

Kontext

Im Rahmen der angestrebten bundesweiten Verkehrswende ist das Rad ein zentraler Baustein. Als weiteres Bundesland nach Berlin bringt aktuell Nordrhein-Westfalen ein Fahrradgesetz auf den Weg. Ein Viertel des Verkehrsaufkommens soll künftig auf das Rad entfallen. Mit der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsangebote (z.B. Bike&Ride) wird die Mobilitätswende stark unterstützt und dem Fahrrad ein großer Anteil daran zugeordnet. „¹Aufgabe der Verkehrspolitik ist es, entsprechende Weichenstellungen vorzunehmen und den sich abzeichnenden Wandel konstruktiv zu gestalten“.

Auch durch die Corona-Krise hat das Rad als Verkehrsmittel enorm an Attraktivität gewonnen. Was in großen Städten schon längst begonnen hat, hält nunmehr auch in kleinen Kommunen Einzug. Nicht alles lässt sich eins zu eins übertragen, aber auch Rheinbach sollte die Gelegenheit nutzen, einen Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs und damit auch der Verbesserung unseres Klimas zu leisten.

Vorbemerkung / Ausgangssituation:

Mit Schreiben – eingegangen bei der Stadt Rheinbach am 14.03.2020 – teilten Miriam Wüsch, Fritz Spiering und Dr. Georg Wilmers (allesamt aktive Mitglieder der Ortsgruppe Rheinbach des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs –ADFC -, der den Radentscheid Rheinbach initiiert hat und unterstützt) mit, ein Bürgerbegehren gemäß § 26 der Gemeindeordnung NW durchführen zu wollen. Gegenstand des Bürgerbegehrens soll die Entwicklung eines fahrradfreundlichen Rheinbachs sein. Die Vertretungsberechtigten bezeichnen das Anliegen mit dem Titel „Radentscheid Rheinbach – Für ein fahrradfreundliches Rheinbach – jetzt! und formulieren darin vier verkehrspolitische Ziele (siehe Anlage). Ein Ziel des beabsichtigten Bürgerbegehrens ist es, in Rheinbach ein zusammenhängendes und sicheres Netz von möglichst autoverkehrsarmen Routen für Radfahrer*Innen - Die blauen Straßen von Rheinbach - umzusetzen.

Gemäß § 26 Absatz 2, Satz 4 und Satz 5 ist die Verwaltung in den Grenzen ihrer Verwaltungskraft ihren Bürgern bei der Einleitung eines Bürgerbegehrens behilflich und dazu verpflichtet, eine Kostenschätzung für die beabsichtigten Maßnahmen mitzuteilen. Dementsprechend haben Bürgermeister und Verwaltung intensive Gespräche mit den Vertretungsberechtigten aufgenommen und vorgeschlagen, sich zunächst auf eine straßenverkehrsrechtliche und planerische Konkretisierung und Realisierung des Konzepts „Die blauen Straßen von Rheinbach“ zu konzentrieren und für die Einschätzung der haushaltsrechtlichen Aspekte mit einer Kostenschätzung zu versehen.

Das Ergebnis dieses gemeinsamen Prozesses von Verwaltung und Vertretungsberechtigten des Radentscheids wird nun dem Ausschuss für Stadtentwicklung: Umwelt, Planung und Verkehr (SUPV) sowie dem Rat zur Entscheidung vorgelegt. Sofern letztlich der Rat dem konkretisierten Konzept „Die blauen Straßen von Rheinbach“ zustimmt, besteht die Möglichkeit, dass die Vertretungsberechtigten das Bürgerbegehren (und damit ggfls. den Bürgerentscheid) nicht weiterverfolgen. Gemäß § 26 Absatz 6, Satz 4 kann der Rat einem Bürgerbegehren inhaltlich entsprechen, so dass ein Bürgerentscheid unterbleibt. Es ist hier allerdings darauf hinzuweisen, dass bislang keine abschließende Prüfung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens vorgenommen wurde und die nach § 26 Absatz 6, Satz 1 erforderliche Entscheidung über die Zulässigkeit den Gremien ausdrücklich (noch) nicht vorgelegt wird.

