

Anlage 2

Themenliste zu TOP 2: Themen der Ortsbeiräte Kastel und Kostheim

Ortsbeirat Kastel

1. Koordinierung von Aktivitäten beider Städte gegen Gesundheitsgefährdungen durch Flugverkehr (Flughafen Rhein-Main und USAREUR-Airbase)
2. Attraktivitätserhöhung im Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden (Mitnahmeregelung, Ausweitung von Angeboten wie Mietertickets)
3. Erhaltungs- und Sanierungsstand von denkmalgeschützten Gebäuden in AKK, die sich im Eigentum der Stadt Mainz befinden
4. Sanierung Erbenheimer Warte

Der Ortsbeirat von Mainz-Kastel hat ein Interesse daran, durch Bereitstellung ausreichender Mittel für die Sanierung/Erhaltung des historischen Wartturmes diesen für die Bürger langfristig zu erhalten.

- Wie stellen die beiden Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden sicher, dass ausreichende Mittel zur Verfügung stehen? Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des Schadensbildes unmittelbarer Handlungsbedarf besteht.
 - Ist eine Übernahme der Eigentümerschaft durch die Landeshauptstadt Wiesbaden angedacht?
 - Vorschlag: Initiative beider Landeshauptstädte sowie aller Mainzer und Wiesbadener Bundestagsabgeordneten mit dem Ziel, die Erbenheimer Warte in die Denkmalschutzliste des Bundes aufzunehmen und der Sanierung hohe Priorität einzuräumen.
5. Lesselallee = siehe TOP 4 der Haupttagesordnung
 6. Aufnahme von AKK-Schülern an weiterführenden Schulen in Mainz; Treffen einer verlässlichen Regelung bzgl. des Besuches von Mainzer Gymnasien durch Schüler/innen aus AKK = siehe auch Punkt 14 des Ortsbeirates Kostheim

Die Bürger Kastels haben ein Interesse daran, dass kurz-, mittel- und langfristige Planungssicherheit über die Aufnahme ihrer Kinder an Mainzer Schulen besteht. Dabei ist unbedingt zu vermeiden, dass die Aufnahmekriterien nach für die Eltern und Kinder nicht nachvollziehbaren Kriterien wechseln und jedes Jahr wieder das große Zittern beginnt, ob dem Eltern- und Kinderwunsch entsprochen wird. Größtmögliche Transparenz der Aufnahmekriterien ist dringend erforderlich.

7. Reduit

Der Ortsbeirat von Mainz-Kastel hat ein Interesse daran, durch Bereitstellung ausreichender Mittel für die Sanierung/Erhaltung der historischen Reduit-Anlage diese für die Bürger und Vereine langfristig zu erhalten.

- Wie stellen die beiden Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden sicher, dass ausreichende Mittel zur Verfügung stehen?
- Ist eine Übernahme der Eigentümerschaft durch die Landeshauptstadt Wiesbaden angedacht?
- Wird das alte Zollhaus wiederhergestellt?
- Gibt es Planungen für eine geänderte Zuwegung in den Innenhof?

8. Rheinufer / Kies-Menz

Der Ortsbeirat von Mainz-Kastel hat ein Interesse daran, das o.g. Gelände möglichst zeitnah in das Gesamt-Ensemble „Rheinufer Kastel“ einzugliedern und dabei – unter Berücksichtigung historischer Facetten (Kran) – den Erholungs- und Nutzwert für die Bevölkerung zu erhöhen.

- Wie stellen die beiden Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden sicher, dass ausreichende Mittel zur Verfügung stehen?
- Ist eine Übernahme der Eigentümerschaft durch die Landeshauptstadt Wiesbaden angedacht?
- Wie sieht der zeitliche Horizont der Planung aus?
- Wie kann eine Bootsrampe für die DLRG in die Planung integriert werden?

9. Koordinierung von Instandsetzungsarbeiten an den Rheinbrücken

Wie können Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten koordiniert werden, dass das – bei der kürzlich realisierten Teilspernung der Theodor-Heuss-Brücke im Rahmen von Sanierungsarbeiten - erlebte Verkehrschaos zukünftig verhindert werden kann (z.B. bei der für nächstes Jahr geplanten Maßnahme zur Sanierung der anderen beiden Fahrspuren auf der Theodor-Heuss-Brücke).

10. Uferbeschilderung links und rechts des Rheins

Auf welche Rechtsgrundlage (Fundstelle?) stützt sich die Aussage der Unteren Denkmalschutzbehörde: „Die Uferbeschilderung Mainz-Kastel kann nur in Einzelbuchstaben erfolgen“ sowie weiterhin „dass die Anbringung eines Schildes, analog des Schildes wie es die Stadt Mainz auf der gegenüberliegenden Rheinseite angebracht hat, nicht genehmigt wird.“

11. Überwachung des Verkehrsverbots für LKW über 7,5 t auf der Theodor-Heuss-Brücke

Warum ist – wie bei Verkehrsverstößen – im vorliegenden Fall eine automatische/fotographische Erfassung der LKW-Kennzeichen nicht möglich? Nach dem Ergebnis der Verkehrszählung durch das Tiefbauamt am 15.09.2009 befuhren vormittags 13 LKW/h und nachmittags 22 LKW/h illegal die Brücke, d.h. täglich bis zu 150 LKW illegal(!). Die Situation vor Ort hat sich seit diesem Zeitpunkt nicht grundsätzlich verändert. Nebeneffekt: Durch die „Duldung“ seitens der Verkehrsüberwachung entsteht ein täglicher Einnahmeausfall von mehreren T€.

