.230,17 €
	ohne Veröffentlichungen von Allgemeinverfügungen Corona	<u>155.235,86 €</u>
<u>2021</u>	Ausgaben	<u>309.781,07 €</u>
	Besonderheit durch AV Corona, in den Ausgaben enthalten	53.885,85 €
	ohne Veröffentlichungen von Allgemeinverfügungen Corona	<u>255.895,22 €</u>



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

. Mai 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 22.05.2025 Frage Nr. 257
gestellt durch den Stadtverordneten Herr Christian Diers (Partei: FDP)

Frage:

Am 18.12.2024 hat die Stadtverordnetenversammlung mit den Stimmen der Kooperationsmehrheit die Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans beschlossen. Wesentlicher Inhalt ist dabei die Festlegung, dass die Implementierung eines Straßenbahnsystems in Wiesbaden „zwingend erforderlich“ ist. Damit handelt es sich um eine Art Grundsatzbeschluss durch den die Kooperation zum Ausdruck bringt, dass nun ein neuer Versuch unternommen werden soll, eine Straßenbahn in Wiesbaden zu implementieren. Nach der Novellierung der HGO ist ein neuerlicher Bürgerentscheid über dieses Vorhaben nicht mehr möglich, sodass es für ein „Ja“ oder „Nein“ zur Citybahn auf die Kommunalwahl 2026 ankommt.

Ich frage daher den Magistrat:

1. Inwiefern wurde die Festlegung auf eine Straßenbahn zwischen den Erstellern des NVP und dem Dezernat im Rahmen der Erstellung des NVP besprochen?
2. Welche Daten liegen der Aussage zu Grunde, dass eine Straßenbahn „zwingend erforderlich“ sei und wie wurden diese Daten erhoben?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Im Rahmen der Beschlussfassung des vierten lokalen Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden ist keine Festlegung auf den Bau einer Straßenbahn erfolgt. Beschlossen wurde die Umsetzung einer Liniennetzreform mit dem NVP-Basisnetz als erstem Umsetzungsschritt und dem NVP-Zielnetz als Entwicklungsperspektive.

Basierend auf ihren Arbeiten zur Angebotsbewertung, Verkehrsprognose und Wirkungsanalyse wurde seitens der Gutachtenden ergänzend angemerkt, dass mit dem Zielnetz das größtmögliche Verlagerungspotenzial eines reinen Busnetzes ausgereizt wird. Daraus folgern sie, dass ein perspektivischer weiterer Ausbau des ÖPNV-Netzes nach dem Zielnetz - und damit außerhalb des Gültigkeitsbereichs des Nahverkehrsplans - die Realisierung eines leistungsfähigeren ÖPNV-Netzes erfordert, welches in der Regel mittels schienengebundener Verkehrsmittel entlang der bestehenden Hauptachsen realisiert werden würde.

Die entsprechend oberflächlich gehaltenen Textpassagen der Gutachtenden zu einem schienengebundenen Nahverkehrssystem, nebst entsprechender Herleitung, waren dem Dezernat selbstverständlich vorab bekannt und wurden im Zusammenhang mit der entsprechenden Herleitung als schlüssig befunden.

Zu 2:

Die Aussagen der Gutachtenden beruhen insbesondere auf den Ergebnissen einer für den Nahverkehrsplan eigens durchgeführten mikroskopischen Mobilitätssimulation. Weitere Informationen hierzu finden Sie insbesondere im NVP-Bericht, Teil A., S. 50-55.

Mit freundlichen Grüßen





Der Oberbürgermeister

über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die
FDP-Fraktion

22. Mai 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 22. Mai 2025, Frage Nr. 260
gestellt durch die Stadtverordnete Katharina Ostermann, FDP

Frage:

Im Jahr 2020 wurde die Einführung der sog. Mattiaqua-Card beschlossen. Diese soll den Eintritt in die Wiesbadener Bäder vereinfachen und gewährt bei der Einzahlung bestimmter Beträge auf die Karte bestimmte Rabattierungen auf den Eintrittspreis.

Ich frage daher den Magistrat:

1. Wie viele mattiaqua-cards wurden mittlerweile ausgegeben?
2. Wie häufig kommt es bei der mattiaqua-card zu Einzahlungen von mehr als 20, 100, 200 und 300 Euro, sodass eine entsprechende Rabattierung ausgelöst wird?
3. Gibt es eine Übersicht, in welchen Bädern die mattiaqua-card wie häufig genutzt wird?

Die Frage der Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.

Mit Stand 16.05.2025 sind 15.365 Karten im Umlauf.

Zu 2.

Auf den 15.365 Karten sind seit Einführung 27.919 Aufladungen durchgeführt worden. Diese verteilen sich wie folgt:

20 € 13%
100 € 37%

200 € 9%
300 € 41%

Zu 3.

Die im Umlauf befindlichen Karten wurden insgesamt in 525.179 Fällen genutzt.

Thermalbad	272.486
Kleinfeldchen	109.014
Kallebad	12.483
Opelbad	24.160
Kaiser-Friedrich-Therme	36.195
Hallenbad Kostheim	47.563
Maaraue	7.576

Einführung mattiaquaCard in 2024:

Mainzer Straße	14.824
Eisbahn	878

Mit freundlichen Grüßen


Gert-Uwe Mende



Der Oberbürgermeister

über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die
Volt-Fraktion

25. Juni 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 3. Juli 2025, Frage Nr. 263
gestellt durch den Stadtverordneten Achim Sprengard, Volt-Fraktion

Frage:

Die Rettbergsaue ist ein beliebtes Naherholungsgebiet für Bürger*innen und Gäste der Stadt Wiesbaden. Aktuell ist dort lediglich eine Toilette vorhanden, die nicht an die Kanalisation angeschlossen ist. Die Reinigung erfolgt durch ehrenamtliches Engagement, teilweise bis zu zweimal täglich durch Vereinsmitglieder.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Magistrat:

1. Welche Möglichkeiten sieht die Stadt, die sanitäre Situation auf der Rettbergsaue nachhaltig zu verbessern?
2. Ist ein Anschluss an die Kanalisation, etwa über eine Leitung zur Pumpstation an der Brücke, technisch und finanziell realisierbar?
3. Gibt es alternative Lösungen (z. B. ökologische Trockentoiletten oder regelmäßig geleerte Vakuumsysteme), die geprüft werden?

