



# SITZUNGSVORLAGE

Nr. 1 9 - V - 6 6 - 0 0 0 2  
(Jahr-V-Amt-Nr.)

Betreff: Dezernat(e) V/66

Urbane Logistik: Maßnahmen zur Entwicklung einer umweltfreundlichen und effizienten  
 Innenstadt-Logistik und Finanzierung

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

## Stellungnahmen

Personal- und Organisationsamt	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" 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"/>

<b>Beratungsfolge</b>		<b>DL-Nr.</b> <small>(wird von Amt 16 ausgefüllt)</small>	
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"/> <b>wird im Internet/PIWI veröffentlicht</b>	

## 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 Stand: 01.02.2019

Budget verfügte Ausgaben (Ist): abs.: 43.610.618 €  
 in %: 57,57

### III. Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um  Mehrkosten  
 budgettechnische Umsetzung

IM	CO	Jahr	Bezeichnung	Gesamt-kosten in €	darin zusätzl. Bedarf apl/üpl in €	Finanzierung (Sperre, Ertrag) in €	Kontierung (Objekt)	Kontierung (Konto)	Bezeichnung
x		2019/ 2020	Vergabe von Aufträgen	471.240	471.240			616650	INS-Projekt
x		2019/ 2020	Beschaffungen	714.000	714.000			842200	INV-Projekt
	x	2019/ 2020	Unmittelbar geförderte Personalkosten	200.355	200.355		1100031	630000	66 Zentrale Dienste
						235.620			Zusetzung Eigenmittel gemäß Beschlusspunkt 4
						235.620			Fördermittel Bund
						357.000			Zusetzung Eigenmittel gemäß Beschlusspunkt 4
						357.000			Fördermittel Bund
						100.178			Zusetzung Eigenmittel gemäß Beschlusspunkt 7
						100.177			Fördermittel Bund
<b>Summe einmalige Kosten:</b>				<b>1.385.595</b>	<b>1.385.595</b>	<b>1.385.595</b>			

	x	2021	Personalkosten	85.867	85.867		1100031	630000	66 Zentrale Dienste
						85.867			Zusetzung gemäß Beschlusspunkt 7
<b>Summe Folgekosten:</b>				<b>85.867</b>	<b>85.867</b>	<b>85.867</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**.

Maßnahmen im Bereich der urbanen Logistik wird ein hohes Stickstoffoxid-Reduktionspotenzial zugerechnet. Darüber hinaus ist die urbane Logistik wirtschaftsrelevant und kann zur Attraktivierung der Innenstadt beitragen. Es liegen Beschlüsse der Gremien der Stadtverordnetenversammlung vor, zur Erstellung eines Logistikkonzepts (Nr. 0138, Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 13.09.2016), zur Einrichtung von Mikro-Depots und zu einem LKW-Durchfahrverbot (Nr. 0379, Stadtverordnetenversammlung am 6.09.2018 und Nr. 0055 1c, Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 06.03.2018). Die urbane Logistik ist sowohl Teil des Luftreinhalteplans des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz für den Ballungsraum Rhein-Main, 2. Fortschreibung, Teilplan Wiesbaden, als auch des „Green City Plan - Masterplan WI-Connect“ der Landeshauptstadt Wiesbaden vom 31.07.2018. Für das Vorhaben "Digi-L" liegt eine Förderzusage des Bundes vor. Hierfür werden Fördermittel von der Bundesrepublik von bis zu 692.797,56 Euro ausgezahlt, allerdings nur wenn die Landeshauptstadt Wiesbaden Komplementärmittel in gleicher Höhe bereitstellt.