Ortsbeirat Kostheim

12. Sachstand Bahnlinie Rotterdam-Genua, Entwicklung Kaiserbrücke
13. Entwicklungsperspektiven Maaraue
14. Zulassung von Kostheimer Schülern (nach der vierten Klasse) an weiterführende Mainzer Schulen und Gymnasien (Möglichkeiten des Schulbesuchs für Schüler/innen aus AKK in Mainz) = siehe auch Punkt 6. des Ortsbeirats Kastel
15. Hochwasserschutz Rhein / Main (Abstimmung zwischen den Städten)
16. Klärung der Besitzverhältnisse Maaraue

360200



über 36

27.10.2014

☎ 3709

📄 3957

✉ Laerm-und-Luft@wiesbaden.de

Dez. II

Sachstandsbericht zum Thema „Koordinierung von Aktivitäten beider Städte gegen Gesundheitsgefährdungen durch Flugverkehr (Flughafen Rhein-Main und USAREUR-Airbase)“ für den Städteausschuss Mainz-Wiesbaden am 5.11.2014

Fluglärmmmissionen

Das Umweltamt der Landeshauptstadt Wiesbaden steht bezüglich der Thematik Fluglärm in engem Kontakt mit dem Umweltamt der Landeshauptstadt Mainz. Beide Städte sind Mitglied in der Kommission zur Abwehr des Fluglärms Flughafen Frankfurt Main¹ und der Lärmschutzkommission (Noise Abatement Commission) des Flugplatzes Erbenheim. Wiesbaden wird in beiden Kommissionen von Bürgermeister Arno Goßmann vertreten.

Lärmwirkungsstudie

Die gemeinnützige Umwelthaus GmbH (Gesellschafter ist das Land Hessen) hat die Lärmwirkungsstudie NORAH in Auftrag gegeben. NORAH steht für „Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health“ („Zusammenhänge zwischen Lärm, Belästigung, Denkprozessen und Gesundheit“). Die Lärmwirkungsstudie hat das Ziel, eine möglichst repräsentative und wissenschaftlich abgesicherte Beschreibung der Auswirkungen des Lärms vom Flug-, Schienen- und Straßenverkehr auf die Gesundheit und Lebensqualität der betroffenen Wohnbevölkerung

¹ Die Fluglärmmmission ist ein gesetzlich nach § 32b Luftverkehrsgesetz installiertes internes Beratungsgremium. Die Arbeit der Kommission soll den beratenen Stellen für die von ihnen zu treffenden Entscheidungen das besondere Fachwissen, die Ortskenntnis und den Sachverstand der FLK-Mitglieder zur Verfügung stellen. Die Beratung umfasst dabei Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge.

zu erhalten. Um dieser gesamtheitlichen Erforschung der Wirkung von Verkehrslärm nachzugehen, haben sich mehrere renommierte Forschungs- und Fachinstitutionen der Medizin, Psychologie, Sozialwissenschaft, Akustik und Physik zu einem Forschungskonsortium zusammengeschlossen. Die Untersuchungen werden vornehmlich im Rhein-Main-Gebiet sowie teilweise auch in den Regionen um die Flughäfen Berlin-Brandenburg, Köln/Bonn und Stuttgart durchgeführt. Die Ergebnisse sind noch nicht veröffentlicht (siehe <http://www.norah-studie.de/>).

Initiative Zukunft Rhein-Main

Weiterhin sind die Städte Wiesbaden und Mainz Mitglied in der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM), in der Landkreise, Städte, Gemeinden, der BUND sowie zahlreiche Bürgerinitiativen zusammenarbeiten (siehe www.zukunft-rhein-main.de). Wiesbaden wird durch Bürgermeister Arno Goßmann vertreten. In der AG Gesundheit der ZRM ist geplant, die Ergebnisse der NORAH-Kinderstudie (Auswirkungen von Fluglärm auf Kinder) auszuwerten.

Gesundheitliche Auswirkungen

Gesundheitliche Auswirkungen von Nachtfluglärm wurden u.a. in der Studie "Effect of nighttime aircraft noise exposure on endothelial function and stress hormone release in healthy adults" (siehe <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/23821397>) von Schmidt et al. 2013 untersucht. Dafür wurden 75 gesunde Probanden, davon 46 Frauen, im Alter von 20 bis 54 Jahren getestet. In zufälliger Reihenfolge wurden die Testpersonen drei unterschiedlichen Lärmszenarien ausgesetzt: a) Testnacht mit normalen Hintergrundpegel, b) Testnacht mit 30 Überflügen und einem äquivalenten Dauerschallpegel (Leq) von 43 dB(A) und c) Testnacht mit 60 Überflügen und einem Leq von 46 dB(A). Die simulierten Überflüge hatten einen Schallpegel von 60 dB(A).

