



Der Oberbürgermeister

Herrn  
Hans-Martin Kessler  
Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Bau  
und Verkehr

Rathaus

6. Mai 2013

Sehr geehrter Herr Kessler,

hiermit möchte ich Ihnen eine Information zum Sachstand der Diskussion zum Car-Sharing in Wiesbaden geben.

Die Auffassung der Arbeitsgruppe der städtischen Gesellschaften SEG Stadtentwicklungsgesellschaft mbH, ESWE Verkehrsgesellschaft mbH und GWW Wiesbadener Wohnbaugesellschaft mbH zur Regelung der Stellplatzfragen und der zuständigen Dezernentin, Frau Möricke, sind unterschiedlich.

Die Diskussionsbeiträge werden in der Anlage zur Verfügung gestellt. Die Einbringung einer entsprechenden Sitzungsvorlage fällt in die Zuständigkeit des Fachdezernates.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Helmut Müller

SEG mbH · Konrad-Adenauer-Ring 11 · 65187 Wiesbaden

Konrad-Adenauer-Ring 11  
65187 Wiesbaden

Telefon 0611 / 77 808-0  
Telefax 0611 / 77 808-19

www.seg-wiesbaden.de

Landeshauptstadt Wiesbaden  
Kämmerei  
Frau Brandt-Herbert  
Hasengartenstr. 21  
65189 Wiesbaden

|                            |               |        |
|----------------------------|---------------|--------|
| LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN |               |        |
| KÄMMEREI                   |               |        |
| 20                         | 05. APR. 2013 | z.d.A. |
| WV                         |               | BuR    |
| Sekt:                      | 2001          | 2002   |
|                            | 2003          | 2004   |
|                            |               | 2005   |

Bearbeitung:  
Karin Decker

E-Mail:  
karin.decker@seg-wiesbaden.de

Durchwahl:  
77 808-23

Datum:  
04.04.2013

BH 16.4.

→ 12.2.1

### Anregungen für eine Anpassung der Stellplatzsatzung

hier: Stellungnahme zum Schreiben des Dez. IV an Herrn OB Dr. Müller vom 19.2.2013

Sehr geehrte Frau Brandt-Herbert,

zunächst vielen Dank für die Überlassung des o.g. Schreibens und für die Gelegenheit unsere Position zu den dort angeführten Argumenten darzustellen. Wir begrüßen, dass unser Papier zur Stellplatzsatzung eine Diskussion über bedarfsgerechte Stellplatzforderungen angestoßen hat, die wir gerne fortführen.

Zunächst möchten wir ein grundsätzliches Missverständnis im Schreiben des Dezernat IV richtig stellen. Das Dezernat IV geht in seinem Antwortschreiben davon aus, dass der Anlass für die Erarbeitung unserer Anregungen zur Stellplatzsatzung ein von uns vermuteter langfristiger Rückgang des Motorisierungsgrads sei, auf den jetzt bereits reagiert werden solle.

Das ist nicht richtig. Wesentliche Motivation war unsere Erfahrung, dass die gemäß Satzung geforderte Stellplatzquote bei bestimmten Nutzungen heute die tatsächlich benötigten Stellplatzzahlen z.T. deutlich übersteigt.

Dementsprechend legt unser Papier, wo möglich untermauert mit konkreten Zahlen aus Wiesbadener Projekten - ansonsten mit allgemeinen statistischen Werten, die Nutzungen dar, bei denen unseres Erachtens besonders problematische Abweichung zwischen Stellplatzforderung und -bedarf auftreten.

Zu den Unterpunkten der Stellungnahme von Dez IV:

Praxis in Wiesbaden – Stellplatzsatzung 2009:

Dezernat IV verweist auf die auch in der Stellplatzsatzung 2009, § 3 Abs. 2 enthaltene Möglichkeit im Einzelfall von den Vorgaben der Satzung abzuweichen, sofern ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf vorliegt.

In der Praxis wird diese Regelung seit Satzungsänderung 2009 nach unserer Erfahrung jedoch deutlich restriktiver gehandhabt als in den vorangegangenen Jahren. Auch aus diesem Grund halten wir eine Satzungsanpassung, die Stellplatzreduzierungen für bestimmte Nutzungen explizit vorsieht (z.B. im sozialen Mietwohnungsbau) oder Regelvermutungen benennt, die für das Vorliegen eines nach § 3 Abs. 2 zu beurteilenden Einzelfalls sprechen (z.B. bei Seniorenwohnungen) für einen weiterführenden Lösungsansatz.