Die Frage des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.

Die Rettbergsaue verfügt über zwei gesonderte Freizeitgelände, die während der Sommersaison von Ende April bis Ende September sowohl von Dauercampern der Campingfreunde Rettbergsaue e.V. und öffentlichen Gästen besucht werden. Beide Gelände verfügen über ausreichende Sanitäreanlagen (Duschen, Waschbecken, Urinale und Toiletten).

Auf den beiden Freizeitgeländen wird das anfallende Abwasser in Abwassergruben gesammelt und von dort mit Tankwagen zur Pumpstation an der Schiersteiner Brücke transportiert bzw. umpumpt.

Auf Grund der Lage der Rettbergsaue im Rhein gibt es lediglich eine zentrale Abwasserleitung, die unterhalb der Schiersteiner Brücke von der Aue zum Festland führt, wo sie ans öffentliche Kanalnetz angebunden ist.

Der Transport des Abwassers wird seit jeher durch den Verein Campingfreunde Rettbergsaue e.V. durchgeführt. Die Aufgabe ist Bestandteil eines Aufgabenkataloges, die die Campingfreunde auf der Rettbergsaue übernehmen. Im Ergebnis führt dies dazu, dass die Stellplatzkosten somit gegenüber sonst üblichen Campingplatz-Stellplatzkosten deutlich reduziert sind.

Zu 2.

Um beide Freizeitgelände an die Pumpstation unter der Schiersteiner Brücke anzubinden, müssten entsprechende Abwasserleitungen von den Freizeitgeländen zur Pumpstation unter der Brücke verlegt werden.

- a) Von der Abwassergrube Freizeitgelände Schierstein zur Pumpstation Schiersteiner Brücke. Länge 630 Meter.
- b) Von der Abwassergrube Freizeitgelände Biebrich zur Pumpstation Schiersteiner Brücke. Länge 1.150 Meter.

Für die Herstellung der entsprechenden Leitungen ist von reinen Leitungskosten in Höhe von 200 €/Meter auszugehen. Hinzu kommen Transportkosten für die Geräte/Material auf und von der Insel, der Umbau der Gruben zu Pumpstationen mit Anbindung an die Leitung, Stromversorgung sowie Nebenkosten die mit 15-20% zu berücksichtigen sind.

Die Baukosten liegen demnach deutlich > 500.000 € und sind finanziell nicht darstellbar.

Zu 3.

Im Jahr 2024 wurde bereits durch den Eigenbetrieb mattiaqua begonnen, den Anfall des Schmutzwassers durch technische Eingriffe zu reduzieren. Es wurden u.a. die Urinale in allen Herrentoiletten gegen wasserlose Modelle ausgetauscht. Darüber hinaus wurden an allen Waschbecken und Duschen die Armaturen durch zeitbegrenzte Drückergarnituren ausgewechselt. Darüber hinaus prüft mattiaqua den Einsatz von Grauwasseraufbereitungsanlagen.

Ökologische Trocken- oder Komposttoiletten stellen an dieser Stelle keine echte Alternative dar, da auch dort die anfallenden Reststoffe regelmäßig entsorgt werden müssen und der Wartungsaufwand deutlich größer ist.

Mit freundlichen Grüßen


Gert-Uwe Mende



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

24 . Juni 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 03.07.2025, Frage Nr. 265
gestellt durch die Stadtverordneten Frau Annette Schmitt (SPD).

Frage:

S-Bahn-Anbindung Wiesbadens

Im Nachgang des Mobilitätsausschusses im Mai 2025 kam der RMV mit Blick auf die über Wochen entfallenden S-Bahn-Verbindungen nach Mainz zu folgendem Schluss: "Neben den lokalen Busverbindungen besteht zwischen den Hauptbahnhöfen der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz zwei Mal stündlich eine Fahrtmöglichkeit mit der RMV-Linie RB75. Kapazitätsengpässe sind uns nicht bekannt."

Ich frage daher den Magistrat:

1. Teilt der Magistrat diese Auffassung?
2. Falls ja: Was spricht gegen eine dauerhafte Einstellung der S-Bahn-Linien 8 und 9 nach Wiesbaden, wenn dadurch keinerlei Kapazitätsprobleme auf RB75 und Bus 6 entstehen?
3. Falls nein: Wie wird bei ähnlich umfangreichen Sperrungen in Zukunft reagiert?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Das Dezernat für Bauen und Verkehr sieht keinen Grund, die Aussagen des RMV in Frage zu stellen. Anhand ergänzender Beobachtungen seitens des Dezernats für Bauen und Verkehr und ESWE Verkehr zur RB 75 und zur Stadtbuslinie 6 können wir die Feststellung des RMV vielmehr bestätigen.

Zu 2:

Eine zentrale Funktion der S-Bahn-Linien S8 und S9 ist die Verbindung von Mainz und Wiesbaden mit dem Flughafen Frankfurt und der südmainischen Siedlungsachse um Rüsselsheim. Schon vor diesem Hintergrund steht für das Dezernat für Bauen und Verkehr eine Einstellung der beiden S-Bahn-Linien außer Frage. Darüber hinaus gehen wir davon aus, dass sich auf den entsprechenden Relationen infolge des vorübergehend stark verringerten ÖPNV-Angebots in diesem Zeitraum auch die ÖPNV-Nachfrage reduziert hat, bzw. eine größere Verlagerung auf andere Verkehrsmittel erfolgt ist. Vor diesem Hintergrund sehen wir auch weiterhin die Notwendigkeit, im gesamten Korridor Wiesbaden - Mainz - Rüsselsheim - Frankfurt Flughafen - Frankfurt ein attraktives S-Bahn-Angebot vorzuhalten.

Zu 3:

Das Dezernat für Bauen und Verkehr geht davon aus, dass die DB zukünftig früher über ähnlich umfangreiche Sperrungen informiert.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned below the text 'Mit freundlichen Grüßen'.



