

Betreff Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Direktvergabe

Dezernat/e V/LNO

Bericht zum Beschluss

Nr. vom

Erforderliche Stellungnahmen

Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung

Rechtsamt

Kämmerei

Umweltamt: Umweltprüfung

Frauenbeauftragte nach HGIG

Straßenverkehrsbehörde

Frauenbeauftragte nach HGO

Sonstiges

Beratungsfolge

(wird von Amt 16 ausgefüllt) DL-Nr.

Kommission

nicht erforderlich  erforderlich

Ausländerbeirat

nicht erforderlich  erforderlich

Kulturbeirat

nicht erforderlich  erforderlich

Ortsbeirat

nicht erforderlich  erforderlich

Seniorenbeirat

nicht erforderlich  erforderlich

Magistrat Eingangsstempel  
Büro d. Magistrats

[Empty box for stamp]

Tagesordnung A  Tagesordnung B

Umdruck nur für Magistratsmitglieder

Stadtverordnetenversammlung

nicht erforderlich  erforderlich

öffentlich  nicht öffentlich

wird im Internet / PIWi veröffentlicht

Anlagen öffentlich

[Empty box for public attachments]

Anlagen nichtöffentlich

[Empty box for non-public attachments]



## B Kurzbeschreibung des Vorhabens (verpflichtend)

(Die Inhalte dieses Feldes werden [außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen] im Internet/Intranet veröffentlicht. Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Ergänzende Erläuterungen, soweit erforderlich, siehe D. Begründung, Pkt. II)

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit dem Beschluss 0378 am 02.11.2023 beschlossen, die entsprechenden Schritte zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) an die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH einzuleiten, wenn die Voraussetzungen für eine Direktvergabe vorliegen.

Die Direktvergabe Voraussetzungen wurden mit positivem Ergebnis geprüft, so dass nun ein Beschluss der Stadtverordnetenversammlung über die Vergabeabsicht und die Eckpunkte des ÖDA erforderlich ist, um das förmliche Vergabeverfahren durchzuführen.

## C Beschlussvorschlag

Es wird zur Kenntnis genommen:

1. Sowohl die Beantwortung des mit Beschluss 0378 vom 02.11.2023 beschlossenen Prüfauftrags, als auch die daran anschließende Erarbeitung der Sitzungsvorlage und des ÖDA erfolgte unter Beteiligung der Kanzlei BBG und Partner, die über eine entsprechende langjährige Fachexpertise verfügen.
2. Die Voraussetzungen für die Direktvergabe eines ÖDA als sog. Inhousegeschäft liegen vor, wenn wesentliche Angelegenheiten der ESWE Verkehr auf Ebene der WVV Wiesbaden Holding GmbH entschieden werden.
3. Die längst mögliche Laufzeit für den ÖDA von 15 Jahren ist gerechtfertigt, wenn die ESWE Verkehr im ÖDA verpflichtet wird, einen neuen Betriebshof zu errichten.
4. Die längst mögliche Planungssicherheit für die Landeshauptstadt Wiesbaden und die ESWE Verkehr wird erreicht, wenn die Laufzeit des aktuellen ÖDA bis zum 30.09.2027 ausgeschöpft wird.
5. Mit der Direktvergabe des neuen ÖDA wird die vergabe- und beihilfenrechtliche Grundlage geschaffen, dass die ESWE Verkehr die Ziele für den ÖPNV gemäß dem beschlossenen lokalen Nahverkehrsplan umsetzen kann.
6. Die der ESWE Verkehr durch den ÖDA auferlegten Pflichten zur Durchführung des von der Landeshauptstadt Wiesbaden gewollten ÖPNV-Angebots werden erhebliche Verluste der ESWE Verkehr verursachen.
7. Die steuerlichen Vorteile auf Ebene der WVV Wiesbaden Holding GmbH durch Verrechnung der Verluste der ESWE Verkehr mit Gewinnen können weiterhin erzielt werden.
8. Neben den Eigenmitteln der WVV Wiesbaden Holding GmbH zur Verlustfinanzierung werden auch künftig Haushaltsmittel der Landeshauptstadt Wiesbaden erforderlich sein, um eine auskömmliche Finanzierung des ÖPNV-Angebots zu gewährleisten.