Die hier vorgelegte Beschlussempfehlung dient dazu, eine grundsätzliche Entscheidung darüber herbeizuführen, ob eine Förderung des Radverkehrs in Rheinbach durch prioritäre Umsetzung des

¹ siehe Grußwort von Minister Wüst in Mobilität in Nordrhein-Westfalen – Daten und Fakten 2018/2019, herausgegeben vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Konzeptes „Die blauen Straßen von Rheinbach“ unterstützt wird. Aus Sicht der Verwaltung und der Vertretungsberechtigten des Bürgerbegehrens eignet sich das Vorhaben der Blauen Straßen besonders zur Förderung des Radverkehrs und Steigerung des Radverkehrs am Modal Split in der Rheinbacher Kernstadt, weil es ein attraktives Angebot für die große Gruppe derer darstellt, die sich durchaus vorstellen können, häufiger kurze Wege in der Stadt mit dem Rad statt mit dem Auto zurückzulegen, wenn die Nutzung des Rades vergleichbar einfach, sicher und somit stressarm möglich ist. Das Konzept „Die blauen Straßen von Rheinbach“ wurde bereits mit Bürgerantrag vom 12.12.2019 angeregt und im SUPV am 21.01.2020 derart beschlossen, dass die Inhalte des Bürgerantrages in einen umfassenden Beteiligungsprozess zum integrierten Verkehrsentwicklungsplan eingebracht werden sollten.

Die Vertretungsberechtigten werden das konkretisierte Konzept „Die blauen Straßen von Rheinbach“ in der Sitzung des SUPV präsentieren. Es ist dieser Vorlage als Anlage beigelegt.

Die Umsetzung dieses Konzeptes soll im Rahmen eines Verkehrsversuches erfolgen, der zugleich eine prioritäre Maßnahme in der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung darstellt. Die Beantragung des Verkehrsversuchs wird der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung zwar vorgeschaltet, die Analyse der Ausgangssituation und der Auswirkungen der Blauen Straßen quantitativ und qualitativ sollen aber bereits im Rahmen der Erarbeitung des integrierten Verkehrsentwicklungsplans erfolgen. Dieses Vorgehen ist erforderlich, damit die beiden beabsichtigten Maßnahmen in zeitlicher Hinsicht stimmig zueinander umgesetzt werden können.

Die Blauen Straßen von Rheinbach / Wesentliche Merkmale

Bedingt durch die baulichen Gegebenheiten in der Kernstadt sind vielfach Maßnahmen zugunsten der Stärkung des Radverkehrs nicht oder nur auf Kosten des Verkehrsraums für den Kfz-Verkehr und mit sehr hohem Aufwand möglich. Die Ideengeber für die Blauen Straßen haben versucht, Lösungen für diese Situation zu finden und schlagen zur weitgehenden funktionalen Trennung der Verkehre ein Netz von vier Routen vor, über das Radfahrer abseits der durch den motorisierten Individualverkehr stark belasteten Hauptverkehrsstraßen sicher und einfach zum Ziel oder zumindest nahe an ein Ziel in der Kernstadt bringt. Dabei gewährleisten die vier Routen eine Verknüpfung des Stadtzentrums mit den Wohngebieten in alle Himmelsrichtungen.

Gefahrensituationen sollen durch die Trennung der Verkehre vermieden werden. Die Straßen sollen blau markiert werden, um den funktionalen Vorrang für den Radverkehr für alle Verkehrsteilnehmer deutlich erkennbar zu machen und so die Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer und damit letztlich die Sicherheit zu erhöhen. Es ist ausdrücklich vorgesehen, dass unterschiedliche Verkehrsarten den zur Verfügung stehenden Verkehrsraum weiter nutzen können, eine Verdrängung einzelner Verkehrsarten ist nicht vorgesehen, besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmer - Rad und Fußgänger – ist jedoch verstärkt auf die Sicherheit zu achten.

Die Blauen Straßen sind nicht nur eine sichtbare Werbung und Einladung zur Nutzung des Fahrrads in der Rheinbacher Kernstadt, sondern auch eine Werbung für Rheinbach in (rad)touristischer Hinsicht.

Die Maßnahme soll als Verkehrsversuch über einen Zeitraum von maximal drei Jahren angelegt werden.