über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

Der Oberbürgermeister

an die
Volt-Fraktion

3 . Juli 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 3. Juli 2025, Frage Nr. 268
gestellt durch die Fraktionsvorsitzende Janine Vinha, Volt Fraktion

Frage:

Drohnen können die Feuerwehr bei Brandortung, Personensuche, Lageerkundung oder Gewässerüberwachung unterstützen und die Effizienz und Sicherheit von Einsätzen erhöhen. Im Main-Taunus-Kreis wurde ein Drohnenverbund gegründet, dem Feuerwehren aus Bad Soden, Hofheim, Hattersheim, Kelkheim sowie die in Flörsheim stationierte Informations- und Kommunikationsgruppe (IuK) des Kreises angehören. Die Feuerwache Hattersheim nutzt eine gesponserte Drohne der Firma Poly-clip System.

Ich bitte den Magistrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Verfügen Wiesbadener Feuerwehren und Hilfsorganisationen über Drohnen?
2. Wie werden diese eingesetzt?
3. Ist ein Drohnenverbund für Wiesbaden vorhanden oder geplant?
4. Welche Förderprogramme können genutzt werden?
5. Können in Wiesbaden gesponserte Drohnen, wie in Hattersheim eingesetzt werden?

Die Frage der Fraktionsvorsitzenden Janine Vinha beantworte ich wie folgt:

Zu 1)

Derzeit verfügt die Wiesbadener Feuerwehr über keine Drohnen.

In Zusammenarbeit mit den Ämtern 15 und 66 erfolgt noch in diesem Jahr die Indienststellung einer Drohne bei der Feuerwehr Wiesbaden. Dies wird möglich durch die Überlassung einer Drohne des Amtes 66 aufgrund einer dortigen Neubeschaffung. Diese wird durch Fördermittel, generiert durch das Amt 15, aus einem vorhergehenden Forschungsprojekt für die Belange der Feuerwehr ertüchtigt. In diesem Zuge erfolgt die Aufstellung einer Facheinheit Drohne bei der Feuerwehr Wiesbaden. Die Mitglieder generieren sich aus den Reihen der Freiwilligen Feuerwehr.

Darüber hinaus erfolgt derzeit die Prüfung der Bereitstellung einer durch einen Dienstleister ferngesteuerten Erkundungsdrohne, um initial über die Leitstelle eine sofortige Lagefeststellung noch bei der Alarmierung zu ermöglichen.

Zu 2)

Nachdem die Drohneneinheit ausgebildet und in Dienst gestellt wurde, dient das Einsatzmittel zur Lageerkundung und -beurteilung bei definierten Einsatzlagen, z. B. Waldbränden, Großbränden oder Personensuchen.

Die ferngesteuerte Drohne des Dienstleisters dagegen dient der Erstinformation bei unklaren Lagen, z. B. Rauchentwicklung im Wald, Verkehrsunfall auf Autobahn mit unklarer Örtlichkeit, um den ausrückenden Einsatzkräften eine initial bessere Möglichkeit der Ersterkundung und Lokalisation der Einsatzstelle zu bieten.

Die spezifische Lagefeststellung und -beurteilung würde dann durch die eigene Drohneneinheit vor Ort übernommen werden, so dass die/der Einsatzleiter*in hier konkrete Einsatzmaßnahmen ein- und ableiten kann.

Zu 3)

Siehe auch Frage 1. Hier ist kein Verbund geplant, sondern eine Facheinheit, die sich aus Personal der Freiwilligen Feuerwehr Wiesbaden rekrutiert und als taktische Einheit der/dem Einsatzleiter*in untersteht. Da Wiesbaden als kreisfreie Stadt anders aufgestellt und strukturiert ist als ein Flächenlandkreis, ist ein Verbund hier nicht zielgerichtet.

Zu 4)

Durch Amt 15 erfolgte bereits die Nutzung von Förderprogrammen.

Zu 5)

In Hattersheim wurde durch die Fa. Polyclip die örtliche Feuerwehr durch die Spende einer Drohne gefördert. Vermutlich erfolgte die Spende hier an den Feuerwehrförderverein der Feuerwehr Hattersheim. Die Berufsfeuerwehr unterhält keinen Förderverein. Eine Spende durch Firmen an die öffentliche Hand könnte Zweifel an der Neutralität der Kommune hervorrufen. Dies ist auch gar nicht notwendig, da - wie in Frage 1 dargestellt - ja bereits eine Drohne vorhanden ist.

Sollten Freiwillige Feuerwehreinheiten zusätzliche Einsatzmittel durch die Fördervereine, ggf. aus Spenden, beschaffen wollen, gibt es in Wiesbaden einen Projektablauf, der u. a. eine Prüfung durch das Amt 37 beinhaltet, ob dies zweckdienlich ist, welche Ausbildungen sowie Wartungs- und Folgekosten notwendig sind und ob die jeweilige Feuerwehreinheit das Einsatzmittel im Gesamtkontext einsetzen und unterbringen kann.

Mit freundlichen Grüßen



Gert-Uwe Mende



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

8 . Februar 2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11.02.2026, Frage Nr. 269
gestellt durch den Stadtverordneten Herr Winkelmann (FDP).

Frage:

Teil des neuen Nahverkehrsplans ist u.a. die Schaffung eines 2. Betriebshofes für ESWE Verkehr. Dieser soll erforderlich sein, weil die Fahrzeugflotte von ESWE Verkehr nach EU-Vorgaben jedenfalls emissionsarm werden muss. Bereits ohne diesen neuen Betriebshof besteht ein erhebliches Finanzierungsdefizit bei ESWE Verkehr, das durch entsprechende städtische Mittel ausgeglichen werden muss. Die Finanzierung dieser Maßnahme hat in den bisherigen Beschlussfassungen keine Rolle gespielt.