Die Studie ergab, dass Nachtfluglärm zu einer signifikanten Verschlechterung der Gefäßfunktion bei gesunden Menschen führt. Bei der Zunahme von Fluggeräuschen nimmt die Erweiterungsfähigkeit der Arterien ab. Dabei stellten die Wissenschaftler einen sog. „priming-Effekt“ fest. Demnach waren die Unterschiede zwischen der Kontrolle (Nacht ohne Überflüge) und der Lärmnacht 60 besonders stark ausgeprägt, wenn in der Reihenfolge direkt vor Lärmnacht 60 die Lärmnacht 30 stattfand. Daraus folgt, dass der Mensch sich nicht an den Fluglärm gewöhnt, sondern das Ausmaß der Gefäßschäden eher

zunimmt. Nachtfluglärm erhöht zudem den Spiegel des Stresshormons Adrenalin und vermindert die Schlafqualität.

Die Einschränkungen der Gefäßfunktion durch oxidativen Stress stellen einen wichtigen Mechanismus für die Entstehung von lärmbedingten Bluthochdruck und dadurch möglicherweise von Herz-Kreislaufkrankungen dar.

Im Auftrag

Dr. Christiane Döll

TOP 2.2 Attraktivitätserhöhung im Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden (Mitnahmeregelung, Ausweitung von Angeboten wie Mietertickets)

Mitnahmeregelung:

Mit der Geschäftsführung des RMV konnte vereinbart werden (siehe beigefügtes Schreiben), dass die alte Mitnahmeregelung des VMW auch weiterhin gelten wird. Diese Regelung kann zum bevorstehenden Fahrplan- / Tarifwechsel sogar auf sämtliche Verkehrsmittel (Regionalverkehre) innerhalb des Verkehrsgebietes Mainz-Wiesbaden ausgedehnt werden.

Mieterticket:

In Zusammenarbeit mit dem RMV unter dessen Federführung wird die Möglichkeit der Einführung eines Mietertickets untersucht. Im Rahmen einer Sitzung des Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr vom 23.09.14 hat Herr Noe vom RMV über den aktuellen Sachstand mündlich informiert (Beschluss - Nr. 204).

Holger Elze

ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
Kaufmännischer Prokurist
Fachbereichsleitung Rechnungswesen
Pressesprecher
Postfach 2369
65013 Wiesbaden



Geschäftsführung

RMV Postfach 1427, 65704 Hofheim a. Ts.

Landeshauptstadt Wiesbaden
Herrn Oberbürgermeister
Sven Gerich
Schlossplatz 6

65183 Wiesbaden

Mitnahmeregelung im VMW

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Gerich, *lieber Sven,*

zunächst möchten wir uns für das angenehme und für beide Seiten verständnisvolle Gespräch bei Ihnen in Wiesbaden herzlich bedanken.

Gerne fassen wir nochmals die vereinbarten Punkte zusammen und beantworten Ihnen auch die Frage, inwieweit die derzeit in den Verkehrsmitteln der ESWE und der MVG geltende Mitnahmeregelung auch auf Regionallinien im Tarifgebiet 6500 angewandt werden kann.

Zunächst haben wir uns darauf verständigt, dass wir bei dem Status Quo der bisherigen Mitnahmeregelung im VMW Gebiet bleiben. Im Sinne des ÖPNV Kunden im VMW Gebiet möchten wir diesen für alle Verkehrsmittel im Tarifgebiet 6500 gelten lassen, also auch für die Regionalverkehre zwischen Wiesbaden und Mainz.

In den künftigen strategischen Betrachtungen der Tarifstrukturreform nehmen wir eine weitere Überprüfung von familienfreundlichen Maßnahmen auf mit der Zielsetzung diese Schritt für Schritt im gesamten Verbund umzusetzen.

Wir sind sicher, dass Sie unser Schreiben als Entgegenkommen seitens des RMV bewerten und freuen uns weiter auf Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Knut Ringat
Geschäftsführer und
Sprecher der Geschäftsführung

Dr. André Kaval
Geschäftsführer

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
RMV GF/ak

Telefon
(0 61 92) 2 94-100

Telefax
(0 61 92) 2 94-940

Email: info@rmv.de

Rhein-Main-Verkehrs-
verbund GmbH

Alte Bleiche 5
65719 Hofheim a. Ts.

Telefon: (0 61 92) 2 94-0
Telefax: (0 61 92) 2 94-900

Internet: www.rmv.de

Aufsichtsratsvorsitzender
Oberbürgermeister
Peter Feldmann

Geschäftsführer und
Sprecher der
Geschäftsführung
Prof. Knut Ringat

Geschäftsführer
Dr. André Kaval

Sitz Hofheim am Taunus

Registergericht
Amtsgericht Frankfurt a. M.
HRB 34128
USt-IdNr. DE 11 384 7810

Bankverbindung
IBAN:
DE81 5125 0000 0025 0962 66
SWIFT-BIC:
HELADEF1TSK

ÖPNV-Anschluss
Schleife: S2, Linie 20
bis Bahnhof Hofheim a. Ts.

ab B. d. J.

LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN - DEZERNAT IV					
06. OKT. 2014 4m 9810					
61	63	64	65	IVZ	Verlauf
ESWE Verkehr	WKO	LNO	SFG	WIBau	cc/IV
GR	PR	PLR	S...	B. R.	z.d.A.
Tgb. Nr.	Dist.				#


WIESBADEN



Die Stadtverordnetenversammlung
 - Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr -

13.10

Tagesordnung I Punkt 16 der öffentlichen Sitzung am 23. September 2014

Eingegangen	d
14. Okt. 2014	
ESWE Verkehr	

Vorlagen-Nr. 14-F-03-0013

Mieterticket

- Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr Nr.0060 vom 25.3.2014 -

14.10.2014

Beschluss Nr. 0204

Die Vorstellung des Modells „Mieterticket“ durch Herrn Noe (RMV) wird zur Kenntnis genommen.

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
 mit der Bitte um Kenntnisnahme
 und weitere Veranlassung

Wiesbaden, 25.09.2014



Kessler
 Vorsitzender

Der Stadtverordnetenvorsteher

Wiesbaden, 26.09.2014

Dem Magistrat
 mit der Bitte um Kenntnisnahme
 und weitere Veranlassung



Nickel
 Stadtverordnetenvorsteher

Der Magistrat
 - 16 -

Wiesbaden, 30.09.2014



Gerlich
 Oberbürgermeister

Lo

- 2. Okt. 2014

Dezernat IV
 mit der Bitte um Kenntnisnahme

Anlage 2 zur Niederschrift der Sitzung des Städteausschusses Mainz-Wiesbaden
am 5. Nov. 2014

TOP 2: Themen der OBR Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim

Hier: Stellungnahme der Stadt Mainz zu sie betreffenden Fragen

Pkt. 4 Sanierung Erbenheimer Warte

Wie stellen die beiden LHS Mz und Wi sicher, dass ausreichende Mittel zur Verfügung stehen? Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des Schadbildes unmittelbarer Handlungsbedarf besteht.

Vorbemerkung: In einem 2012 von Mainz in Auftrag gegebenen Gutachten wurden massive Temperaturschwankungen im Dachbereich als Ursache für die Rissbildungen im spitzen Steindachs identifiziert und eine Sanierung mit einem dauerelastischen Verputz des Daches empfohlen.

Nach Klärung der finanziellen Ressourcen und ersten Abstimmungen mit der hessischen Denkmalpflege starteten die Sanierungsarbeiten im Frühjahr 2014 mit einer Freilegung der Risse im Turmbauwerk. Die dabei vorgefundenen Schäden gehen tiefer als erwartet und machten die Einschaltung eines Statikers erforderlich. Mit weiteren Öffnungen wurden Gesteinsproben entnommen und durch die Materialprüfungs- und Versuchsanstalt Nennwied auf ihre Festigkeit untersucht. Die Ende August vorgelegten Ergebnisse führen zu einer Neubewertung der bisher geplanten Sanierung. Die Porosität des Turmgesteins erfordert nicht nur eine zusätzliche Stützung des Dachs im Inneren, sondern auch einen teilweisen Austausch der zerbröselnden Steine. Die Ausgestaltung der Dachhaut ist damit nur ein Teil einer weit umfangreicheren Instandsetzung als ursprünglich angenommen.

Zusammen mit der Denkmalbehörde und Experten wird derzeit ein neues Sanierungskonzept entwickelt. Ob eine zeitnahe Realisierung überhaupt möglich ist, hängt vor allem von der noch ausstehenden Kostenschätzung zur neuen Vorgehensweise ab. Diese ist in Arbeit.

Der im Gutachten von 2012 bezifferte Aufwand von 100.000 Euro, für den sowohl die Landeshauptstadt Wiesbaden als auch die hessische Landesdenkmalbehörde einen Zuschuss zugesagt hatten, wird nach Auffassung der Experten in jedem Fall nicht ausreichen.

Mainz kann für die Sanierung max. einen Betrag von 100.000 Euro zur Verfügung stellen. Hinzu kämen noch in der Höhe zu beziffernde Zuschüsse aus der LH Wiesbaden sowie von der Denkmalschutzbehörde Hessen (Neuantrag erforderlich).

Soweit diese Mittel nicht ausreichen, muss über ein Provisorium nachgedacht werden.

Ist eine Übernahme der Eigentümerschaft durch die Landeshauptstadt Wiesbaden angedacht?

Diese Frage muss durch die Stadt Wiesbaden beantwortet werden.

Vorschlag: Initiative beider Landeshauptstädte sowie aller Mainzer und Wiesbadener Bundestagsabgeordneten mit dem Ziel, die Erbenheimer Warte in die Denkmalschutzliste des Bundes aufzunehmen und der Sanierung hohe Priorität einzuräumen.