### Anlagen:

1. Beschlüsse  
Nr. 0379 der Stadtverordnetenversammlung vom 06.09.2018,  
Nr. 0055 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr zur Vorlage Nr. 18-F-21-0023 vom 06.03.2018 sowie  
Nr. 0138 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 13.09.2016
2. Förderantrag „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme - dritter Aufruf“ DIGI-L Wiesbaden
3. Vorhabenbeschreibung „Digitalisierung der Logistik der Landeshauptstadt Wiesbaden (DIGI-L)“
4. Zuwendungsbescheid vom 12.12.2018

## C Beschlussvorschlag:

1. Die Vorhabenbeschreibung zum Förderantrag (Anlage 3) wird zur Kenntnis genommen.
2. Folgende Maßnahmen sind prioritär anzugehen:
  - a. Die Umstellung der Paketlogistik, hin zu einer umweltfreundlichen letzte Meile-Belieferung mittels Einrichtung von innenstadtnahen Paketumschlagplätzen (Mikro-Depots), wird auf den Weg gebracht. Die dafür notwendigen Flächen sind zu identifizieren und bei Eignung von der Landeshauptstadt Wiesbaden bereit zu stellen.
  - b. Die Einführung „intelligenter Ladezonen“ ist vorzubereiten. Dabei ist die Nutzung einer App-gesteuerten Zugangskontrolle zu prüfen. Vorgesehen ist ein Pilot in einer Innenstadtstraße mit Einzelhandel.
  - c. Es ist ein Stufenkonzept mit Zielen, Handlungsfeldern und Maßnahmen für eine neuartige effiziente Logistik zu formulieren. Dieses soll auch die Maßnahmen unter a. und b. berücksichtigen.
3. Die Konzepterstellung ist durch eine Arbeitsgruppe aus Stadtverwaltung, Fachverbänden (z.B. KEP-Vertreter, IHK) und Hochschulen zu initiieren und zu begleiten.
4. Die Deckung des 50-prozentigen Eigenanteils der jährlichen Ist-Ausgaben erfolgt jeweils im Rahmen des Jahresabschlusses aus den nicht verausgabten Mitteln des IM-Haushalts des Dezernat V.
5. In dem Umfang, in dem das Investitionsbudget für DIGI-L in Anspruch genommen wird, sind die Mittel für die ursprünglich im Investitionsbudget veranschlagten Maßnahmen über die Dezernatseckwerte hinaus im Haushalt 2020/21 bis zu einer Höhe von 592.620,00 Euro zusätzlich zur Verfügung zu stellen.
6. Da eine genaue Abgrenzung zwischen Instandhaltung und Investition zum jetzigen Zeitpunkt

- nicht möglich ist, können Mittel nach Abstimmung mit der Anlagenbuchhaltung von der Instandhaltung in die Investition ohne weitere Genehmigung verschoben werden.
7. Es wird zur Kenntnis genommen, dass bei dem Tiefbau- und Vermessungsamt in der Stabstelle 660001 Großprojekte und Werbenutzung ein zusätzlicher unbefristeter Personalbedarf von 1 VZA, E 13 besteht. Ein weiterer befristeter Bedarf von 1 VZA E 13 wird für 9 Monate benötigt.
  8. Aus diesem Grund wird bei dem Tiefbau- und Vermessungsamt in der Stabstelle 660001 Großprojekte und Werbenutzung eine Vollzeitplanstelle E 13 zum Stellenplan 2020/2021 geschaffen. Die Planstelle kann vorab der Beschlussfassung und Genehmigung des Stellenplanes 2020/2021 ab Juni 2019 überplanmäßig besetzt werden. Eine befristete Planstelle E 13 für 9 Monate wird geschaffen und kann ab Juni 2019 ebenfalls besetzt werden.
  9. Die nicht geförderten Personalkosten im Zeitraum 2019-2021 werden dem Tiefbau- und Vermessungsamt auf der personalführenden Kostenstelle 1100031 außerhalb der Orientierungsrahmendaten zugesetzt.
  10. Dezernat V/66 wird beauftragt, jeweils zum Jahresabschluss über den Verausgabungsstand den Gremien in Form einer Sitzungsvorlage zu berichten.
  11. Die haushaltsrechtliche und haushaltstechnische Umsetzung erfolgt durch Dezernat III/20.