Öffentlich geförderter Wohnungsbau:

Unsere Anregung die Stellplatzquote im sozialen Mietwohnungsbau zu reduzieren, stützt sich auf folgende Zahlen die in unserem Papier jeweils genauer hergeleitet wurden:

- Stellplatzanmietungsquote je geförderte Wohnung in Wiesbaden: ca. 0,5 Stp./Wohnung
- Pkw-Besitz je Haushalt im geförderten Wohnungsbau (ausgewertet für 6 exemplarische Siedlungen / Baublöcke in Wiesbaden): zwischen 0,44 und 0,74 Pkw je Haushalt

Entgegen der Stellungnahme von Dez. IV stützt sich unsere vorgeschlagene Quote von 0,7 Stellplätzen je Wohnung nicht auf den geringen Vermietungsstand (dann müsste der Quotenvorschlag auf 0,5 lauten), sondern auf den nachweisbar geringeren Motorisierungsgrad von Haushalten im geförderten Wohnungsbau

Derzeit übersteigen die Forderungen der Satzung den Bedarf deutlich – während nur 0,44 bis 0,74 Pkw je Haushalt vorhanden sind, sind 1,0 bis 1,5 Stellplätze je Haushalt zu schaffen.

Der unterdurchschnittliche Motorisierungsgrad ist auch einer der Gründe, warum eine pauschale Kopplung des Mietvertrags an die Anmietung eines Stellplatzes im geförderten Wohnungsbau problematisch ist.

Gerade bei Projekten, bei denen die Stellplätze nur in Tiefgaragen herzustellen sind, wird die Stellplatzquote zu einer finanziellen Belastung.

Um dennoch kostengünstige Sozialmieten gewährleisten zu können, muss der Einsatz an Fördermitteln erhöht werden, von denen damit im Endeffekt ein Anteil in leerstehende Stellplätze statt in kostengünstige Wohnungen investiert wird.

Wir halten es daher für notwendig über die gefundenen Einzelfall-Lösungsansätze hinaus, ein Vorgehen für alle Förderprojekte zu formulieren, das z.B. in einer per Satzung reduzierten Quote bestehen kann.

Darmstadt ist ein Beispiel für eine hessische Stadt, die dieses Vorgehen einsetzt und somit offenbar als mit der hessischen Bauordnung vereinbar bewertet.

#### Seniorenwohnungen:

Wir teilen die Einschätzung, dass unter der Bezeichnung „Seniorenwohnungen“ geführte Bauprojekte auch in Ihrem Stellplatzbedarf sehr unterschiedlich sein können und wahrscheinlich nur im Rahmen von Einzelfallbetrachtungen sinnvoll zu behandeln sind.

Die Argumentation von Dez. IV, nach der von einer Gleichbehandlung mit „normalen“ Wohnangeboten eigentlich nicht abgewichen werden könne, da eine Seniorenwohnung nicht zwangsläufig von einem Senior bewohnt werde, ist aus unserer Warte problematisch und umso weniger realistisch je spezieller das Wohnungsangebot auf die Bewohnergruppe zugeschnitten wurde.

In Anbetracht der Tatsache, dass nur 50% der über 65-jährigen über einen eigenen Pkw verfügen führt die Herangehensweise auf jeden Fall zu Stellplatzüberhängen, die es zusätzlich erschweren kostengünstige altengerechte Wohnungen anbieten zu können.

Als weitere Besonderheit kommt bei Seniorenwohnprojekten das Wohnungsgemenge hinzu. Gerade bei Projekten, die sich an ältere Senioren wenden, werden i.d.R. ca. 60% bis 70% der Wohnungen als kleinere Wohnungen für Alleinstehende geplant. Sofern ein solches Projekt z.B. in Nordenstadt umgesetzt wird, wären nach dem Gleichbehandlungsgrundsatz dennoch 1,5 Stp. für jede Wohnung nachzuweisen.

Wir hatten daher vorgeschlagen eine Einzelfallbetrachtung für Seniorenwohnungen explizit in die Satzung einzuarbeiten - auch um klar zu stellen, dass hier eine Stellplatzreduzierung ausdrücklich geprüft werden sollte.