Die Landeshauptstadt Mainz ist diesen Weg im Jahre 2012 bei der Beantragung der Reduit als „National wertvolles Kulturdenkmal“ erfolgreich gegangen. Eine Förderung weiterer Denkmäler der Landeshauptstadt Mainz in AKK wurde auf Anfrage als nicht realistisch eingeschätzt.

Ob eine Initiative der Landeshauptstadt Wiesbaden bei Übernahme der Erbenheimer Warte zielführend sein kann, ist von hier aus nicht abschließend einzuschätzen.

Zunächst sollte die Kostenschätzung abgewartet werden, um eine Bewertung der Finanzierungsmöglichkeiten vornehmen zu können.

Pkt. 7 Reduit

Wie stellen die beiden Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden sicher, dass ausreichende Mittel zur Verfügung stehen?

Für die Sanierung der Reduit ist über einen Zeitraum von fünf Jahren ab 2013 eine Förderung im Rahmen der Anerkennung als „National wertvolles Kulturdenkmal“ zugesagt. Damit beabsichtigt die Landeshauptstadt Mainz eine Sanierung der nach der Schadenskartierung von 2010 als vorrangig festgestellten baulichen Mängel. Hierzu gehört die im August gestartete Sanierung der NW-Fassade sowie des Westgiebels und anschl. die Sanierung der Treppenanlage. Nach Ablauf der Förderung sind Maßnahmen im Rahmen der dann zur Verfügung stehenden Mittel möglich.

Wird das alte Zollhaus wiederhergestellt?

Die im Rahmen einer Kostenschätzung durch einen privaten Interessenten ermittelten Aufwände zur Wiederherstellung des ehemals zweistöckigen Zollhauses sind mit den zur Verfügung stehenden Mitteln der Landeshauptstadt Mainz auf absehbare Zeit nicht möglich. Soweit erneutes Interesse eines Dritten besteht, wäre die Möglichkeit einer PPP zu prüfen.

Gibt es Planungen für eine geänderte Zuwegung in den Innenhof?

Nach Kenntnis der Landeshauptstadt Mainz beabsichtigt die Landeshauptstadt Mainz Wiesbaden eine neue Zuwegung zum Innenhof der Reduit, seitlich der Südfassade (ehem. Kutschenhof), soweit eine bauliche Weiterentwicklung dieses Bereichs durch z. B. Sanierung des Zollhauses ansteht.

Pkt. 8 Rheinufer/Kies-Menz

Wie stellen die die beiden Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden sicher, dass ausreichende Mittel zur Verfügung stehen?

Für das im Eigentum der Landeshauptstadt Mainz stehende und derzeit noch an Fa. Kies-Menz verpachtete Gelände wurde bereits im letzten Städteausschuss die Bereitschaft zum Verkauf an die Landeshauptstadt Mainz Wiesbaden erklärt. Zur Klärung des Bodenpreises war durch die Landeshauptstadt Mainz Wiesbaden ein Bodengutachten beauftragt. Das Ergebnis liegt der Landeshauptstadt Mainz Mainz nicht vor. Liegenschaftliche Gespräche fanden nicht statt.

Mainz, den 7.11.2014

i.A.

Horst Maus

AKK-Beauftragter

**Sitzung des Städteausschusses Mainz-Wiesbaden am 05.11.2014
TOP 2 der Tagesordnung - Thema Koordinierung von
Instandsetzungsarbeiten an den Rheinbrücken**

Im Rahmen der Baumaßnahme auf der Theodor-Heuss-Brücke im Sommer diesen Jahres war eine Einschränkung des Verkehrs auf eine Fahrspur je Richtungsfahrbahn notwendig. Die Instandsetzungsarbeiten des Fahrbahnbelages betrafen die beiden Fahrspuren von Mainz in Richtung Wiesbaden, die dadurch weggefallen sind. Die Maßnahme wurde zu 90 % in den Sommerferien ausgeführt, da in dieser Zeit das Verkehrsaufkommen erheblich reduziert ist. Dies wurde auch so im vorab mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt. Von der Öffentlichkeit erhielten wir, bedingt durch die Verkehrseinschränkungen, kein negatives Feedback. In den Stoßzeiten kam es manchmal zu zähflüssigen Phasen, die sich jedoch in absehbarer Zeit wieder auflösten. Ein Verkehrschaos blieb unseres Erachtens aus.

Die für voraussichtlich nächstes Jahr geplante Maßnahme der anderen Brückenhälfte wird von geringerer Dauer sein. Hier ist vorgesehen nur die Fahrbahndecke zu erneuern. Die Instandsetzung der Übergangskonstruktionen wurde mit der Baumaßnahme im Sommer abgeschlossen. Die Einschränkung des Verkehrs, je Richtung eine Fahrspur, wird jedoch gleicher Art sein. Das lässt sich, wenn man die Maßnahme zügig abschließen will und bestimmte Qualitätsstandards setzt (geringer Fugenanteil) nicht vermeiden.