## D Begründung

### I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

Die Kurier-, Express- und Paket-Branche (KEP) in Deutschland ist ein schnell wachsender Markt. Seit dem Jahr 2000 betrug der Anstieg der Sendungen insgesamt 74 Prozent bezogen auf 2015. Bis zum Jahr 2020 erwartet die Branche einen weiteren Anstieg des Sendungsvolumens auf knapp 3,8 Mrd. Sendungen.<sup>1</sup> Rund 90 Prozent der KEP-Dienstleisterflotte fährt mit Diesel, so eine am 08.08.2016 von der DVZ veröffentlichte Zahl.<sup>2</sup>

Der überhandnehmende Lieferverkehr in den Innenstädten mit den Auswirkungen auf Luftverschmutzung, Lärm, Platzverbrauch, Sicherheitsrisiko, Störung des Stadtbildes wird von breiten Bevölkerungsschichten als großes Problem angesehen. Da der Wirtschaftsverkehr unverzichtbar ist, damit Städte funktionieren und sich weiter entwickeln können<sup>3</sup>, hat sich der Deutsche Städtetag in einem Positionspapier für eine Mobilitätswende und die Umorganisation des Lieferverkehrs und der Warenlogistik auf der letzten Meile ausgesprochen. Nötig seien vor allem leise, saubere und sichere Leichtfahrzeuge mit alternativen Antrieben oder auch Lastenfahräder.

Zudem ist über die letzten Jahre, bezogen auf den stationären Handel, folgender Trend zu beobachten: Lieferungen von kleinen Sendungsgrößen in verkürzten Zeitabständen lösen die bis dato vorherrschende expeditionell geprägte Transportabwicklung mit mehrtägigen Lieferfristen und großen Sendungsumfängen ab und befördern ein weiteres schnelles Wachstum des KEP-Marktes. Die steigenden Flächenmieten in der Innenstadt bei gleichzeitig hohem Kostendruck und zunehmenden Kundenanforderungen zwingen den stationären Einzelhandel in City-Lagen dazu, seine Verkaufsflächen weiter zuungunsten der Lagerflächen zu optimieren.<sup>4</sup> Der Anteil der Lagerfläche an der mittleren Verkaufsfläche in deutschen Einzelhandelsfilialen betrug 2007 durchschnittlich nur 1,43%.<sup>5</sup> Es ist davon auszugehen, dass dieser Wert mittlerweile weiter

---

<sup>1</sup> Vgl. HSBA Hamburg School Of Business Administration: Last-Mile-Logistics Hamburg – Innerstädtische Zustelllogistik, Studie im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, Mai 2017, S. 3 ff.

<sup>2</sup> Vgl. HSBA Hamburg School Of Business Administration: Last-Mile-Logistics Hamburg – Innerstädtische Zustelllogistik, Studie im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, Mai 2017, S. 82 ff.

<sup>3</sup> Vgl. Deutscher Städtetag: Nachhaltige städtische Mobilität für alle, Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht, Positionspapier des Deutschen Städtetages 2018

<sup>4</sup> Vgl. HSBA Hamburg School Of Business Administration: Last-Mile-Logistics Hamburg – Innerstädtische Zustelllogistik, Studie im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, Mai 2017, S. 6 ff.

<sup>5</sup> Vgl. Kotzab et al: Beschreibung, Analyse und Bewertung von Instore-Logistikprozessen, in Zeitschrift für

gesunken ist. Um dennoch eine hohe Produktvielfalt anbieten zu können, sind kurze Lieferzeiten bei hoher Lieferfrequenz und kleinen Sendungsgrößen unabdingbar. Dies führt zu einer weiteren Stärkung der KEP-Dienstleister. Bereits zwischen 70 und 80 Prozent der Einzelhändler erhalten ihre Waren von einem KEP-Dienstleister.<sup>6</sup>