Ich frage daher den Magistrat:

1. Mit welchen Gesamtkosten rechnet der Magistrat für die Einrichtung eines 2. Betriebshofes für ESWE Verkehr?
2. Welche Finanzierungskonzepte hat der Magistrat bereits entwickelt, um die unter 1. dargelegten Kosten zu decken?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Anmerkung zur formulierten Fragestellung bzw. zum Einleitungstext zum korrekten Verständnis:

Die Umsetzung des neuen Nahverkehrsplans ist wie der zweite Betriebshof ein Prio-Projekt von ESWE Verkehr. Die beiden Projekte sind miteinander zeitlich und inhaltlich verkettet, jedoch separate Projekte. Sie sind über das weitere Prio-Projekt Fuhrparkstrategie verbunden:

der NVP definiert das Angebot, die Fuhrparkstrategie sorgt dafür, dass das Angebot zunehmend und bis 2045 vollständig lokal emissionsfrei erbracht wird, und der zweite Betriebshof (zusammen mit dem ersten in der Gartenfeldstraße) stellt die hierfür erforderliche betriebliche Infrastruktur zur Verfügung.

Zu 1.:

Die initiale Kostenschätzung (Kostenstand Jahr 2024) für den zweiten Betriebshof, welcher für ca. 130 bis 180 batterieelektrische Busse konzipiert wird, beläuft sich auf ca. 95 Mio. EUR.

Aufgrund der frühestens für Anfang der 2030er Jahre erwartbaren Realisierung wird sich der Betrag mit entsprechender Kostensteigerung bis dahin und ggf. durch Anpassungen am Projektinhalt/-umfang noch verändern.

Zu 2.:

Es wurde noch kein Finanzierungskonzept entwickelt, da die für die Entwicklung des Projekts essenzielle Machbarkeitsstudie in der laufenden Projekt-Stufe 1 noch in Erarbeitung ist. Die Studie soll in Q2 2026 abgeschlossen werden. Mit positivem Ergebnis dieser Machbarkeitsstudie und näherer Spezifikation des geplanten zweiten Betriebshofs wird die Kostenschätzung aktualisiert. Hierauf basierend werden gemeinsam mit der für Planungsaufgaben involvierten Stadtentwicklungsgesellschaft die verschiedenen möglichen Finanzierungsoptionen aufgestellt, bewertet und zum erforderlichen Zeitpunkt zur Entscheidung gebracht.

Mit freundlichen Grüßen





Der Magistrat

Bürgermeisterin

Christiane Hinnerger

über
Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende

über
Magistrat

und
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die Rathausfraktion

30. Juni 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 03.07.2025 Frage Nr. 271
gestellt durch die/den Stadtverordnete/n Jeanette-Christine Wild (FDP)

Frage:

In Wiesbaden ist die Fütterung an allen stehenden Gewässern der Grünanlagen nach § 8 der Gefahrenabwehrverordnung verboten, um diese empfindlichen Lebensräume für wilde Tiere zu schützen.", so heißt es auf der Website der Landeshauptstadt Wiesbaden. Dieses Fütterungsverbot wird insbesondere mit dem Tierwohl begründet. Um auf das Verbot hinzuweisen, sind an den entsprechenden Gewässern der Grünanlagen Hinweisschilder aufgebaut. In letzter Zeit ist aufgefallen, dass diese Hinweisschilder wegen erheblicher Verwitterung teils nicht mehr lesbar sind (so z. B. am Warmen Damm).

Ich frage daher den Magistrat:

1. Wie viele Verbotsschilder sind in den Wiesbadener Grünanlagen insgesamt aufgebaut?
2. Wer ist für die Kontrolle und Instandhaltung der Schilder zuständig und wie oft erfolgen Kontrolle und Instandhaltung?
3. Sieht der Magistrat - auch vor dem Hintergrund steigender Vogelpopulation - Bedarf weitere Verbotsschilder aufzustellen?

Die Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1.

Das Grünflächenamt verwaltet rund zweihundert öffentliche Grün- und Parkanlagen. An den meisten Zugängen zu diesen Flächen befindet sich eine Beschilderung, die die Parkregeln erläutert. Diese Regeln basieren auf der Gefahrenabwehrverordnung der Landeshauptstadt Wiesbaden und beinhalten unter anderem das bestehende Fütterungsverbot. In Parkanlagen mit Wasserflächen, wie beispielsweise im Warmen Damm, der Reisingeranlage oder den Hinteren Kuranlagen, sind zusätzlich an den Wasserstellen spezielle Schilder angebracht, die das Fütterungsverbot deutlich machen. Diese Schilder sind zudem mit QR-Codes ausgestattet, über die Informationen zu den Folgen der Fütterung von Wildvögeln abgerufen werden können. Insgesamt gibt es in diesen Bereichen etwa zehn zusätzliche Schilder.

Zu 2.

Für die Anbringung sowie die Kontrolle und Instandhaltung der Schilder in den öffentlichen Parkanlagen ist das Grünflächenamt verantwortlich. Bei regulären Pflegeeinsätzen werden die Schilder auf Mängel überprüft. Falls Schäden oder Verschmutzungen festgestellt werden, werden die Schilder gereinigt, repariert oder bei Bedarf ausgetauscht.

Zu 3.

Wie bereits unter Punkt 1 erwähnt, ist das Fütterungsverbot in den öffentlichen Grün- und Parkanlagen flächendeckend ausgeschildert. Auch die zusätzliche Beschilderung direkt an den Wasserflächen deckt die wichtigsten Bereiche ab, in denen sich Wasservögel aufhalten. Aufgrund dieser umfassenden Beschilderung sieht das Grünflächenamt derzeit keinen Bedarf, weitere Verbotsschilder aufzustellen.