TOP 2.10 Uferbeschilderung links und rechts des Rheins

Zu dem Vorhaben gibt es eine rechtsverbindliche denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach dem Hessischen Denkmalschutzgesetz, die im Einvernehmen mit dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen erteilt wurde. Maßgeblich für die Entscheidung war laut Mitteilung des Landesamtes die Rheinuferbeschriftung auf hessischer Seite, wie sie etwa auch in Biebrich Anwendung fand.

5. November 2014
Städteausschuss Mainz-Wiesbaden

TOP 2:

Überwachung des Verkehrsverbots für LKW über 7,5 t auf der Theodor-Heuss-Brücke - angemeldet vom OBR Kastel, der dazu ausführt bzw. fragt:

Warum ist – wie bei Verkehrsverstößen – im vorliegenden Fall eine automatische/fotographische Erfassung der LKW-Kennzeichen nicht möglich? Nach dem Ergebnis der Verkehrszählung durch das Tiefbauamt am 15.09.2009 befuhren vormittags 13 LKW/h und nachmittags 22 LKW/h illegal die Brücke, d.h. täglich bis zu 150 LKW illegal(!). Die Situation vor Ort hat sich seit diesem Zeitpunkt nicht grundsätzlich verändert. Nebeneffekt: Durch die „Duldung“ seitens der Verkehrsüberwachung entsteht ein täglicher Einnahmeausfall von mehreren T€.

Grundsätzlich bestehen zwei Optionen, das Verkehrsverbot zu kontrollieren.

Die erste Möglichkeit besteht darin, mittels eines automatischen Verkehrsüberwachungssystems die Fahrzeuge fotografisch zu erfassen. Das in Betracht kommende System kann eine PKW-/LKW-Klassifikation vornehmen. Dies würde bedeuten, dass alle LKWs erfasst werden, auch LKWs unter 7,5 t sowie größere Transporter und Kleinlastwagen, die irrtümlich als LKW erkannt werden. Bei einem relativ hohen Aufkommen dieser Fahrzeugkategorien würde eine immens hohe Anzahl von Verkehrsteilnehmer widerrechtlich vom Verkehrsüberwachungssystem erfasst. Aus diesem Grund ist die fotografische Erfassung der LKWs mittels eines automatischen Systems zu verwerfen.

Die zweite Möglichkeit wäre, Verkehrskontrollen durchzuführen. Die LKWs müssten angehalten und kontrolliert werden. Diese Option setzt jedoch entsprechende Örtlichkeiten für Anhalte- bzw. Verkehrskontrollen voraus. Da diese aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht im direkten Umfeld des Kasteler Brückenkopfes bestehen, müssten die Kontrollen nach „hinten“ verlagert werden. Ein weiteres Problem ist, dass auf dem Brückenkopf mehrere Fahrtrichtungsmöglichkeiten bestehen. Somit wären Verkehrskontrollen nur effektiv, wenn zeitgleich mehrere Kontrollstellen eingerichtet werden, was mit einem unverhältnismäßig hohen Personalaufwand verbunden wäre.

Sitzung des Städteausschusses Mainz-Wiesbaden am 05.11.2014 TOP 2 der Tagesordnung - Thema Hochwasserschutz

Nach § 73 Wasserhaushaltsgesetz erfassen und bewerten die zuständigen Behörden das Hochwasserrisiko und bestimmen danach die Risikogebiete. Zuständige Behörde für den Rhein und Main im Bereich von Wiesbaden ist das Land Hessen (RP Darmstadt).

Die zuständigen Behörden tauschen die für die Risikobewertung bedeutsamen Informationen mit den zuständigen Behörden anderer Länder (hier z.B. Rheinland-Pfalz) aus.

Die Risikogebiete werden in Gefahrenkarten und Risikokarten eingetragen. Die Gefahrenkarten erfassen die Gebiete, die bei Hochwasserereignissen (Extremereignisse und 100 jährliches Hochwasser und -soweit erforderlich- Hochwasser mit hoher Wahrscheinlichkeit) überflutet werden. Die Risikokarten erfassen mögliche nachteilige Folgen des Hochwassers. Auch bei diesem Arbeitsvorgang haben die zuständigen Behörden (Land Hessen) die Informationen mit den zuständigen Behörden anderer Länder auszutauschen. Nach § 74 WHG sind die Gefahrenkarten und Risikokarten bis zum 22. Dezember 2013 zu erstellen. Das Land Hessen ist dieser Verpflichtung nachgekommen. Die Gefahrenkarten liegen im Entwurf vor.

Auf der Grundlage der Gefahren- und Risikokarten stellen die zuständigen Behörden (ebenfalls Land Hessen) Risikomanagementpläne auf. Mit diesen Plänen sollen die nachteiligen Folgen eines Hochwassers verringert werden. Die Risikomanagementpläne sind bis zum 22. 12. 2015 zu erstellen.

Die LH Wiesbaden hat nach dem Wasserhaushaltsgesetz keine Verpflichtung im Hinblick auf Hochwasser an Rhein und Main tätig zu werden (weder als Grundstücksbesitzer noch als Behörde). Aufgrund der gravierenden negativen Auswirkungen, die ein Hochwasser an Rhein und Main für die Bürgerschaft haben kann, werden wir (Umweltamt) in den nächsten Monaten eine Infokampagne zum Hochwasserschutz durchführen. Hintergrund dieser Überlegung ist, dass man sich nur dann

auf eine Gefahrenquelle (hier: Hochwasser) einstellen kann, wenn man die Gefahr kennt.