Umsetzung der Blauen Straßen

Alle „blauen“ Straßen werden mittels entsprechender Beschilderung gemäß der

Straßenverkehrsordnung (StVO) als Fahrradstraßen oder –zone ausgewiesen. Zu Beginn und am Ende der Straßen werden diese durch eine vollflächige Blockmarkierung mit zusätzlichen weißen Piktogrammen gekennzeichnet. Die Straßen werden mit einem markierten vollflächigen blauen Fahrstreifen mit einer Breite von 3, 2,50 bzw. 2 Metern (je nach Breite der Fahrbahn, der nach Abzug parkender Autos für den fließenden Verkehr zur Verfügung steht) markiert, den Radfahrer in beide Richtungen befahren sollen. An Wegstrecken ohne Straßeneinmündungen wird der angedachte Fahrstreifen nicht vollflächig, sondern mit ca. 10 cm breiten Streifen links und rechts dargestellt. Zusätzlich werden in einem Abstand von ca. 15 Metern zur Verdeutlichung Radfahrpiktogramme aufgebracht. Auf keiner Straße sollen Verkehre in Gänze ausgeschlossen werden. Durch entsprechende Zusatzzeichen „Anlieger frei“ dürfen die Straßen weiterhin auch von dem berechtigten Kreis mit PKW befahren werden.

Zudem sieht das Konzept der Blauen Straßen von Rheinbach an einigen Stellen Änderungen der Verkehrsführung, Änderungen der Vorfahrtsregelungen und an einer Stelle die Errichtung einer Signalanlage vor.

Beschreibung der wichtigsten Änderungen in der Verkehrsführung und baulichen Maßnahmen im Detail

Alle Routen

- Ausweisung der betroffenen Straßen als Fahrradstraßen (Z 244 StVO) oder als Fahrradzone mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“.
- Grds. Bevorrechtigung der Radfahrer an allen kreuzenden städtischen Straßen durch Schilder „Vorfahrt“. Haifischzähne und Beschilderung „Vorfahrt gewähren“ mit Zusatzzeichen „Radfahrer kreuzen“ aus den anderen Richtungen.
- Markierung von vollflächigen Streifen, teilweise Randstreifen und Blockmarkierung zu Beginn und am Ende der Fahrradstraßen jeweils in blau. Kreuzungen werden ebenfalls in blau markiert. Radfahrpiktogramme im Abstand von 15 Metern.
- Bordsteinabsenkungen an ca. 14 Einmündungen/Bordsteinen.

Route 1- Speckelsteinweg bis Breslauer Straße

- Unterbindung der Geradeausfahrbeziehung für den motorisierten Verkehr an der Kreuzung Speckelsteinweg/Roidestraße.
- **Bau einer „Querungshilfe“ an der Kreuzung Schumannstraße über die Münstereifelerstraße durch leichte Anhebung/Anrampung der Fahrbahn. Dort ebenfalls Bevorrechtigung des Radverkehrs.**
- Unterbindung der Geradeausfahrbeziehung für den motorisierten Verkehr an der Kreuzung Schumannstraße/Münstergäßchen.
- Unterbindung der Geradeausfahrbeziehung für den motorisierten Verkehr an der Einmündung Schumannstraße/ In dem Busch (Verkehr wird über die Straße In dem Busch geleitet).
- Unterbindung der Geradeausfahrbeziehung für den motorisierten Verkehr an der Kreuzung Schumannstraße/Königsberger Straße.

Route 2 - Münstergäßchen bis Mörikeweg

- **Installation einer Lichtsignalanlage im Bereich der Kreuzung Martinstraße/ Münstergäßchen/ Altstadtplatz über die L 113 (mit Grünphase parallel zur Fahrbeziehung am Wilhemsplatz von Vor dem Dreerer Tor in die Hauptstraße) als Querungshilfe für Radverkehr und Fußgänger und Verengung der Fahrbahn Martinstraße.**
- Bevorrechtigung des Radverkehrs durch abknickende Vorfahrt von der Straße Uhlandweg in den Eichendorffweg.

