



# SITZUNGSVORLAGE

Nr. **1 8 - V - 6 6 - 0 2 3 0**  
(Jahr-V-Amt-Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) V/66

**Aufbau eines digitalen Systems zur Erhebung, Bereitstellung und Nutzung von Mobilitäts-, Umwelt- und Meteorologie-Daten als Basis für ein aktives Verkehrsmanagement - DIGI-V**

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

## Stellungnahmen

|                                     |   |   |
|-------------------------------------|---|---|
| Personal- und Organisationsamt      | nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/> | erforderlich <input type="radio"/>          |
| Kämmerei                            | reine Personalvorlage <input type="radio"/>         | → s. unten <input checked="" type="radio"/> |
| Rechtsamt                           | nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/> | erforderlich <input type="radio"/>          |
| Umweltamt: Umweltprüfung            | nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/> | erforderlich <input type="radio"/>          |
| Frauenbeauftragte nach - dem HGIG   | nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/> | erforderlich <input type="radio"/>          |
| - der HGO                           | nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/> | erforderlich <input type="radio"/>          |
| Straßenverkehrsbehörde              | nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/> | erforderlich <input type="radio"/>          |
| Projekt-/Bauinvestitionscontrolling | nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/> | erforderlich <input type="radio"/>          |
| Sonstige:                           | nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/> | erforderlich <input type="radio"/>          |

## Beratungsfolge

## DL-Nr.

(wird von Amt 16 ausgefüllt)

|    |                                       |  |   |
|----|---------------------------------------|--|---|
| a) | Ortsbeirat                            | nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>                      | erforderlich <input type="radio"/>            |
|    | Kommission                            | nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>                      | erforderlich <input type="radio"/>            |
|    | Ausländerbeirat                       | nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>                      | erforderlich <input type="radio"/>            |
| b) | Seniorenbeirat                        | nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>                      | erforderlich <input type="radio"/>            |
|    | Magistrat                             | Tagesordnung A <input checked="" type="radio"/>                          | Tagesordnung B <input type="radio"/>          |
|    | Eingangsstempel Büro des Magistrats   | Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>            |   |
|    | Stadtverordnetenversammlung Ausschuss | nicht erforderlich <input type="radio"/>                                 | erforderlich <input checked="" type="radio"/> |
|    | Eingangsstempel Amt 16                | öffentlich <input checked="" type="radio"/>                              | nicht öffentlich <input type="radio"/>        |
|    |                                       | <input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht |   |

## Bestätigung Dezernent

Andreas Kowol  
Stadtrat

## Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

- Stellungnahme nicht erforderlich  
 Die Vorlage erfüllt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen.  
 → siehe gesonderte Stellungnahme

Imholz  
Stadtkämmerer

## A Finanzielle Auswirkungen

Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind  **keine** finanziellen Auswirkungen verbunden.  
 finanzielle Auswirkungen verbunden.  
 (in diesem Fall bitte weiter ausfüllen)

### I. Aktuelle Prognose Ergebnisrechnung Dezernat

HMS-Ampel  rot  grün Prognose Zuschussbedarf:

abs.: \_\_\_\_\_  
 in %: \_\_\_\_\_

### II. Aktuelle Prognose Investitionsmanagement Dezernat

Investitionscontrolling  Investition  Instandhaltung

Budget verfügte Ausgaben (Ist):