#### Studentenwohnheime:

Hier stuft auch das Dez. IV unsere Änderungsanregung als umsetzbar ein.

#### ÖPNV-Anbindung:

Die nachweisbar niedrigeren Motorisierungsgraden in den sehr gut ÖPNV-erschlossenen Kernstadt- bzw. kernstadtnahen Bereichen beruhen neben der ÖPNV-Qualität auf einer Reihe anderer Faktoren, die insgesamt auf ein geringeres Erfordernis / geringere Attraktivität des Pkw-Besitzes hinaus laufen.

Wo es tatsächlich baulich und rechtlich möglich ist den Stellplatzforderungen gerecht zu werden, tragen die vorgeschriebenen Stellplatzquoten zu einer Ausweitung des Stellplatzangebots bei.

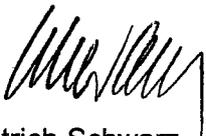
Damit sind in eng bebauten Kernstadt- und kernstadtnahen Bereichen durchaus auch stadtplanerisch unerwünschte Folgen verbunden wie: Verlust an Grün- und Freiflächen, weiter erhöhte Dominanz des Pkw im Stadtbild, Anwachsen des Ziel-/Quellverkehrs durch erhöhte Attraktivität von Pkw-Besitz und -Nutzung.

Die Entscheidung für ein Zonenmodell für Nicht-Wohnnutzungen vergleichbar zur Stadt Mainz oder für eine Reduzierung der Stellplatzquote für Wohnen in Annäherung an den tatsächlichen Motorisierungsgrad hat daher über die in der Stellungnahme von Dez. IV erwähnte Höhe der Einnahmen aus Stellplatzablösebeiträgen hinausgehende Auswirkungen, die ggf. aus den Diskussionen über die Stellplatzsatzung zunächst herausgelöst und wie von Dez. IV vorgeschlagen im Zusammenhang mit gesamtstädtischen verkehrspolitischen Weichenstellungen weiter betrachtet werden sollten.

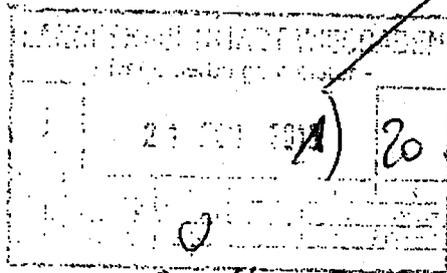
#### Car-Sharing:

Unser Vorschlag verfolgt das Ziel die Bereitstellung von Car-Sharing Stationen auf privaten Baugrund attraktiver zu machen, indem die positiven Auswirkungen – ein Car-Sharing Stellplatz setzt 4-8 Stellplätze an anderer Stelle frei – zumindest teilweise dem Bereitsteller der Car-Sharing Station zu Gute kommen. Für andere als den von uns vorgestellten Lösungsvorschlag sind wir offen.

Mit freundlichen Grüßen  
**Stadtentwicklungsgesellschaft  
Wiesbaden mbH**



Dietrich Schwarz



**WIESBADEN**

Der Magistrat

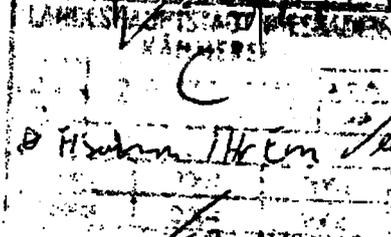
V.B. 25102

Dezernat für Stadtentwicklung,  
Bau und Verkehr

Stadträtin Sigrid Möricke

Dez. I

Herrn Oberbürgermeister  
Dr. Helmut Müller



19. Februar 2013

**Stellungnahme zu den Anregungen der SEG, der GWW und ESWE-Verkehr für eine Anpassung der Stellplatzsatzung - Bericht vom 01.03.2012**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Müller,

mit Beschluss des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 7.12.2010 wurden die städtischen Gesellschaften gebeten zu berichten, inwieweit auf den von Ihnen verwalteten Liegenschaften Parkfläche für Car-Sharing vorgesehen werden können. Dieser Bericht erfolgte im Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 25.09.2012 zum Tagesordnungspunkt Car-Sharing.

Darüber hinaus haben die städtischen Gesellschaften SEG, ESWE-Verkehr und GWW weitere Anregungen zur Stellplatzsatzung gegeben.