Es wird beschlossen:

9. Die Landeshauptstadt Wiesbaden beabsichtigt, die ÖPNV-Leistungen mit Bussen im Stadtverkehr einschließlich abgehender Linien auf die Gebiete benachbarter Aufgabenträger im Wege einer In-House-Vergabe gemäß § 108 Abs. 1 GWB an die ESWE Verkehr direkt zu vergeben.
10. Der zu vergebende öffentliche Dienstleistungsauftrag im Sinne der VO 1370/2007 soll eine Laufzeit von 15 Jahren ab dem 01.10.2027 haben und die Vorgaben des gemeinsam mit dem Rheingau-Taunus-Kreis erarbeiteten Nahverkehrsplans Wiesbaden 2024 (NVP), ggf. auf der Grundlage weiterer Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung zu dessen Umsetzung, beachten.
11. Im ÖDA sind folgende Eckpunkte umzusetzen:
  - a. 15 Jahre Laufzeit.
  - b. Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplans unter Beachtung dazu ergehender Beschlüsse der StVV.
  - c. Fortsetzung der bestehenden Finanzierung durch Einbeziehung der WVV Wiesbaden Holding GmbH.

- d. Verankerung eines Anreizsystems zur Sicherung von Wirtschaftlichkeit und Qualität.
- e. Betrieb der Nerobergbahn durch die ESWE Verkehr.

12. Der Magistrat wird beauftragt:

- a. Delegationsvereinbarungen mit den Nachbargaufgabenträgern Rheingau-Taunus-Kreis, Main-Taunus-Kreis und Landeshauptstadt Mainz über die Einbeziehung abgehender Linien auf deren Gebiet in den ÖDA vorzubereiten und abzuschließen.
- b. Die Veröffentlichung der Absicht der Direktvergabe gemäß Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 und § 8a Abs. 2 PBefG vorzunehmen.
- c. Den ÖDA auf gesellschaftsrechtlicher Grundlage an die ESWE Verkehr zu vergeben.
- d. Maßnahmen zur Absicherung der notwendigen Kontrolle der ESWE Verkehr durch die Landeshauptstadt Wiesbaden auf Ebene der WVV Wiesbaden Holding GmbH umzusetzen.
- e. Der ESWE Verkehr ein ausschließliches Recht für die Durchführung des Stadtbusverkehrs zu erteilen.
- f. Mit der WVV Wiesbaden Holding GmbH und der ESWE Verkehr eine Finanzierungsregelung mit dem Ziel zu verhandeln, eine tragfähige Finanzierung des mit dem ÖDA betrauten ÖPNV sicherzustellen.
- g. Den steuerlichen Status quo (Querverbund, keine Umsatzsteuerbelastung) durch eine verbindliche Auskunft des Finanzamts auch für den neu zu vergebenden ÖDA abzusichern.

Die Beschlüsse unter a., c., e. und f. stehen unter dem Vorbehalt, dass der steuerliche Status quo durch eine positive Auskunft des Finanzamts bestätigt wird.

## D Begründung

Inhaltsverzeichnis:

1. Ergebnis der Prüfaufträge des Beschlusses vom 02.11.2023
2. Delegationsvereinbarungen mit den Nachbargaufgabenträgern
3. Ablauf des Vergabeverfahrens
4. Eckpunkte des ÖDA
5. Ausschließliches Recht
6. Steuervorbehalt
7. Gründe für die beabsichtigte Direktvergabe
8. Zukünftige Finanzierung des ÖPNV.
9. Befassung Rechtsamt

### 1. Ergebnis der Prüfaufträge des Beschlusses vom 02.11.2023

Die Prüfaufträge wurden mit folgenden Ergebnissen abgeschlossen:

Zu den Direktvergabevoraussetzungen hat die Prüfung der Fachkanzlei BBG und Partner ergeben, dass abgeleitet aus der Rechtsprechung des EuGH und BGH zu empfehlen ist, die Direktvergabe als In-House-Vergabe gemäß § 108 GWB vorzunehmen. Die dafür notwendigen Voraussetzungen

- a. Kontrolle der ESWE Verkehr durch die LHW,
- b. Tätigwerden der ESWE Verkehr zu mehr als 80 % für die LHW,
- c. Keine Privatbeteiligung an der ESWE Verkehr

werden erfüllt (b. und c.), bzw. sind erfüllbar (a.). Zur Absicherung der Kontrolle empfiehlt BBG einen zusätzlichen Weisungsbeschluss seitens der Landeshauptstadt Wiesbaden gegenüber der WVV Holding.