abs.: \_\_\_\_\_  
 in %: \_\_\_\_\_

### III. Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um  Mehrkosten  
 budgettechnische Umsetzung

| IM                             | CO | Jahr          | Bezeichnung                           | Gesamtkosten in € | darin zusätzl. Bedarf apl/üpl in € | Finanzierung (Sperr-, Ertrag) in € | Kontierung (Objekt) | Kontierung (Konto) | Bezeichnung  |
|--------------------------------|----|---------------|---------------------------------------|-------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------|--------------------|--|
| x                              |    | 2018 bis 2019 | Digitalisierung des Verkehrs          | 18.191.559        | 18.191.559                         |                                    |                     |                    |  |
|                                | x  | 2018 bis 2019 | Digitalisierung des Verkehrs          | 11.181.000        | 11.181.000                         |                                    |                     |                    |  |
|                                | x  | 2018 bis 2021 | unmittelbar geförderte Personalkosten | 645.449           | 645.449                            |                                    |                     |                    |  |
|                                |    | 2018 bis 2020 |                                       |                   |                                    | 15.009.004                         |                     |                    | Fördergeber Bund   |
|                                |    |               |                                       |                   |                                    | 15.009.004                         |                     |                    | Landeshauptstadt Wiesbaden, ggf. Land Hessen, wird noch festgelegt gemäß Beschlusspunkte 3 und 4 |
|                                |    |               |                                       |                   |                                    |                                    |                     |                    |  |
|                                |    |               |                                       |                   |                                    |                                    |                     |                    |  |
| <b>Summe einmalige Kosten:</b> |    |               |                                       | <b>30.018.008</b> | <b>30.018.008</b>                  | <b>30.018.008</b>                  |                     |                    |  |

|                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|                           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Summe Folgekosten:</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:

## **B Kurzbeschreibung des Vorhabens**

Die Inhalte dieses Feldes werden (außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen) im Internet/Intranet veröffentlicht und dürfen den Umfang von 1200 Zeichen nicht überschreiten (soweit erforderlich: Ergänzende Erläuterungen s. Pkt. IV.; bei einigen Vorlagen (z. B. Personalvorlagen) entfallen die weiteren Ausführungen ab Pkt. I.)

Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Es handelt sich um ein **Pflichtfeld**.

Das Tiefbau- und Vermessungsamt beabsichtigt den Aufbau eines digitalen Systems zur Erhebung, Bereitstellung und Nutzung von Mobilitäts-, Umwelt- und Meteorologie-Daten als Basis für ein aktives Verkehrsmanagement (DIGI-V Wiesbaden). Dadurch wird eine innovative, intelligente Steuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs möglich. Das Projekt soll auch dazu beitragen, über die Senkung der Stickoxidbelastung Fahrverbote zu vermeiden. Hierfür werden von der Bundesregierung Fördermittel i.H.v. bis zu ca. 15 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

### **Anlagen:**

1. Green City Masterplan WI-Connect
2. Förderantrag „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme - Erster Aufruf“ - DIGI-V Wiesbaden
3. Kurzpräsentation DIGI-V
4. Beschluss Nr. 0055 zur Vorlage Nr. 18-F-21-0023 vom 06.03.2018
5. Personalkostenberechnung

## **C Beschlussvorschlag:**

1. Der Umsetzung der Maßnahmen entsprechend den Erläuterungen zum Förderantrag DIGI-V (Anlage 2) wird im Grundsatz zugestimmt.
2. Die Kostenaufstellung entsprechend dem Förderantrag in Höhe von ca. 30 Mio. € (Anlage 2, Seite 32 bis 34) wird genehmigt. Hierbei wird eine Förderquote von 50 % und somit Eigenmittel von bis zu 15 Mio. € angesetzt.
3. Der Magistrat wird gebeten, die bereits laufenden Gespräche mit dem Land Hessen bezüglich einer Mitfinanzierung zum Abschluss zu bringen mit dem Ziel, den Eigenanteil der LHW entsprechend zu reduzieren.
4. Die Deckung des Eigenanteils der LHW erfolgt in Abstimmung der Dezernate V/66 und VI/20 unter Einbeziehung des vorhandenen Budgets von Dezernat V. Ein abgestimmter Finanzierungsvorschlag wird den städtischen Gremien in einer gesonderten Sitzungsvorlage noch im Jahr 2018 vorgelegt.
5. Dez V/66 wird ermächtigt, mit den vorbereitenden Arbeiten (Planung und Ausschreibung) zu beginnen, um die Umsetzung der Maßnahmen innerhalb der vorgegebenen Fristen des Förderprogramms erreichen zu können.
6. Die Kostenschätzung umfasst Personalkosten i.H.v. 1,6 Mio. €, die sich wie folgt zusammensetzen: 7 VZÄ (1 VZÄ E13 (Verkehrsplaner Master/Diplom TU/TH), 2 VZÄ (E12, Verkehrsplaner Master, Bachelor, Diplom FH oder vergleichbar), 3 VZÄ (E9b/c, Bachelor/Techniker/Meister oder vergleichbar), 1 VZÄ (E8, Elektriker/Energieelektroniker oder vergleichbar). Das erforderliche Personalbudget und die erforderlichen Planstellen werden Dezernat V/66 für eine auf drei Jahre befristete Stellenbesetzung außerhalb der Orientierungsrahmendaten zugesetzt (Anlage 5).
7. Die haushaltsrechtliche und haushaltstechnische Umsetzung erfolgt durch Dezernat VI/20.