J. Mengden



Unser Zeichen: TA 140.0 Sw/Zi
Durchwahl: (0611) 1702-24
E-Mail: schweitzer@hess-staedtetag.de

Magistrate der Mitgliedstädte

Datum: 04.11.2014
Rundschreiben 490-2014

- Umweltämter -
AG Umwelt

Nationales Hochwasserschutzprogramm beschlossen

Die Umweltminister von Bund und Ländern haben ein länderübergreifendes Hochwasserschutzprogramm beschlossen. Dieses umfasst eine detaillierte Liste mit Projekten, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Auch in Hessen sollen Maßnahmen umgesetzt werden.

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit einem umfassenden Maßnahmenbündel wollen Bund und Länder den Schutz vor künftigen Hochwassern verbessern. Auf ihrer Konferenz vom 22. bis 24. Oktober 2014 in Heidelberg beschlossen die Umweltminister von Bund und Ländern ein länderübergreifendes Hochwasserschutzprogramm.

Dieses umfasst eine detaillierte Liste mit Projekten, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Dazu gehören beispielsweise Deichrückverlegungen und Flutpolder sowie die Beseitigung von Schwachstellen bei bestehenden Hochwasserschutzanlagen.

Insgesamt wurden in den Ländern 29 überregionale Projekte zur Deichrückverlegung sowie 57 zur gesteuerten Hochwasserrückhaltung – also im Wesentlichen Flutpolder – festgelegt und 16 Projekte zur Beseitigung von Schwachstellen identifiziert. Wenn das Nationale Hochwasserschutzprogramm umgesetzt ist, werden die Flüsse 20.000 Hektar mehr Raum durch renaturierte Auen haben. Durch steuerbare Polder sollen zudem rund 1.180 Millionen Kubikmeter zusätzliches Rückhaltevolumen entstehen. Einzelheiten können der „Liste prioritärer Maßnahmen“ entnommen werden, die auf der Internetseite des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) unter <http://www.bmub.bund.de/> abrufbar ist.

Die vorläufig ermittelte Gesamtsumme der erforderlichen Haushaltsmittel für alle Maßnahmen beträgt rund 5,4 Milliarden Euro. Es ist vorgesehen, dass der Bund die Länder über einen Sonderrahmenplan „Präventiver Hochwasserschutz“ bei der Umsetzung der Maßnahmen finanziell unterstützt. Bei der Umsetzung des Nationalen Hochwasserschutz-

programms wird der Bund die Koordinierungsrolle übernehmen und gemeinsam mit den Ländern das Programm kontinuierlich weiterentwickeln.

Hinsichtlich der Finanzierung gehen die Länder nach Mitteilung des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB) davon aus, dass der Bundesanteil an der Finanzierung der Förderung des Hochwasserschutzes bei 70 Prozent liegt. Die Umweltministerkonferenz habe daher Bundestag und Bundesregierung aufgefordert, die Finanzausstattung des Plans deutlich anzuheben. In einer ersten Tranche solle der Bund zunächst 1,2 Milliarden Euro im sogenannten „Sonderrahmenplan präventiver Hochwasserschutz“ für eine Programmlaufzeit von zehn Jahren bereitstellen. Nach Auffassung des DStGB ist mit Blick auf die Finanzierung aber eine höhere Verbindlichkeit erforderlich. Neben der Umsetzung aller angekündigten Maßnahmen müssten Bund und Länder auch weiterhin den baulichen Hochwasserschutz „vor Ort“ in den Kommunen unterstützen und bei der jährlich neu festzulegenden Priorisierung der Maßnahmen aus dem „Nationalen Hochwasserschutzprogramm“ auch die kommunale Ebene mit einbinden.
(Quelle: DStGB Aktuell 4414 vom 31.10.2014)

Wie das Hessische Umweltministerium im Zusammenhang mit dem gerade beschlossenen Hochwasserschutzprogramm mitteilte, hat Hessen in den letzten 10 Jahren bereits rund 230 Mio. Euro in den Hochwasserschutz investiert und damit das Risiko von Überschwemmungen für Städte und Gemeinden insbesondere entlang des Rheins verringert.