Zu den Prüffragen, ob neben einer ÖDA-Vergabe nach Beendigung des laufenden ÖDA am 30.09.2027 eine vorzeitige (neue) Direktvergabe oder eine Verlängerung der Laufzeit des laufenden ÖDA auf 15 Jahre vorzugswürdig bzw. rechtlich machbar ist, hat die fachliche Diskussion gezeigt, dass eine Laufzeitverlängerung rechtlich nicht zulässig ist, da der laufende ÖDA keine entsprechende Option enthält. Bei der Abwägung zwischen der Laufzeitausschöpfung des laufenden ÖDA und einer vorgezogenen Direktvergabe, die rechtlich machbar wäre, wurde die erste Alternative für vorzugswürdig erachtet, da sie die längste Planungssicherheit für Stadt und Unternehmen (Restlaufzeit bis 30.09.2027 und Anschlusslaufzeit von 15 Jahren) erreicht.

## **2. Delegationsvereinbarungen mit den Nachbaraufgabenträgern**

Die ESWE Verkehr führt Linienverkehre durch, die das Stadtgebiet verlassen. Um die Linienabschnitte auf den Gebieten der Nachbaraufgabenträger Rheingau-Taunus-Kreis, Main-Taunus-Kreis und Landeshauptstadt Mainz in den ÖDA mit einbeziehen zu dürfen, muss sich die Landeshauptstadt Wiesbaden hierfür von dem jeweiligen Nachbaraufgabenträger die Vergabebefugnis übertragen lassen. Hierzu müssen förmliche Delegationsvereinbarungen nach dem hessischen KGG abgeschlossen werden. Sofern dafür Finanzierungen bestehen, sollen diese fortgeführt werden.

## **3. Ablauf des Vergabeverfahrens**

Nach erfolgter Beschlussfassung über die Vergabeabsicht wird das Vergabeverfahren durch die Veröffentlichung gemäß Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 und § 8a Abs. 2 PBefG eingeleitet. Diese darf frühestens 27 Monate vor dem Laufzeitbeginn des neuen ÖDA am 01.10.2027 erfolgen, also ab dem 01.07.2025. Die dafür notwendigen Arbeiten sollen im 1. Halbjahr 2025 abgeschlossen sein, so dass die Veröffentlichung in der 1. Julihälfte vorgenommen werden kann.

Nach der Veröffentlichung muss ein sog. Wartejahr vergehen, bis die eigentliche Vergabe des ÖDA vorgenommen werden darf, also ab Mitte Juli 2026. Nach der Veröffentlichung der erfolgten Vergabe ist das Vergabeverfahren abgeschlossen. Spätestens sechs Monate vor dem 01.10.2027 muss die ESWE Verkehr die Linienverkehrsgenehmigungen für die vom ÖDA umfassten Linienverkehre beim Regierungspräsidium beantragen.

## **4. Eckpunkte des ÖDA**

### **4.1 Notwendigkeit und Umsetzung des NVP**

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat mit der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans (NVP) durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 18.12.2024 ihre Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung definiert, die ausgehend vom Status quo auch Ausbaustufen (Basisnetz und Zielnetz) umfasst. Dieses Verkehrsangebot bedarf bereits im Status quo einer erheblichen Mitfinanzierung durch die WVV Holding und direkt aus dem städtischen Haushalt. Um diese Finanzierung rechtlich abzusichern, ist die Anschlussvergabe eines ÖDA an die ESWE Verkehr geboten. Die Mindestinhalte des ÖDA ergeben sich aus der VO 1370/2007 und umfassen insbesondere die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (Liniennetz, Fahrplanvorgaben, Qualitätsanforderungen, Tarife) und die dafür notwendigen Ausgleichsleistungen in Ergänzung der Fahrgeldeinnahmen.

Mit der Vergabe des ÖDA wird erreicht, dass das im NVP geplante Verkehrsangebot im ÖPNV mit Bussen durch die ESWE Verkehr erbracht wird. Das betrifft das Verkehrsangebot im engeren Sinne und die vielfältigen Qualitätsanforderungen.