Mit freundlichen Grüßen



Christiane Hinninger
Bürgermeisterin



Der Oberbürgermeister

Über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Gerhard Obermayr

an die Stadtverordnetenfraktion
Die Linke

7 . September 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11. September 2025, Frage Nr. 273
gestellt durch den Stadtverordneten Hartmut Bohrer (Die Linke Stadtfraktion Wiesbaden)

Frage:

Nach einer Erklärung der US Army im Jahr 2015, die noch bis 2018 mehrfach bestätigt wurde, drei von der US Army genutzte Militärf Flächen in Wiesbaden bis 2022 bzw. 2023 zur zurückzugeben, erfolgte vorfristig eine Teilfreigabe von über 4 ha des Geländes mit der bisherigen Bezeichnung "Kastel Housing Area". Auf diesem entstanden Geflüchtetenunterkünfte, die Bertha-von-Suttner-Schule und zahlreiche Wohnungen der GWW und der SEG, bei denen auch die vorgesehene Quote an geförderten Wohnungen erfüllt wurde. Der Ortsbeirat Mainz-Kastel hat einstimmig für diesen Bereich den Namen Kastanienquartier vorgeschlagen.

Ich frage den Magistrat:

1. Welche Initiativen wurden seitens des Magistrats in den Jahren 2021- 2024 und in diesem Jahr (nach Wahl des US-Präsidenten) unternommen, um den gegenwärtig noch militärisch genutzten Teil von über 7 ha ebenfalls einer zivilen Nutzung zuzuführen?
2. Welche Aktivitäten plant der Magistrat hierzu in diesem und im nächsten Jahr?

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.

Der Magistrat steht im regelmäßigen Austausch mit dem Kommandeur der US Army Garrison. Ebenso gibt es auf Arbeitsebene verschiedene Gespräche. Das letzte Gespräch zwischen dem Oberbürgermeister und dem Garnisonskommandeur fand am 21. Mai 2025 statt. Dabei stellte Col. Danderson aktuelle Planungen und Baumaßnahmen vor. Derzeit gibt es Planungen zur Umgestaltung der Einfahrtsituation und es wird eine neue Elementary School gebaut. Seitens der US Army gibt es die unmissverständliche Aussage, dass es derzeit keine Planungen gibt, weitere militärisch genutzten Flächen freizugeben. An dieser Faktenlage hat sich auch nach der Wahl von Donald Trump zum US Präsidenten nichts

geändert. Alle derzeit genutzten Flächen werden nicht zuletzt aufgrund der globalen Lage auch zukünftig benötigt. Es gibt auch seitens des US Verteidigungsministeriums keine Planungen eines etwaigen Truppenabzugs, wie die hiesigen Vertreter der US Army immer wieder ausführen.

Zu 2.

Angesichts der klaren Haltung der US Army erübrigen sich weitere Maßnahmen. Im Übrigen ist auch zu berücksichtigen, dass die freigegebenen Flächen nicht automatisch der Landeshauptstadt Wiesbaden zustehen würden. Eigentümer der Flächen ist die Bundesrepublik Deutschland, die durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben vertreten wird.



Gert-Uwe Mende



über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

Der Oberbürgermeister

an die
Die Linke Stadtfraktion Wiesbaden

11. September 2025

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11. September 2025, Frage Nr. 274
gestellt durch den Stadtverordneten Ronny Maritzen (Die Linke)

Frage:

In der Nacht zum 26. Juni 2025 kam es auf dem Gelände der Firma Knettenbrech & Gurdulic zu einem Großbrand.

Ich bitte den Magistrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie kam es dazu, dass auf dem Gelände der Firma Knettenbrech & Gurdulic ein derart großer Haufen brennbaren Sperrmülls gelagert wurde, der in der Nacht zum 26. Juni 2025 zu einem ausgedehnten Großbrand führte?
2. Welche Kontrollen und Prüfungen der Lagerung und des Umgangs mit brennbaren Abfällen wurden in den vergangenen fünf Jahren auf dem genannten Gelände durchgeführt?
3. In welcher Form wurden etwaige Verstöße dokumentiert und sanktioniert?
4. Welche Konsequenzen zieht der Magistrat aus dem Vorfall, insbesondere im Hinblick auf die Zuständigkeiten und Abläufe der Überwachung privater Entsorgungsbetriebe?
5. Welche konkreten Maßnahmen plant er, um vergleichbare Brände zukünftig zu verhindern (z. B. Anpassung von Rahmenbedingungen, häufigere Kontrollen, Informationspflichten)?

Die Fragen 1 bis 5 beantwortet der Magistrat zusammenfassend wie folgt:

Für die Genehmigung und Aufsicht von Anlagen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz ist das Regierungspräsidium Darmstadt zuständig.

Über die Ursachen des Brandes liegen der Feuerwehr Wiesbaden keine Erkenntnisse vor.

Die Betreiberin hat die Genehmigungsbehörde über jede bedeutsame Störung des Betriebs der Anlage - beispielsweise einen Brand - zu informieren.

Insofern ist die Frage zu Zuständigkeiten und Abläufen von Entsorgungsbetrieben an das Land Hessen zu richten. Der Magistrat geht davon aus, dass die Aufsicht sicherstellt, dass das Unternehmen die Auflagen seiner Genehmigung einhält.

Der Brandschutz obliegt der Betreiberin im Rahmen der Auflagen aus dem Genehmigungsbescheid.

Mit freundlichen Grüßen


Gert-Uwe Mende



über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

Der Oberbürgermeister

an
Frau Stadtverordnete
Louise-Lydia Wagenbach
CDU-Rathausfraktion Wiesbaden

20. November 2025

Frage Nr. 279/2025 nach § 48 Geschäftsordnung für die Fragestunde der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung, gestellt durch die Stadtverordnete Louise-Lydia Wagenbach, CDU-Rathausfraktion Wiesbaden

Frage:

Ortsbeiräte wertschätzen

Ortsbeiräte sind ein wichtiges Bindeglied zwischen Bürgern und der Verwaltung. Sie ermöglichen demokratische Teilhabe auf lokaler Ebene und leisten einen wichtigen Beitrag zur kommunalen Entscheidungsfindung. Diese Arbeit verdient Anerkennung und Wertschätzung. Leider wird in der Praxis die Bedeutung dieser Gremien oft nicht ausreichend gewürdigt. Insbesondere fällt auf, dass die Dezernenten regelmäßig nicht an den Sitzungen der Ortsbeiräte teilnehmen und auch keine Vertreter entsendet werden.