## D Begründung

### I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

Das geförderte Projekt DIGI-V stellt die Basis für die Umsetzung vielfältiger Maßnahmen dar, die im Statusbericht Masterplan „WI CONNECT“ (Anlage 1) als kohärentes Gesamtkonzept beschrieben sind.

Ziel der im Weiteren beschriebenen Maßnahmen ist neben einer deutlich verbesserten Steuerung des Verkehrsflusses im MIV, Radverkehr und ÖPNV auch die Erhöhung der Attraktivität eines beschleunigten ÖPNV, wodurch sich Verkehrsmittelwahländerungen zugunsten des Radverkehrs und des ÖPNV zu erwarten sein werden. Mit den unter D-1 bis D-3 beschriebenen Maßnahmen wird das Ziel der Reduzierung der Luftschadstoffe merklich erreichbar.

D-1 Stufenkonzept für die Umsetzung eines **proaktiven, umweltsensitiven Verkehrsmanagements** mit Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktion (Transparenz, Datenarchitektur, dynamische Tempolimits).

| Nr.   | Maßnahme  | Kurzbeschreibung  | Auswirkung Reduzierung NO <sub>2</sub> (mittelbar, niedrig, mittel, hoch) | Fristigkeit (sofort, kurzfristig, mittelfristig, langfristig) ▾ |
|-------|---|---|---|---|
| D-1   | <b>Proaktives, umweltsensitives Verkehrsmanagement</b>              |   |   |   |
| D-1-1 | Verkehrsdatenerfassung  | Installation Verkehrskameras (Hard- und Software, Schleifenkontakten, Radzählanlagen, Blitzersäulen mit zusätzlichen Funktionen, Aufrüsten/Ersetzen der Straßenlaternen (intelligente Beleuchtung, Bewegungssensoren, Parkraumüberwachung), Sensorik Parkleitsysteme (Info über Restkapazitäten, Belegung), Partnerschaften zur Generierung von Daten des Wirtschaftsverkehrs, Kooperation mit Verkehrsdienstleistern zur Erstellung Lagebild (TOMTOM; DHL)   | mittelbar   | kurz- bis mittelfristig   |
| D-1-2 | Digitale Datengrundlage Stadt                                       | Geobasisinformationen (Basiskartenwerke der Stadtvermessung werden digitalisiert, STRIS, GIS, LIS (auf Grundlage GIS) ; Straßen-Informationssystem (Funktionsübergreifendes Geo-Informationssystem, in dem alle Straßenelemente verortet sind); Geoportal (open data), Datenpool Verkehrsgutachten; Einheitliche Datenbasis und Standards,  | mittelbar   | sofort  |
| D-1-3 | Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan (VEP)                       | Verkehrsentwicklungsplan: Verkehrsmodell anhand von Zahlen aus Zählungen, die für lokale Untersuchungen verwendet werden  | mittelbar   | sofort bis kurzfristig  |
| D-1-4 | Umweltsensitive und netzadaptive Verkehrslenkung und -steuerung     | Lichtsignalanlagen (Modernisierung und Koordinierung; Flächendeckender Einsatz von INES (Überarbeitung sämtlicher vorhandener Signalpläne plus Erstellung neuer Signalpläne); ÖPNV-Beschleunigung an LSA; )Online-Wettermeldung mit DWD (Pilot), Umweltinformationssystem des Umweltamtes, Steuerung und Abstimmung mit KEP Dienstleistern (Lieferzeiten), LKW-Lotse der ivm (Vorrangstraßen für LKW; Restgrünanzeige für Radfahrer an LSA<br>-> Basis für Tempolimits (Tempo-30)   | hoch  | sofort bis kurzfristig  |