Da der NVP Entwicklungsstufen vorsieht, wird auch der ÖDA ein umfassendes sog. Änderungsmanagement enthalten, das es gestattet, das Verkehrsangebot quantitativ und qualitativ fortzuschreiben, um Ziele des NVP auf der Grundlage des neuen ÖDA zu realisieren.

Es deckt aber auch weitere Änderungsnotwendigkeiten ab, die angesichts der Laufzeit von 15 Jahren (zur Laufzeit vgl. 4.3) über den Planungshorizont des NVP hinausgehen. Damit wird die größtmögliche Flexibilität geschaffen, das Verkehrsangebot an sich verändernde Rahmenbedingungen anzupassen.

#### 4.2. Finanzierung

Abweichend von Verkehrsverträgen zwischen Aufgabenträgern und „fremden“ Verkehrsunternehmen wie z. B. im Schienenpersonennahverkehr, in denen ein Aufgabenträger verpflichtet ist, ein feststehendes Bestellentgelt zu zahlen, sollen auch im neuen ÖDA die bestehenden Finanzierungsgrundsätze fortgeführt werden. Das betrifft die Nutzung des steuerlichen Querverbands auf Ebene der WVV und die Festlegung des notwendigen Ausgleichs von Jahr zu Jahr.

Um den Querverbund fortführen zu können, muss der zwischen der WVV und der ESWE Verkehr bestehende Ergebnisabführungsvertrag durchgeführt werden, der die WVV verpflichtet, den Verlust der ESWE Verkehr auszugleichen. Sofern die WVV dies nicht aus eigener Kraft kann, erhält sie einen Zuschuss aus dem Städtischen Haushalt (dazu unten 8.).

Da das von der ESWE Verkehr verlangte Verkehrsangebot einschließlich sich ändernder Qualitätsanforderungen dynamisch ist, beruht der Ausgleichsmechanismus des ÖDA darauf, dass die ESWE Verkehr jeweils für das Folgejahr den Ausgleichsbedarf ermittelt, der von der Landeshauptstadt Wiesbaden festzulegen ist. Diese Art der Vorabfestlegung des Ausgleichsbedarfs deckt auch Aufwendungen aus anstehenden Investitionen ab, wie z. B. die weitere Umstellung auf E-Busse und den Bau eines neuen Betriebshofs.

#### 4.3 Laufzeit

Die Regellaufzeit eines ÖDA für Busverkehre beträgt zehn Jahre. Eine Verlängerung bis maximal 15 Jahre ist zulässig, um Investitionen mit entsprechend langen Abschreibungsdauern abzusichern.

Da der ÖDA vorgesehen wird, einen neuen Betriebshof zu bauen, dessen wesentliche bauliche Bestandteile über 15 Jahre hinaus abzuschreiben sein werden, wird der ÖDA für 15 Jahre vergeben. Sollte sich die Betriebshofinvestition nicht realisieren lassen, verkürzt sich die Laufzeit auf zehn Jahre, sofern nicht andere Investitionen mit einer längeren Nutzungsdauer von der ESWE Verkehr getätigt werden.

Die Regelung zum Betriebshofbau muss (noch) keinen konkreten Standort benennen, wohl aber Eckpunkte wie

- die zeitliche Realisierung,
- die Kapazität,
- die Ausrüstung für eine vollständige Umstellung der Busflotte auf E-Antrieb
- und eine betrieblich günstige Lage.

Die konkreten Festlegungen für einen neuen Betriebshof werden durch einen Beschluss der StVV auf Vorschlag der ESWE Verkehr zu treffen sein.

#### 4.4 Anreizsystem

Die VO 1370/2007 verpflichtet die Landeshauptstadt Wiesbaden, das Ausgleichssystem des ÖDA um Anreizregelungen für eine wirtschaftliche Geschäftsführung und zur Qualitätssicherung zu ergänzen. Dies wird in einem Anreizsystem umgesetzt, das Bestandteil des ÖDA ist.

Das vorgesehene Anreizsystem wird weitgehend dem aktuell geltenden entsprechen.