Ich frage den Magistrat:

1. Wie bewertet der Magistrat die wiederholte Abwesenheit der Dezernenten bei den Sitzungen der OBR?
2. Welche Gründe liegen vor, dass keine Vertretungen entsendet werden?
3. Welche konkreten Maßnahmen plant der Magistrat, um die Arbeit der Ortsbeiräte stärker wertzuschätzen und künftig eine regelmäßige Teilnahme oder zumindest angemessene Vertretung durch die Verwaltung sicherzustellen?
4. Bei wie vielen Sitzungen waren keine Dezernenten anwesend?

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Wagenbach,

ihre Anfrage beantworte ich wie folgt:

1. **Wie bewertet der Magistrat die wiederholte Abwesenheit der Dezernenten bei den Sitzungen der OBR?**
Der Magistrat legt großen Wert auf den Austausch mit den Ortsbeiräten. Obwohl Dezernentinnen und Dezernenten eine Vielzahl von Terminen wie Ausschüsse, Fachgremien, sowie repräsentativen Termine und Gespräche wahrnehmen müssen, stehen sie nach Terminvereinbarung auch den Ortsbeiräten zur Verfügung. In der Regel werden sie durch Mitarbeitende der zuständigen Fachämter vertreten.
2. **Welche Gründe liegen vor, dass keine Vertretungen entsendet werden?**
In aller Regel sind Dezernentinnen und Dezernenten oder die Fachverwaltung in den Ortsbeiräten anwesend, wenn es notwendig ist. Der Eindruck, dass dies nicht der Fall ist, wird vom Magistrat nicht geteilt.
3. **Welche konkreten Maßnahmen plant der Magistrat, um die Arbeit der Ortsbeiräte stärker wertzuschätzen und künftig eine regelmäßige Teilnahme oder zumindest angemessene Vertretung durch die Verwaltung sicherzustellen?**
Die angemessene Vertretung des Magistrats oder Verwaltung ist sichergestellt.
4. **Bei wie vielen Sitzungen waren keine Dezernenten anwesend?**
Darüber wird keine Statistik geführt. In der Regel wird der Magistrat durch Mitarbeitende der Fachämter vertreten, sofern das erforderlich ist.

Mit freundlichen Grüßen



Gert-Uwe Mende

Dezernat I

Der Magistrat

Bürgermeisterin

Christiane Hinnerger

9 . Februar 2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11.02.2026 Frage Nr. 286
gestellt durch den Stadtverordneten Lukas Floyd Schnabel der Fraktion SPD

Frage:

Ich frage deshalb den Magistrat:

Wie bereitet sich die Landeshauptstadt Wiesbaden auf die Umsetzung der Modernisierungsagenda vor und in welchen Handlungsfeldern werden die Wiesbadenerinnen und Wiesbadener nach Einschätzung und Planung des Magistrats etwaige Modernisierungen zuerst spüren können?

Die Frage beantworte ich wie folgt:

Das Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung verfolgt die Aktivitäten des neuen Bundesministeriums (BMDS Bundesministerium für Digitalisierung und Staatsmodernisierung) seit dessen Gründung im Mai 2025 sehr eng und hat die von der Ministerpräsidentenkonferenz beschlossene Modernisierungsagenda umgehend nach Verabschiedung gesichtet.

Die Modernisierungsagenda verbindet und konkretisiert die in den vergangenen Jahren fragmentiert entwickelten Bestandteile einer modernen, digitalisierten Verwaltung. Dieser dringend erforderliche Schritt der Harmonisierung sollte zu einer erheblichen Vereinfachung und Beschleunigung von Verwaltungsverfahren führen. Ein für die Bürgerinnen und Bürger spürbarer Modernisierungsschub kann bis 2030 erreicht werden. Wesentliche Bestandteile dafür sind unter anderem

- die Vereinfachung und Reduzierung von Verwaltungsverfahren durch Änderung von Rechtsnormen (z. B. Genehmigungspflichten durch Anzeigepflichten ersetzen, Genehmigungsfiktionen, Übernahme von Vorjahresdaten für diverse Berichtspflichten; insbesondere im Bau-, Gewerbe- und Meldewesen)
- die wachsende Zahl an online zugänglichen und Ende-zu-Ende-digitalisierten Verwaltungsservices (z. B. elektronische Zustellung von Behördendokumenten)
- die Vereinfachung von Zugang und Authentisierung bei der Nutzung von Onlineservices (z. B. AusweisApp, EUDI-Wallet)
- die Verringerung von Beibringungspflichten bei Antragsverfahren; stattdessen automatisierter Datenabruf von Dokumenten und Registerdaten zwischen den Behörden (Once-Only-Prinzip)

Die Modernisierungsagenda beinhaltet eine Vielzahl von Maßnahmen, die sehr unterschiedliche Fach- und Rechtsbereiche betreffen. Sie wird derzeit analysiert und aufbereitet, um betroffene Akteure und Organisationseinheiten in der Stadtverwaltung zu identifizieren, praktische Handlungsfelder zu erkennen und eine planvolle Vorgehensweise zu entwickeln.

Dabei stehen folgende Fragen im Fokus:

- Welche städtischen Akteure sind für die einzelnen Punkte der Agenda zuständig und wer sollte miteinbezogen werden?
- Können diese Akteure bereits in vorbereitende praktische Handlungen einsteigen oder muss auf die Erfüllung von Voraussetzungen externer Akteure (z. B. Bund) gewartet werden?
- Welche technischen Voraussetzungen müssen seitens der Landeshauptstadt noch geschaffen werden?
- Welche Ressourcen müssen dafür eingeplant werden?

Die Amtsleitungen wurden bereits auf die Modernisierungsagenda hingewiesen und gebeten, sie auf die Auswirkungen auf ihren jeweiligen Fachbereich hin zu prüfen. Ebenso wird im Treffen des Stadtverbundes mit allen Amtsleitungen und Geschäftsführungen am 19. Februar auf die Modernisierungsagenda verwiesen.

Amt 15 wird die in Wiesbaden zu ergreifenden Maßnahmen oder Projekte in den Fahrplan zur Digitalen Transformation und Verwaltung aufnehmen und den aktuellen Stand in einer Sitzungsvorlage Mitte 2026 berichten. Vorhaben wie die Einführung der EUDI Wallet oder BundID sind dort ohnehin bereits verankert.