| D-1-5 | Ertüchtigung und Koordinierung der Lichtsignalanlagen               | 220 Lichtsignalanlagen, nicht alle koordiniert und ÖPNV-Beschleunigt (ca. 60 Anlagen), aber alle am Verkehrsrechner angeschlossen<br>19 grüne Wellen, vier Signalzeitenpläne: SPL1 (Tagesprogramm), SPL2 (Frühspitze), SPL3 (Nachmittagsspitze), SPL7 (Verkehrsabhängige Steuerung)<br>Relevante Anlagen werden durch TASS (Verkehrsabhängige Signalplanauswahl) gesteuert<br><br>Umstellung auf INES (Pilotprojekt Schiersteiner Straße), Flächendeckender Einsatz von INES (Überarbeitung sämtlicher vorhandener Signalpläne plus Erstellung neuer Signalpläne) | mittel  | sofort bis kurzfristig  |
| D-1-6 | Digitales Antragsmanagement / Optimierung von Genehmigungsprozessen | Standardisierung und durchgängige Prozesse;<br>Schnellerer Zugriff auf Daten für schnellere und einfachere Bearbeitung von Genehmigungsprozessen für z.B. Ausnahmegenehmigungen für Einfahrt von E-Fahrzeugen, Lieferanten, LKW, Anwohner etc.  | mittelbar   | kurz- bis mittelfristig   |

D-2 **Digitalisierung des ÖPNV** und Nutzung der Potenziale zur Kapazitätssteigerung, Attraktivierung durch Kundenzentrität, multi- und intermodale Vernetzung und Abstimmung/Optimierung der Betriebsabläufe (intern, mit Mainz, Mainz-Bingen, Rheingau-Taunus-Kreis (RTK) und Region Frankfurt RheinMain (FRM), Mobilitäts-App, Datenplattform

| Nr.   | Maßnahme  | Kurzbeschreibung  | Auswirkung Reduzierung NO <sub>2</sub> (mittelbar, niedrig, mittel, hoch) | Fristigkeit (sofort, kurzfristig, mittelfristig, langfristig) |
|-------|---|---|---|---|
| D-2   | Digitalisierung des ÖPNV  |   |   |   |
| D-2-1 | Weiterentwicklung RBL System, Implementierung Zentraler Verkehrsrechner | RBL-System der ESWE Verkehr (Vorläufer des ITCS-Systems): Echtzeitinformation in Verkehrsleitzentrale angezeigt, Unterstützung Betriebsfluss und Disposition; Übermittlung Fahrzeug-Daten wie Grad der Auslastung/Überbesetzung, Unfallmeldung über Taster. Informationsgebung im Bus, GPS-Tracking Busse; Fahrzeug-Telemetriedaten für Fahrtprognosen (externe Daten mit einbezogen, z.B. Temperaturverlauf vom DWD, Großevents); Umstellung ESWE Verkehr auf Digitalfunk); Leitplatz ESWE Verkehr (auch für Umland) | mittelbar   | sofort  |
| D-2-2 | Entwicklung einer multimodalen Datenplattform                           | Erhebung und Erfassung von Verkehrs- und Mobilitätsdaten; Daten-Zusammenführung/Integration MIV, ÖPNV, Paratransit, Radverkehr, E-Mobilitätsdienstleistungen; Bedienung Informationssysteme (individuell/kollektiv/stationär/mobil); Integration und Entwicklung einer Mobilitäts-App   | mittelbar   | kurzfristig   |
| D-2-3 | Mobility-as-a-Service; Mobilitätsdienstleister ESWE Verkehr             | Einheitliche Benutzeroberfläche ÖV gesamt (zum Kunden) - Ziel: Basisangebote verknüpfen, Mobilität aus einer Hand, für jeden Zweck das richtige Angebot, differenzierte Systeme, Nutzen statt besitzen, eigenen PKW überflüssig machen. Ansatz: ein Dienstleistungspaket, Zuständigkeit für Gesamtnetz.   | mittelbar   | kurzfristig   |