Für die Wirtschaftlichkeit stellt das System wie bisher auf einen Vergleich zwischen dem geplanten Ausgleich (abgeleitet aus dem Wirtschaftsplan) und dem tatsächlichen Ausgleich (abgeleitet aus dem Jahresabschluss) ab. Unterschreitet der tatsächliche Bedarf den Planbedarf, kann sich die ESWE Verkehr, gestaffelt in Abhängigkeit von der Unterschreitung, einen Bonus bis 700 TEuro verdienen. Wirtschaftet die ESWE Verkehr schlechter, kann ein Malus bis 600 TEuro angesetzt werden, der allerdings nur bis zwei Jahre vorgetragen wird und künftige Boni schmälert. Die Betragshöhen entsprechen dem aktuellen System.

Die Qualitätsziele Pünktlichkeit, Kundenzufriedenheit und Fahrplannerfüllung müssen gemäß Definition erreicht werden, damit ein Bonus für Wirtschaftlichkeit gewährt werden darf. Wird ein Qualitätsziel verfehlt, wird der Bonus um 50 % geschmälert, bei Verfehlung von zwei Qualitätszielen, entfällt er vollständig.

#### 4.5 Nerobergbahn

Der Betrieb der Nerobergbahn wird der ESWE Verkehr wie im Status quo auch im neuen ÖDA gesondert auferlegt.

### 5. Ausschließliches Recht

Zum Schutz der mit dem ÖDA vergebenen gemeinwirtschaftlichen Verkehre soll die Landeshauptstadt Wiesbaden der ESWE Verkehr ein ausschließliches Recht gewähren, das ausschließt, dass andere Verkehrsunternehmen Linienverkehre eigenwirtschaftlich beantragen.

Ausgenommen von dem Ausschließlichkeitsrecht sind alle Verkehre, die im Interesse der Landeshauptstadt Wiesbaden wegen ihrer Verbindungsfunktion von anderen Verkehrsunternehmen erbracht werden. Das sind insbesondere einbrechende Regionalverkehre, aber auch die Linienverkehre der Mainzer Verkehr in den AKK-Vororten.

### 6. Steuervorbehalt

Der steuerliche Status quo der ÖPNV-Finanzierung beruht auf dem Querverbund und der Nicht-Umsatzbesteuerung von Ausgleichsleistungen. Hierdurch werden erhebliche steuerliche Vorteile auf Ebene der WVV Holding generiert (siehe unter 7.) und vermieden, dass die Ausgleichsleistungen (ergänzend zu den Fahrgeldeinnahmen) mit Umsatzsteuer belastet werden. Durch die Neuvergabe des ÖDA muss hierfür im Interesse der Landeshauptstadt Wiesbaden, WVV Holding und ESWE Verkehr Rechtssicherheit für die Fortführung dieser positiven Situation geschaffen werden. Das wird durch die Einholung einer verbindlichen Auskunft beim zuständigen Finanzamt erfolgen. Um diese Auskunftsbeantragung nicht zu gefährden, ist der Steuervorbehalt notwendig.

## 7. Gründe für die beabsichtigte Direktvergabe

Für die Absicht einer Neuvergabe eines ÖDA an die ESWE Verkehr sind folgende Gründe ausschlaggebend:

### 7.1 ESWE Verkehr als städtischer Verkehrsdienstleister

Die ESWE Verkehr ist das städtische Verkehrsunternehmen Wiesbadens. In vertrauensvoller Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Wiesbaden bringt sie seit jeher ein qualitativ hochwertiges und gut nachgefragtes Verkehrsangebot. Die hierzu erforderlichen Anlagen wie Busse, Ladeinfrastruktur und der Betriebshof stehen im Eigentum des städtischen Unternehmens.

Die Linienverkehre sind verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich integriert. Mit der verkehrlichen Integration werden insbesondere Verknüpfungen für die Fahrgäste beim Umsteigen zwischen verschiedenen Linien gewährleistet. Die betriebliche Integration ermöglicht durch eine optimierte Umlauf- und Dienstplanung einen effizienten Einsatz von Personal und Fahrzeugen.

### 7.2 Wettbewerbliche Vergabe erforderte umfänglichere Steuerung

Durch eine Direktvergabe der Verkehrsleistungen als Gesamtleistung werden Vorteile gesichert, die bei einer wettbewerblichen Vergabe verloren gingen.