Durch den verstärkten Kundenwunsch einer sehr schnellen Belieferung entstehen neue Logistikkonzepte (wie beispielsweise von Amazon Prime Now), deren Belieferung von Montag bis Samstag von 08:00 Uhr bis 24:00 Uhr möglich ist und den Kunden die Optionen gibt, gegen Aufpreis eine Lieferung innerhalb einer Stunde oder innerhalb eines 2-Stunden-Fensters zu wählen. Dieser Service wird aktuell in Berlin und im Raum München angeboten und es ist davon auszugehen, dass eine Ausweitung auf weitere Städte vorgenommen wird. Neben dem klassischen Online-Handel spielt auch das Thema Cross-Channel eine zunehmend wichtige Rolle, Business-to-Business (B2B) und Business-to-Consumer (B2C)-Geschäft vermischen sich immer stärker. Dies gilt insbesondere für das Retourenhandling, da Konsumenten ihre Pakete nicht nur beim Logistikdienstleister selbst, sondern auch im stationären Handel zurückgeben können. Damit wird auch die Handelsfiliale zu einer Art Paketshop.<sup>7</sup>

Für Wiesbaden liegen bisher kaum fundierte Erkenntnisse über Struktur und Entwicklung des Lieferverkehrs vor, was aber nicht ungewöhnlich ist, da der Wirtschaftsverkehr als eigenständiges Phänomen in der kommunalen Praxis der Verkehrs- und Stadtplanung bislang offenbar wenig Berücksichtigung fand.<sup>8</sup> Dieser Sachverhalt mag nicht ungewöhnlich sein - ist aber heute nicht mehr hinnehmbar. Was man nicht messen kann, kann man auch nicht steuern: Viele Bürgerinnen und Bürger beklagen eine objektive Überhandnahme der Fahrzeuge der KEP-Dienstleister, die quasi überall in großer Anzahl in der Innenstadt fahren und stehen: in der Fußgängerzone, auf öffentlichen Plätzen, auf den Bus- und Fahrspuren, auf Geh- und Radwegen. Oft handelt es sich bei den Fahrzeugen um Kleintransporter („Sprinter“). Hier ist also ein klarer Ansatzpunkt für die Reduzierung von Stau, Lärm und Emissionen durch Bündelung, Lenkung und Verkehrsvermeidung.

Erste Zwischenergebnisse des Forschungsvorhabens „Analyse des Wirtschaftsverkehrs in der Innenstadt der Landeshauptstadt Wiesbaden“ von der Frankfurt University of Applied Sciences, Fachgruppe Neue Mobilität, Prof. Dr. Petra K. Schäfer (Projektleitung) in Kooperation mit der Hochschule RheinMain Wiesbaden, Fachbereich Wiesbaden Business School, Prof. Dr. Benjamin Bierwirth, bestätigen, dass weniger als ein Drittel der untersuchten Fahrzeuge innerhalb des „historischen Fünfecks“ auf ausgewiesenen Parkflächen halten, um ihre Liefervorgänge abzuwickeln (Untersuchungszeitraum November 2018).

Das skizzierte Aufgabenfeld urbane Logistik soll nun mit der vorliegenden Sitzungsvorlage systematisch angegangen werden. Es liegen Beschlüsse der Gremien der Stadtverordnetenversammlung vor, über die Erstellung eines Logistikkonzepts, die Einrichtung von Mikro-Depots und ein LKW-Durchfahrverbot. Der Luftreinhalteplan des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz für den Ballungsraum Rhein-Main, 2. Fortschreibung, Teilplan Wiesbaden sieht die Einrichtung von Mikro-Depots am Rande der Innenstadt und „intelligente Ladezonen“ vor. Eine weitere Maßnahme, die Kaufprämie für Lastenräder, ist bereits in der Umsetzung.

Maßnahmen im Bereich der urbanen Logistik wird ein hohes Stickstoffoxid-Reduktionspotenzial zugerechnet. Für das Vorhaben "Digi-L" liegt eine Förderzusage des Bundes vor. Hierfür werden Fördermittel von der Bundesrepublik von bis zu 692.797,56 Euro ausgezahlt, allerdings nur wenn die Landeshauptstadt Wiesbaden Komplementärmittel in gleicher Höhe bereitstellt.