Mit freundlichen Grüßen

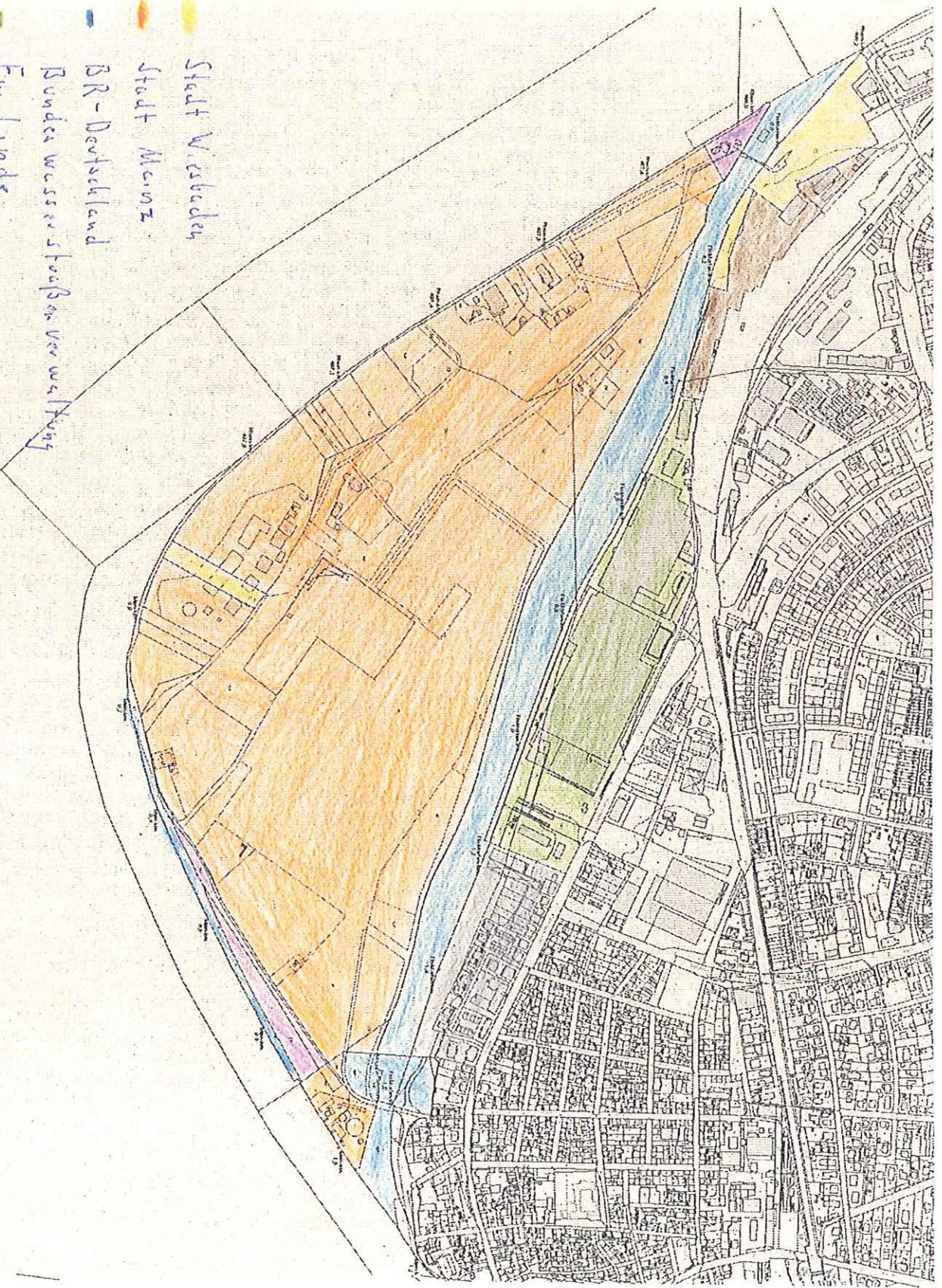
gez. Sandra Schweitzer
Referatsleiterin

**Sitzung des Städteausschusses Mainz-Wiesbaden am 05.11.2014
TOP 2 der Tagesordnung - Thema Besitzverhältnisse Maarau**

Es gilt zu unterscheiden zwischen den Eigentums- und den Besitzverhältnissen. So ist z. B. die LHW (Mattiaqua) Besitzerin des Schwimmbades Maarau, Eigentümerin der wesentlichen Grundstücksflächen die LH Mainz. Die konkreten Besitzverhältnisse (meist Mieter / Pächter) können i. d. R. nur über den jeweiligen Eigentümer in Erfahrung gebracht werden.

Die Klärung der Eigentumsverhältnisse auf der Maarau war schon mehrfach Thema, auch im Ortsbeirat. Hierzu wurde vor wenigen Jahren bereits einmal ein Übersichtsplan gefertigt und zur Verfügung gestellt (siehe Anlage), der im Wesentlichen auch heute noch so zutreffen sollte (ausgenommen das Linde-Areal, das zwischenzeitlich von der Fa. Bücher erworben wurde).

Zudem besteht für alle Ortsverwaltungen und damit auch die Ortsbeiratsmitglieder jederzeit selbst die Möglichkeit, anhand der im Intranet der LHW bereitstehenden Geodaten über die Anwendung „RIV“ (aufrufbar über den Internetexplorer - sollte den Ortsverwaltungen vertraut sein) die Grundstücks- und Eigentumssituation auf Basis aktueller Daten selbst einzusehen.



Stadt Wiesbaden

Stadt Mainz

BR-Deutschland

Bundeswasserstraßenverwaltung

Fu Lände

Privat

Land Hessen

Deutsche Bahn