### D-3 Beschleunigung Modal Shift - Kommunikation und Informationskampagnen/Runde Tische zur Steigerung der persönlichen Bereitschaft der Bürger und Unternehmen zur Teilnahme an der Mobilitätswende

| Nr.   | Maßnahme  | Kurzbeschreibung   | Auswirkung Reduzierung NO <sub>2</sub> (mittelbar, niedrig, mittel, hoch) | Fristigkeit (sofort, kurzfristig, mittelfristig, langfristig) |
|-------|---|--|---|---|
| D-3   | Beschleunigung Modal/Shift; Kampagnen   |  |   |   |
| D-3-1 | Informationskampagnen/ Kommunikation Bewusstsein Mobilitätswende. PR/Werbung/ Image; Kooperation mit Medien/Zeitungen | Bewusstseinsbildung zur Mobilitäts- und Verkehrswende, Sensibilisierung für schwächere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kinder, SeniorInnen, Mobilitätseingeschränkte); Sensibilisierung für Umweltbelange und ressourcenschonendes Verhalten. Wahrnehmung erhöhen – Verkaufsargumente: Pünktlich, sauber, zuverlässig, sicher, hoher Takt, dichtes Netz; günstiger, schneller Nutzung des Infotainment-Systems in Straßenbahnen und Bussen für eigene Kommunikation/PR - Imagemaßnahmen Kundenbindung. | mittelbar   | sofort bis kurzfristig  |

Weiterhin werden durch die Planung und Umsetzung der Maßnahmen des Projektes DIGI-V die aus dem Beschluss Nr. 0055 zur Vorlage Nr. 18-F-21-0023 vom 06.03.2018 resultierenden Arbeitsaufträge insb. bezüglich des Punktes 7. sowie parallel auch des Punktes 1. aus dem Beschluss erfüllt (Anlage 4).

## II. Demografische Entwicklung

(Hier ist zu berücksichtigen, wie sich die Altersstruktur der Zielgruppe zusammensetzt, ob sie sich ändert und welche Auswirkungen es auf Ziele hat. Indikatoren des Demografischen Wandels sind: Familiengründung, Geburten, Alterung, Lebenserwartung, Zuwanderung, Heterogenisierung, Haushalts- und Lebensformen)

Das System reagiert flexibel auf verschiedenste Anforderungen und berücksichtigt damit systemimmanent auch die Anforderungen unterschiedlicher Zielgruppen.