Die Modernisierungsagenda sehen wir als große Chance, sie steht für Vereinfachung und Beschleunigung: Weniger Nachweise, weniger Verfahrensstufen, mehr Automatisierung. Davon profitieren sowohl die Bürgerinnen und Bürger als auch die Mitarbeitenden der Verwaltung.



Christiane Hinnerger
Bürgermeisterin



Der Oberbürgermeister

über
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die
AfD Fraktion

11. Februar 2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11.02.2026, Frage Nr. 287 gestellt durch den Stadtverordneten Herrn Ralf Offermanns (AfD Fraktion)

Frage:

Die Betroffenheitsanalyse ist eine zwingende Voraussetzung für die weitere Planung. Dennoch wurden bereits weitreichende Schritte wie Kampfmittelräumungen und Kauf- und Tauschangebote eingeleitet; teils wurden bei Nichtannahme Enteignungsverfahren in Aussicht gestellt und bereits entsprechende Anträge beim RP gestellt. Das schafft Unsicherheit für die betroffenen Landwirte und wirft Fragen zur Verhältnismäßigkeit und zum Umgang mit Eigentumsrechten auf.

In diesem Zusammenhang frage ich den Magistrat:

Warum hat die Landeshauptstadt Wiesbaden die von der Regionalversammlung geforderte Betroffenheitsanalyse (Gutachten) zur existenziellen Gefährdung landwirtschaftlicher Betriebe im Bereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Ostfeld bis heute nicht vorgelegt, obwohl das Projekt seit fünf Jahren läuft und warum befindet sich das Gutachten laut städtischem Sachstandsbericht immer noch in der „Vorbereitung einer Beauftragung“?

Die Frage des Herrn Stadtverordneten Ralf Offermanns beantworte ich wie folgt:

Die im Bescheid zur Zielabweichung enthaltene Auflage zur Durchführung von Betroffenheitsanalysen für die von der Maßnahme betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe wird von der Landeshauptstadt Wiesbaden und der Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden abgearbeitet und umgesetzt werden.

Die Suche nach Gutachtern, die über die erforderliche Qualifikation und Expertise für die Betroffenheits- bzw. Existenzgefährdungsanalysen verfügen, gestaltete sich als schwierig. Aktuell befindet sich die SEG mit zwei Gutachtern in konkreten Vertragsverhandlungen.

Die SEG hat außerdem bereits Einzelgespräche mit betroffenen Landwirten geführt. In den Gesprächen wurde auch diskutiert, ob und wie aus Sicht der betroffenen Betriebe Lösungen gefunden werden könnten. Es ist das Ziel der SEG, mit allen Landwirten einvernehmliche, für beide Seiten zufriedenstellende Ergebnisse zu vereinbaren.

Die Betroffenheitsanalysen werden unabhängig davon in jedem Fall durchgeführt. Hierbei kann berücksichtigt werden, welche Zwischenerkenntnisse sich bereits aus den Vorgesprächen ergeben haben.

Mit freundlichen Grüßen



Gert-Uwe Mende



Der Magistrat

Dezernat für Soziales, Bildung
und Wohnen

Stadträtin Dr. Patricia Becher

. Februar 2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11. Februar 2026, Frage Nr. 289
gestellt durch die Stadtverordnete Petra Vogt (SPD)

Frage:

Bei Wohnbauprojekten, vor allem den größeren, wurden bzw. werden in der Regel zahlreiche KfZ-Stellplätze in Tiefgaragen geschaffen, die dann exklusiv von den jeweiligen Mieterinnen und Mietern angemietet werden können.

Ich frage den Magistrat:

1. *Wo besitzen die städtischen Wohnbaugesellschaften nichtöffentliche Tiefgaragen mit welcher Kapazität, in denen Mieterinnen und Mieter Stellplätze anmieten können?*
2. *Zu welchem Anteil (%) sind diese Stellplätze tatsächlich vermietet? (Gern Stichtag)*
3. *Wie bewerten die städtischen Wohnungsbaugesellschaften vor diesem Hintergrund die veränderten Anforderungen der Stellplatzsatzung?*

Die Frage der Stadtverordneten Vogt beantworte ich wie folgt:

Zu Punkt 1 und 2:

Die GWW/ GeWeGe als städtische Wohnbaugesellschaft besitzt die folgenden Tiefgaragenplätze mit der folgenden Kapazität, Stand 4. Februar 2026:

Mitte:	403 TG Plätze	davon 10 frei
Rheingauviertel/ Hollerborn:	80 TG Plätze	davon 8 frei
Westend/ Bleichstr.	8 TG Plätze	davon 2 frei
Nordost	142 TG Plätze	davon 16 frei
Südost	553 TG Plätze	davon 35 frei.

In den Innenstadtbezirken gibt es somit 1.186 TG Plätze (von denen noch 71 zur Verfügung stehen) und eine Auslastung von 93,7 Prozent.

In den Vororten ergeben sich die folgenden Zahlen:

Biebrich:	266 TG Plätze	davon 63 frei
Bierstadt:	17 TG Plätze	keine frei
Dotzheim:	399 TG Plätze	davon 45 frei
Erbenheim:	78 TG Plätze	davon 2 frei
Klarenthal:	33 TG Plätze	davon 2 frei
Kloppenheim:	55 TG Plätze	davon 15 frei
Schierstein:	280 TG Plätze	davon 46 frei.

In den Vororten gibt es somit 1.128 TG Plätze (von denen noch 173 zur Verfügung stehen) und eine Auslastung von 83,6 Prozent.

Für AKK stellen sich die Zahlen wie folgt dar:

Mz-Kastel:	69 TG Plätze	davon 11 frei
Mz-Kostheim:	378 TG Plätze	davon 22 frei.

In AKK gibt es somit 447 TG Plätze (von denen noch 33 zur Verfügung stehen) und eine Auslastung von 92,6 Prozent.