Dies gilt insbesondere deshalb, weil eine wettbewerbliche Vergabe aufgrund der gesetzlichen Vorgaben in Losen zu erfolgen hätte. Es ließe sich nicht gewährleisten, dass alle Lose an dasselbe Unternehmen vergeben werden, die Verkehrsbedienung in Wiesbaden also weiter „aus einer Hand“ erfolgte.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hätte in solch einem Fall die zusätzliche Aufgabe, dafür Sorge zu tragen, dass dennoch eine qualitativ hochwertige und abgestimmte Leistungserstellung erfolgt und sich eine Aufteilung der Verkehrsleistungen auf mehrere Unternehmen nicht nachteilig auf die Nutzerinnen und Nutzer auswirkt. Die bisherigen Strukturen der Landeshauptstadt Wiesbaden sind hierfür nicht eingerichtet; insoweit fielen deutliche Mehraufwände (personelle und finanzielle Ressourcen) an.

### 7.3 Steuerliche Vorteile

Nicht zuletzt sprechen steuerliche Vorteile für eine umfassende Direktvergabe der Verkehrsleistungen an die ESWE Verkehr: Durch den bestehenden steuerlichen Querverbund zwischen den Unternehmen, die die Landeshauptstadt Wiesbaden unter dem Dach der WVV Holding gebündelt hat (ESWE Verkehr Versorgung, ESWE Verkehr, GWW, GeWeGe, SEG sowie WiBau) können jährlich Steuerbelastungen in Millionenhöhe vermieden werden. Eine wettbewerbliche Vergabe der Verkehrsleistungen an ein nicht städtisches Verkehrsunternehmen würde die Nutzung dieser Steuervorteile ausschließen.

## 8. Zukünftige Finanzierung des ÖPNV

Auch wenn im ÖDA aus steuerlichen Gründen keine Zahlungsverpflichtung der Landeshauptstadt Wiesbaden aufgenommen wird, besteht eine Finanzierungsverantwortung der Landeshauptstadt Wiesbaden für das von ihr gewollte Verkehrsangebot. Diese Verantwortung ergibt sich auch aus dem Unionsrecht (Art. 2a Abs. 2 lit. b) VO 1370/2007). Aufgrund der Besonderheit der Konzernfinanzierung des vollständigen Verlustes durch die WVV Holding im Verhältnis zur ESWE Verkehr, besteht die Finanzierungsverantwortung der Landeshauptstadt Wiesbaden im Verhältnis zur WVV Holding. Soweit die WVV Holding aus

eigener Kraft nicht in der Lage ist, den Verlust der ESWE Verkehr zu tragen, muss sie von der Landeshauptstadt Wiesbaden mit Haushaltsmitteln ausgestattet werden.

Hierüber soll eine den ÖDA ergänzende Finanzierungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden und der WVV Holding verhandelt werden. Das Verhandlungsziel ist, sicherzustellen, dass die WVV Holding durch die Ausstattung mit Haushaltsmitteln in die Lage versetzt wird, den nach dem ÖDA ausgleichsfähigen Verlust der ESWE Verkehr zu tragen.

## **9. Befassung Rechtsamt**

In Absprache mit dem Rechtsamt ist aufgrund der Beratung durch eine Kanzlei mit besonderer Fachexpertise eine tiefgehende Befassung des Rechtsamts im Sinne einer „Supervision“ nicht die gängige Praxis.

## **I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage**

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

## **II. Ergänzende Erläuterungen**

(Demografische Entwicklung, Umsetzung Barrierefreiheit, Klimaschutz/Klima-Anpassung, etc.)

## **III. Geprüfte Alternativen**

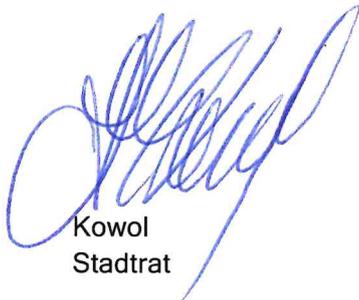
(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen)

## **IV. Öffentlichkeitsarbeit | Bürgerbeteiligung**

(Hier sind Informationen über Bürgerbeteiligungen in Projekten einzufügen)

## Bestätigung der Dezernent\*innen

Wiesbaden, den 17.05.2025



Kowol  
Stadtrat