Ziel ist es, (1) ein Stufenkonzept mit Zielen, Handlungsfeldern und Maßnahmen für eine neuartige effiziente Logistik zu formulieren, (2) eine Koordinationseinheit in Form eines DIGI-L Kompetenzzentrums für das City Logistik Management in der Landeshauptstadt Wiesbaden zu institutionalisieren. Sofern Punkt (3) der Förderzusage, ein Pilot zur qualitativen Erfassung der Lkw-Verkehre an ausgewählten Haupteinfallstraßen Wiesbadens zur Transparenzsteigerung und

---

Betriebswirtschaft: ZfB Weisbaden: Gabler/GWV-Fachverlag, Vol. 77, No. 11, p. 1135-1158, 2007

<sup>6</sup> Vgl. Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML im Auftrag der IHK mittleres Ruhrgebiet: Auswirkungen des eCommerce auf die Verkehrsströme innerstädtischer Einzelhandelsstandorte am Beispiel der Stadt Bochum, 2016.

<sup>7</sup> Vgl. Versand- und Retourenmanagement im E-Commerce – Handelstrends und Konsumentenerwartungen, Studie Capgemini/ECC/EHI Retail Institute, S. 53, 2013

<sup>8</sup> Vgl. Bogdanski, Ralf: Nachhaltige Stadtlogistik durch KEP-Dienste, Studie im Auftrag von BIEK, S. 65, 2015

Digitalisierung der Logistikvolumina konzeptgemäß zu realisieren ist, wird dieses Vorhaben den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Der Pilot soll dazu beitragen, automatisiert differenzierte Logistik-Verkehrszahlen zu erhalten, um zukünftig eine umweltsensitive Lkw- und Lieferflottensteuerung zu ermöglichen.

Das Stufenkonzept (1) umfasst folgende Teilbereiche:

- a. Die Umstellung der Paketlogistik, hin zu einer umweltfreundlichen letzte Meile Belieferung mittels Einrichtung von innenstadtnahen Paketumschlagplätzen (Mikro-Depots)
- b. Die Einführung „intelligenter Ladezonen“
- c. Konzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden, eingebettet in den Ballungsraum Rhein-Main, mit Zielen, Handlungsfeldern und Maßnahmen für eine neuartige, alle Bereiche betreffende, umweltfreundliche und effiziente urbane Logistik

Grundlage für DIGI-L ist der „Green City Plan - Masterplan WI-Connect“ vom 31.07.2018 - Fördernummer: 16AVF3003 (Anlage der SV 18-V-66-0230, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung 0385 vom 06.09.2018).

Mit DIGI-L werden die Maßnahmenbündel L-1 (Umsteuerung der Urbanen Logistikaktivitäten), L-2 (City Logistik Management/Koordination) und L-3 (Umweltsensitive LKW- und Lieferflotten-Steuerung) im Maßnahmenschwerpunkt Urbane Logistik bearbeitet, dem ein hohes Stickstoffoxid-Reduktionspotenzial zugerechnet wird.

Die einzelnen Maßnahmen werden tabellarisch im Green City Plan - Masterplan WI-Connect auf den Seiten 20-23, 53-55, 56-57 und 58-59 erläutert.

## 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)*

Keine Angabe.

## 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)*

Keine Angabe.

## IV. Ergänzende Erläuterungen

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

Zu Beschluss-Pkt. 8:

Die Kostenschätzung gemäß Förderantrag umfasst Personalkosten i.H.v. 200.355,12 € für 2 VZÄ TVÖD E13, wovon der Eigenanteil der Landeshauptstadt Wiesbaden 50 % = 100.177,56 € beträgt, die sich wie folgt zusammensetzen.

1 unbefristete Stelle TVÖD E13 gefördert von Juni 2019 bis Dez. 2020 (19 Monate)	= 85.866,48/12x19 =	135.955,26 €
1 befristete Stelle TVÖD E13 gefördert von Juni 2019 bis März 2020 (9 Monate)	= 85.866,48/12x9 =	64.399,86 €
=====		
Gesamtkosten gemäß Förderantrag	=	200.355,12 €

Außerhalb des Förderzeitraums entstehen weiterhin nachfolgende Kosten:

1 unbefristete Stelle (siehe Oben) TVÖD E13 für 2021 (12 Monate) = 85.866,48 €

**V. Geprüfte Alternativen**

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

keine

Wiesbaden, 13. März 2019

Andreas Kowol  
Stadtrat