Route 3 –Am Blümlingspfad bis Zingsheimstraße

- **Bevorrechtigung an der Kreuzung Leberstraße Keramikerstraße, Hollerithstraße. Geringfügige Verschiebung des Fußgängerüberweges, Pflasterarbeiten und Bordsteinabsenkung.**
- Übergang von der „neuen“ Bahnunterführung über Parkplatz „Am Getreidespeicher“ bis zur Kriegerstraße mit blauen Furten ohne Bevorrechtigung des Radverkehrs bei Querung der Straße Am Getreidespeicher.
- **Bevorrechtigung im Kreuzungsbereich Schweigelstraße/ Kriegerstraße.**
- **Unterbindung für motorisierten Verkehr durch Poller auf der Kriegerstraße etwa in Höhe des dortigen Fußgängerüberweges.**
- Öffnung der Gerbergasse und Kallenturm in Gegenrichtung für den Radverkehr. Keine Bevorrechtigung an der Kreuzung Kallenturm/Hauptstraße/ Bachstraße.
- **Bordsteinabsenkung an der Einmündung Gerbergasse/Grabenstraße: Fußgängerüberweg geringfügig verlegen.**
- Unterbindung der Geradeausfahrbeziehung für den motorisierten Verkehr an der Kreuzung Gartenstraße/Weilerweg.

Route 4 – Kriegerstraße bis Eulenbach

- **Bevorrechtigung des Radverkehrs über die Kreuzung Kriegerstraße / Gymnasiumstraße L 113. Leichte Erhöhung und Anrampung in diesem Kreuzungsbereich.**

Auswirkungen auf bauliche und informelle Planungen

Die Verwaltung hat in der Ausschusssitzung am 12.11.2019 darüber berichtet, dass für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung für Rheinbach die Erarbeitung eines integrierten Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) erforderlich wird. Hierzu wird die Verwaltung voraussichtlich in der nächsten Ausschusssitzung einen entsprechenden Beschluss für die Aufstellung des VEP vorbereiten, der u.a. die Aufgabenstellung für die Erarbeitung der Planung zum Inhalt hat. Ein besonderer Schwerpunkt in diesem VEP wird die Schaffung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur sein, ein weiterer Baustein des Leitprojektes „C 01 – Fahrradfreundliches Rheinbach“ gemäß des integrierten Handlungskonzeptes „Masterplan Innenstadt“.

Die Umsetzung des Konzeptes „Die blauen Straßen von Rheinbach“ im Rahmen eines Verkehrsversuches sieht die Verwaltung als eine große Chance, ein Radverkehrsnetz mit überwiegend durchgängigen eigenen Verkehrsräumen für den Radfahrer im Rheinbacher Kernstadtbereich mit einer Länge von rund 6,5 km zu realisieren, insbesondere an Stellen, wo nach den heutigen Regelwerken entweder gar nicht oder nur durch kostenintensive bauliche Lösungen eine entsprechende Infrastruktur für den Radfahrer geschaffen werden kann.

Der Verkehrsversuch mit den hierfür erforderlichen Erfassungen und Analysen des Ist-Zustandes und Untersuchung der Auswirkungen sowie die abschließende Evaluierung des Projektes wird wichtige Hinweise für das zukünftig anzustrebende Radverkehrsnetz und damit für das im Rahmen des VEP zu erstellende Radverkehrskonzept liefern. Insofern sollte der Verkehrsversuch fester Bestandteil des Aufgabenkataloges des VEP werden.

Um die gewonnenen Erkenntnisse aus dem Verkehrsversuch rechtzeitig in den Verkehrsplanungsprozess des VEP einfließen lassen zu können, empfiehlt die Verwaltung mit dem Projekt bereits vor der Beschlussfassung über die Aufstellung des VEP zu beginnen.

Die Verwaltung schlägt daher vor, die fachplanerische Begleitung des Verkehrsversuches im Vorgriff auf den Beschluss für den Verkehrsentwicklungsplan zu befürworten.

In diesem Kontext hat die Verwaltung bereits eine erste Prüfung in städtebaulicher Hinsicht vorgenommen

Die ursprüngliche Fassung des Konzeptes der blauen Straßen sah eine durchgängige Markierung in Form von Radfurten vor, was für die Ausweisung von Radwegen grundsätzlich zu empfehlen ist.