Zu diesen Anregungen nehme ich wie folgt Stellung:

Zutreffend wird im Vorwort der vorliegenden Anregung festgestellt, dass niemand sicher vorhersagen kann, wie sich die Anforderungen an die Sicherstellung der Mobilität der Bevölkerung in den Städten und Ballungsräumen in den vor uns liegenden 50 Jahren entwickeln werden.

Die Annahme, dass der Individualverkehr mit privat genutzten Kraftfahrzeugen in Folge einer Verknappung von Energie und einer damit einhergehenden, stetigen Verteuerung der Energiekosten zugunsten anderer Verkehrsmittel tendenziell eher zurück gedrängt werden wird, unterschätzt aus hiesiger Sicht jedoch die Leidenschaft der Kraftfahrzeugbesitzer einerseits und die Kreativität und Innovationsfähigkeit der Autoindustrie und der Energiewirtschaft andererseits. Dies gilt insbesondere dann, wenn Zeiträume von 50 Jahren ins Auge gefasst werden. Eine Prognose, die unterstellt, dass aufgrund derzeit steigender Preise für fossile Energien, mit denen der Kfz-Bestand zzt. noch zum überwiegenden Teil betrieben wird, der motorisierte Individualverkehr signifikant und dauerhaft abnimmt, erscheint vor diesem Hintergrund verfrüht und daher mehr als gewagt.

Solange der Kfz-Bestand jedoch dauerhaft nicht signifikant abnimmt, werden sich auch verfügbare Flächen für den ruhenden Verkehr, in Form von Stellplätzen für Pkw, insbesondere in den Ballungsräumen, nicht wie in dem Vorwort vorgetragen, (von selbst) verknappen.

Die vorgeschlagenen Änderungen an der 2009 geänderten Stellplatzsatzung erscheinen als Antwort auf die im Vorwort gestellte Prognose insgesamt als verfrüht und unangemessen. Sie sind abhängig von der weiteren, verkehrspolitischen Weichenstellung für ÖPNV, Car Sharing, Radverkehr, Parkraumbewirtschaftung etc. der Beratungen in den politischen Gremien, die in der nächsten Zeit anstehen.

#### Praxis in Wiesbaden - Stellplatzsatzung 2009:

§ 3 Abs. 2 der Stellplatzsatzung ermöglicht es, die Zahl der herzustellenden Stellplätze entsprechend einem festgestellten Mehr- oder Minderbedarf zu erhöhen oder zu ermäßigen, wenn sich unter Zugrundelegung der Richtzahlen im Einzelfall ein Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf ergibt.

Wie auf Seite 2 der vorliegenden Anregung dargestellt, wurde diese individuelle Regelungsmöglichkeit in der Vergangenheit bereits genutzt und einer Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze um 10 bis 30 % zugestimmt.

Insoweit hält die derzeit gültige Stellplatzsatzung bereits grundsätzlich die Möglichkeit offen, im Einzelfall individuelle Regelungen zu treffen. Diese individuellen Regelungen fanden und finden in der gelebten Praxis bereits ihre Anwendung. Dieses Vorgehen wurde gemeinsam mit Vertretern der GWW, der SEG und Ämtern meines Dezernates bereits im Frühjahr und Sommer 2012 erörtert.

#### Öffentlicher Wohnungsbau und Seniorenwohnungen

Soweit insbesondere im Bereich einkommensschwacher Haushalte Leerstand vermietbarer Stellplätze beklagt wird, belegt diese Tatsache, für sich keineswegs, dass der ins Auge gefasste Nutzerkreis in geringerer Anzahl eigene Pkws nutzt, als andere Bevölkerungskreise. Geteilt wird vielmehr die vorgetragene Vermutung, dass dieser Nutzerkreis kostenlosen Parkraum auf öffentlichen Flächen bevorzugt.

In den o.g. Gesprächen wurde in diesem Zusammenhang der Lösungsansatz zur Koppelung zwischen Wohnungsmietvertrag und Stellplatzmietvertrag und einer Untervermietung an andere Interessenten, z.B. in Innenstadtlage mit knappen Parkplätzen, im öffentlichen Raum besprochen.

Für den öffentlich geförderten Wohnungsbau ist, wie sich aktuell in der Praxis zeigt, eine Herangehensweise im Einzelfall je Bauvorhaben zielführend, um hier die konkrete verkehrliche Situation vor Ort berücksichtigen zu können.