### **III. Umsetzung Barrierefreiheit**

*(Barrierefreiheit nach DIN 18024 (Fortschreibung DIN 18040) stellt sicher, dass behinderte Menschen alle Lebensbereiche ohne besondere Erschwernisse und generell ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierbei ist insbesondere auf die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung zu achten bei der Erschließung von Gebäuden und des öffentlichen Raumes durch stufenlose Zugänge, rollstuhlgerechte Aufzüge, ausreichende Bewegungsflächen, rollstuhlgerechte Bodenbeläge, Behindertenparkplätze, WC nach DIN 18024, Verbreitung von Informationen unter der Beachtung der Erfordernisse von seh- und hörbehinderten Menschen)*

Die Barrierefreiheit findet in den der Umsetzung zu Grunde liegenden technischen Richtlinien bereits in vollem Umfang Berücksichtigung. Durch das innovative Datenmanagement ergeben sich zudem erweiterte, über die Richtlinien hinausgehende Anwendungsmöglichkeiten auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit.

### **IV. Ergänzende Erläuterungen**

(Bei Bedarf können hier weitere inhaltliche Informationen zur Sitzungsvorlage dargelegt werden.)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt für die Digitalisierung des Verkehrssystems, die kurz- und mittelfristig zur Emissionsreduzierung der Luftschadstoffe Fördermittel zur Verfügung. Die Landeshauptstadt Wiesbaden kann aus diesem Förderprogramm eine Zuwendung von insg. bis zu ca. 15 Mio. Euro erhalten.

Die Grundidee hinter den Maßnahmen aus dem Projekt DIGI-V besteht darin, zunächst ein breit angelegtes Erfassungs- und Weiterverarbeitungssystem für verkehrs- und umweltbezogene Daten aufzubauen. Diese Daten werden über die parallel vorgesehenen Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrs in vielfältiger Hinsicht verwendet, wie beispielsweise zur verkehrs- und netzadaptiven Steuerung von Lichtsignalanlagen und dynamischen Verkehrszeichen und Leiteinrichtungen. Darüber hinaus lassen sich verschiedenste Angebotssysteme wie individualisierte Produkte des öffentlichen Verkehrs, Car- und Bike-Sharing Systeme sowie Konzepte der City-Logistik aufbauen und steuern.

So entsteht ein hochgradig vernetztes System zur flexiblen Steuerung unterschiedlichster Bereiche des Verkehrs. Dabei soll nicht nur die Einbindung des heutigen technischen Entwicklungsstandes sondern insbesondere die Etablierung einer ausbaufähigen Basis für die Einbindung und Weiterentwicklung zukünftiger Technologien erfolgen.

Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen verfolgt V/66 insbesondere folgende Ziele,

- eine effizientere und ressourcenschonendere Verteilung des Verkehrs hin zu Radverkehr und ÖPNV
- eine flüssigere und damit emissionsärmere Abwicklung des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehrs
- eine effizientere Nutzung durch Erhöhung der Besetzungsgrade aller Verkehrsträger (z.B. durch App-basierte Bildung von Fahrgemeinschaften, Buchung von Parkplätzen, Carsharing und ÖPNV-Angeboten, etc.)

Die Maßnahmen dienen auch als Baustein, um über die Senkung der Stickoxidbelastung Fahrverbote zu vermeiden.

Für weitere Details wird auf die Anlagen 3 und 5 verwiesen. Neben den unmittelbar geförderten und explizit im Förderantrag ausgewiesenen Personalkosten in Höhe von 645.449 € sind weitere Personalkosten in Höhe von ca. 900.000 € in den Einzelpositionen zur Technologie als Eigenanteile der Landeshauptstadt Wiesbaden enthalten.

Die Fördergelder des Bundes i.H.v bis zu 15 Mio. € können nur abgerufen werden, wenn die o. g. Eigenfinanzierung gesichert ist.

Der Zeitraum für die Verausgabung der Mittel ist bis 31.12.2019 begrenzt. Die LHW muss die Eigenmittel im Gesamtprojektzeitraum bereitstellen, die Höhe des Förderbetrages richtet sich nach den Gesamtkosten (50% Förderanteil).

#### **V. Geprüfte Alternativen**

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen.)

/

Wiesbaden, 14. August 2018

Andreas Kowol  
Stadtrat