Die städtische Gesamtsumme beläuft sich auf 2.761 TG Plätze, davon 277 freie und 2.484 vermietete. Das ergibt eine Auslastung von insgesamt 90 Prozent.

Zu Punkt 3:

Grundsätzlich bewertet die GWW / GeWeGe die Änderungen positiv.

Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass moderne, flexible Stellplatznutzungen - wie z.B. das von der GWW / GeWeGe eingesetzte System ARRIVO - die Auslastung von Stellplatzanlagen erhöhen. Damit kann ein Mehrwert für die Mieterinnen und Mieter geschaffen werden, der die numerische Reduzierung der Stellplätze ausgleicht.



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

9. Februar 2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11.02.2026, Frage Nr. 291
gestellt durch den Stadtverordneten Herr Joachim Tobschall (SPD).

Frage:

Nutzung der ESWE-Prepaid-Karte

Nach Abschaffung der Möglichkeit zur Barzahlung in Bussen hat die ESWE Verkehr im Frühjahr 2024 für Kundinnen und Kunden, die nicht auf elektronische Zahlungsmittel zurückgreifen können oder wollen, wurde zusätzlich eine Guthabekarte (PrePaid-Karte) eingeführt. Die Abschaffung der Bezahlungsmöglichkeit mit Bargeld wurde von deutlicher Kritik begleitet, unter anderem wurde ein Ausschluss nicht-digital-affiner Bevölkerungsgruppen befürchtet.

Ich frage den Magistrat:

- 1. Wie viele Prepaid-Bezahlkarten für die ESWE Verkehr wurden bisher ausgegeben?*
- 2. Wie werden die ausgegebenen Bezahlkarten genutzt?*

Die Frage der/des Stadtverordneten beantworte ich wie folgt:

Zu 1.: Bisher wurden 149 Prepaid-Bezahlkarten von ESWE Verkehr ausgegeben. Davon befinden sich aktuell noch 78 Karten im Umlauf.

Zu 2.: Die Prepaid-Bezahlkarten werden im Bus als Zahlungsmittel genutzt. Sie eignen sich besonders für Fahrgäste, die ihre Fahrscheine bargeldlos im Bus bezahlen möchten und kein eigenes Bankkonto besitzen. Mit der Karte können Tickets direkt im Bus erworben werden. Die Zahlung erfolgt kontaktlos durch Auflegen der Prepaid-Bezahlkarte auf das dafür vorgesehene Feld am Kartenlesegerät.

Mit freundlichen Grüßen

Gustav-Stresemann-Ring 15
65189 Wiesbaden
Telefon: 0611 31-5180 / 31-5041
Telefax: 0611 31-5959
E-Mail: Dezernat.V@wiesbaden.de



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für Finanzen, Schule und
Kultur

Stadtrat Hendrik Schmehl

11.02.2026

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11.02.2026, Frage Nr. 294, gestellt durch den Stadtverordneten Achim Sprengard

Frage:

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit Beschluss Nr. 0112 im 23. März 2023 die Einführung eines öffentlich Transparenzregisters gestimmt. Dieses soll für Stvv-Mitglieder u.a. Informationen zu Funktionen, möglichen Interessenkonflikten, (Neben-)Tätigkeiten sowie Geschäftsbeziehungen zur Landeshauptstadt Wiesbaden enthalten. Zusätzlich sollte geprüft werden, in welcher Form ein entsprechendes Register auch für Mitglieder des Magistrats unter Berücksichtigung dienst- und arbeitsrechtlicher Rahmenbedingungen umgesetzt werden kann. Ziel des Beschlusses ist es, Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Vertrauen in kommunalpolitische Entscheidungen sowie in das Handeln der Stadt insgesamt zu stärken.

Ich frage den Magistrat:

Wie ist der aktuelle Sachstand bei der Umsetzung des Transparenzregisters für die Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung sowie bei der Prüfung und ggf. Umsetzung eines entsprechenden Registers für den Magistrat, und welche weiteren Schritte sind hierfür wann vorgesehen?

Die Frage des Stadtverordneten Sprengard beantworte ich wie folgt:

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit Beschluss Nr. 0112 vom 23. März 2023 ein umfangreiches Aktions- und Maßnahmenpaket auf den Weg gebracht, welches u.a. in einem Expertenhearing und mehreren Sitzungen eines fraktionsübergreifenden Arbeitskreises mündete.

Als „Startpunkt“, so war es damals im Beschluss vorgesehen, stand ein Expertenhearing mit dem programmatischen Titel: „Good Governance: Vertrauen in die Stadtpolitik stärken - Gute Grundsätze und klare Regeln für nachvollziehbares städtisches Handeln.“

Diskutiert und geprüft werden sollte in diesem Zusammenhang u.a.

- ein Verhaltenskodex,
- ein öffentlich zugängliches Transparenzregister für Stadtverordnete, Magistratsmitglieder, Amtsebene und die Leitungsebene städtischer Mehrheitsgesellschaften sowie
- eine Risikoanalyse zur Korruptionsgefährdung.

Das Expertenhearing mündete in die Einrichtung eines Arbeitskreises, welcher sich schwerpunktmäßig der Erarbeitung eines Verhaltenskodex widmete. Als Ergebnis ist ein bemerkenswerter Verhaltenskodex entstanden, welcher heute - jedoch in einem anderen Tagesordnungspunkt - zur Debatte steht.

Dem Aspekt der Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen eines umfangreichen Transparenzregisters spielte hingegen in der Arbeit des Arbeitskreises keine dezidierte Rolle. Deshalb wurde dieses Thema seitens des Magistrats zunächst nicht weiterverfolgt.

Die ausstehende Prüfung des Sachverhaltes Transparenzregister habe ich am vergangenen Donnerstag über meine Kollegin Stadträtin Löbcke an das Rechtsamt mit der Bitte um Prüfung und Bewertung weitergeleitet. Zwischenzeitlich wurde zusätzlich auch das Personalamt mit einbezogen. Sobald die Prüfungen abgeschlossen sind, werde ich einen entsprechenden Bericht an die Gremien weiterleiten.

Mit freundlichen Grüßen



Hendrik Schmehl