Aus bauordnungsrechtlicher Sicht steht der folgende Sachverhalt der vorgeschlagenen weiteren Differenzierung der Stellplatzsatzung entgegen:

Nach § 55 HBO in Verbindung mit Nr. III Ziffer 1. der Anlage 2 zur HBO ist eine Nutzungsänderung von baulichen Anlagen und Räumen nur dann von der Baugenehmigungspflicht freigestellt, wenn für die neue Nutzung keine anderen oder weitergehenden öffentlich-rechtlichen, insbesondere auch bauordnungsrechtlichen Anforderungen, als für die bisherige Nutzung in Betracht kommen.

Nach der Richtzahlentabelle der zzt. geltenden Stellplatzsatzung ist die Zahl der Stellplätze für Mehrfamilienhäuser an die Zahl der Wohnungen gekoppelt. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um Wohnungen mit oder ohne Mietpreisbindung oder um Seniorenwohnungen (Anmerkung: Der Begriff „Seniorenwohnen“ ist bisher nicht definiert.) handelt. Nutzungsänderungen

von Wohnungen in Mehrfamilienhäusern bleiben somit baugenehmigungsfrei, soweit sich die neue Nutzung innerhalb der Bandbreite des Begriffs Wohnen bewegt. Eine weitere Differenzierung im Sinne der vorliegenden Anregung führt nach der eben genannten Regelung der HBO jedoch grundsätzlich immer dann zu einer Genehmigungspflicht, wenn mit einer beabsichtigten Änderung ein veränderter Stellplatzbedarf einhergeht. Dies wäre nach dem angeregten Modell z.B. dann der Fall, wenn genehmigte Seniorenwohnungen nicht mehr alleine diesem Personenkreis vorbehalten sein sollen oder die Mietpreisbindung im sozialen Wohnungsbau ausläuft. Es wäre vor dem Hintergrund des Gleichbehandlungsgebotes auch nicht möglich, z.B. nach dem Auslaufen der Mietpreisbindung auf eine Anpassung der Stellplatzzahl zu verzichten, auch wenn es zutreffen mag, dass zunächst die gleichen Personen die Wohnungen weiter bewohnen. In tatsächlicher Hinsicht wird es auch kaum möglich sein, bei Einzug eines Nicht-Seniors oder bei Auslaufen der Mietpreisbindung die dann fehlenden Stellplätze nachträglich zu schaffen.

#### Studentenwohnheime

Soweit für Studentenwohnheime eine Reduzierung der Stellplatzquote von 1 Stellplatz/3 - 4 Betten angeregt wird (zzt. 1 Stellplatz/2 Betten), bestehen keine verfahrensrechtlichen Bedenken, da Studentenwohnheime bereits derzeit als eigenständige Verkehrsquelle in der Stellplatzsatzung ausgewiesen sind.

#### ÖPNV-Anbindung

Der Anregung, in Abhängigkeit von der Qualität der Anbindung eines Vorhabens an den öffentlichen Nahverkehr bei der Bemessung der Zahl der Stellplätze feste Reduzierungsfaktoren festzusetzen, stehen rechtliche Bedenken entgegen, da dies eine Zonierung unterhalb der Größe von Ortsteilen erfordern würde.

Gleichzeitig ist zu beachten, dass hier Vorteile genutzt werden sollen, die auf einer aus Steuermitteln finanzierten guten ÖPNV-Anbindung basieren und von der jeweiligen Haushaltssituation der Stadt abhängig sind. Die Ablösungsbeträge sollten folglich weiterhin zweckgebunden dem öffentlichen Nahverkehr zugeführt werden. Bei Verzicht auf die Ablösebeiträge wären diese Maßnahmen des Garagenfonds zum Ausgleich fehlenden Parkraums nicht mehr möglich.

#### Car-Sharing

Das Thema Car-Sharing wurde im September 2012 ausführlich im Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr beraten. Entsprechende vertiefende Prüfungen sollen durchgeführt werden. (vgl. Prüfauftrag des Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr vom. 25.09.2012 „...1. Weiterhin in Zusammenarbeit mit book-n-drive und den städtischen Wohnungsgesellschaften Stellplätze zu prüfen, die für Carsharing-Fahrzeuge genutzt werden können, um zeitnah das Angebot an Carsharing-Plätzen signifikant zu erhöhen. 2. Zu prüfen, unter welchen rechtlichen Voraussetzungen und in welcher Anzahl Carsharing-Fahrzeuge gebührenfrei in allen innerstädtischen Anwohnerparkzonen abgestellt werden können. 3. Darzulegen, welche Voraussetzungen hierfür geschaffen werden müssen. 4. Darzulegen, welche Kosten durch die Einführung des Systems entstehen würden und wer diese zu tragen hätte...“)

In diesem Zusammenhang können auch Möglichkeiten der Stellplatzsatzung zur Stärkung des Car-Sharings bewertet und in den politischen Gremien beraten werden.

Zur Anrechnung von Car-Sharing-Plätzen auf privaten Flächen kann analog, wie beim Vorgehen für den öffentlichen Wohnungsbau, eine Betrachtung des Bauvorhabens im Einzelfall praktiziert werden.

Die von den Gesellschaften vorgeschlagene Regelung zur Ablösung von Stellplätzen durch die Bereitstellung von Car-Sharing-Stellplätzen, erscheint jedoch aus bauordnungsrechtlicher

Sicht problematisch und erfordert eine lückenlose Überwachung. Die Überwachung der Bereitstellung von Car-Sharing-Stationen über den gesamten Verpflichtungszeitraum ist jedoch nur mit einem erheblichen Verwaltungsaufwand zu gewährleisten. In Relation der zu erwartenden Nutzungsdauer des zugehörigen Bauvorhabens (ca. 50-80 Jahre), erscheint auch ein verpflichtender Bereitstellungszeitraum von nur 5 Jahren als viel zu kurz gewählt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'S.' followed by a large, sweeping flourish that extends to the right.



Der Oberbürgermeister

Frau  
 Stadträtin  
 Sigrid Möricke

Dezernat IV

*Handwritten notes and signatures:*  
 ✓  
 40 a IV  
 31.10.12  
 87H  
 [Signature]

31. Oktober 2012

Sehr geehrte Frau Möricke,

die Vorschläge der Arbeitsgruppe der städtischen Gesellschaften SEG Stadtentwicklungsgesellschaft mbH, ESWE Verkehrsgesellschaft mbH und GWW Wiesbadener Wohnbaugesellschaft mbH zu Stellplatzbedarf und Stellplatzsatzung sind Ihnen seit Frühjahr dieses Jahres bekannt.

Ich hatte Sie im Juni und August 2012 um eine inhaltliche und verfahrensmäßige Bewertung des Diskussionspapiers gebeten. Eine Auswertung der Vorschläge, des Berichts liegt mir bisher leider nicht vor.

Die GWW / Wiesbadener Wohnbaugesellschaft mbH bewirtschaftet - zusammen mit der GeWeGe / Gemeinnützige Wiesbadener Wohnungsgesellschaft mbH - im Wiesbadener Stadtgebiet rund 14.000 Wohneinheiten, d.h. sie verfügt über weitreichende Erfahrungen in der Wohnungsbewirtschaftung. Die Geschäftsführung der GWW begrüßt die Bemühungen, mit einem Angebot, wie die Firma book'n drive es bietet, die Parkplatzsituation mit zu entspannen. Es wurden in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft an 9 Standorten in Wiesbaden bereits Parkmöglichkeiten geschaffen. Allerdings ist ihrer Einschätzung nach eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung sinnvoll, unter Berücksichtigung auch der wirtschaftlichen Gesichtspunkte sogar notwendig.

Ich bitte Sie, mir das Ergebnis Ihrer Prüfungen zu übermitteln, gegebenenfalls auch in Form eines Entwurfs für die neue Stellplatzsatzung, die mit den beteiligten Partnern sowie den städtischen Gremien dann zu beraten wäre.

Mit freundlichen Grüßen

*Handwritten signature of Dr. Helmut Müller*

- ✓ Dr. Helmut Müller
- ✓ Durchschrift Dez. I
- ✓ WVV z.Kts.
- ✓ z.d.A. 2004

*Handwritten notes:*  
 ab  
 31.10  
 87H  
 6.11.10

*Handwritten notes and stamps:*  
 bgr  
 2  
 (7U)

Rathaus • Schloßplatz 6  
 65183 Wiesbaden  
 Telefon: 0611 31-2921  
 Telefax: 0611 31-3945  
 E-Mail: [Dezernat.I@wiesbaden.de](mailto:Dezernat.I@wiesbaden.de)