Im Einvernehmen mit den Vertretungsberechtigten wurde aus nachstehend aufgeführten Gründen eine Änderung in Bezug auf die Ausgestaltung des Leitsystems für den Bereich Pütz- und Weiherstraße in das Konzept aufgenommen:

Die Neugestaltung der Pütz- und Weiherstraße einschließlich der Grünanlage im Bereich der Pütz- bzw. Martinstraße sind Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes „Masterplan Innenstadt“ und werden im Anschluss der bevorstehenden Kanalbaumaßnahmen mit einer neuen Straßenraum- und Freiraumgestaltung versehen. Die Ausgestaltung der öffentlichen Räume wurde in der Ausschusssitzung am 03.09.2019 beschlossen (BV/1238/2019) und sieht zur Erhöhung der Aufenthaltsfunktion und damit zur Stärkung des Einzelhandels u.a. den Einbau von Naturkleinsteinpflaster vor.

Der Planungsansatz, wie er im Förderantrag bei der Bezirksregierung dargelegt ist, gründet auf die Rücknahme der Segmentierung von Fußgängern, Radfahrern und motorisierten Verkehr hin zu einer Einheitsoberfläche, welche im Sinne von Shared Space allen Raum gibt und niemanden priorisiert. Die Umsetzung eines Leitsystems mit Radfurten entspricht jedoch einem Trennungsprinzip, welches dem Radfahrer einen Vorrang signalisiert und damit dem Planungsansatz im Förderantrag für die Pütz- und die Weiherstraße entgegenläuft.

Um die Förderfähigkeit des Ausbaus der Pütz- und der Weiherstraße nicht in Frage zu stellen, wurde der Routenverlauf einer Route, die längs der Weiherstraße verlaufen sollte, auf einen anderen Verlauf umgelegt und zur verbleibenden Querung von Pütz- und Weiherstraße soll anstelle einer flächigen Markierung eine im Stadtboden eingelassene Leitlinie eingesetzt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzung des vorgelegten konkretisierten Konzeptes der „Blauen Straßen von Rheinbach“ eine Anpassung der bereits fertig erstellten Ausbauplanung für die Pütz- und Weiherstraße bedarf.

Sofern der Umsetzung des vorgelegten Konzeptes entsprochen wird, wird die Verwaltung das für den Ausbau der Pütz- und Weiherstraße beauftragte Planungsbüro mit den erforderlichen Planungsschritten für die Umsetzung der Radverkehrsführung im Bereich Pütz- und Weiherstraße beauftragen und die neue Fassung der Ausbauplanung dem Ausschuss in der kommenden Sitzung vorstellen.

Kosten und Finanzierung

Die voraussichtlichen Gesamtkosten für die Einrichtung belaufen sich nach vorläufiger Berechnung auf ca. 840.000 €. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

- **Baukosten inklusive Planungskosten** **410.000 €**
- **Markierung** **200.000 €**
- **Beschilderung** **110.000 €**

Ferner müssen in Folgejahren für einen möglichen Rückbau nach Abschluss oder einem Abbruch des Versuchs zusätzliche Mittel in Höhe von **120.000 €** eingeplant werden, wenn dieser wider Erwarten nicht erfolgversprechend verlaufen sollte. Hinzu kommen noch nicht unerhebliche aber derzeit nicht belastbar zu ermittelnde Unterhaltungskosten für die Markierung, Beschilderung und den Betrieb der Lichtsignalanlage.

Nach Einschätzung der Gemeindeprüfungsanstalt NRW ist der Großteil des Ausgabevolumens als „Aufwand“ zu klassifizieren. Nur die Installation der Lichtsignalanlage ist als „investiv“ einzustufen. Damit wird der Großteil der Projektausgaben als Belastung in das Jahresergebnis 2021 eingehen.

Um dieses zusätzliche, im aktuellen Haushaltssicherungskonzept nicht berücksichtigte Aufwandsvolumen zu finanzieren und weiterhin das Ziel des Haushaltsausgleichs einzuhalten, stehen folgende Optionen zur Verfügung:

1. Inanspruchnahme vorhandener Fördermöglichkeiten:

Als Kommune in der Haushaltssicherung besteht die Pflicht, alle Ertragsmöglichkeiten zu realisieren, deswegen ist der Verzicht auf die Prüfung bzw. die Nichtinanspruchnahme von vorhandenen Fördermöglichkeiten abzulehnen. Es ist zu erwarten, dass keine 100%ige Deckung der Maßnahme durch Fördermittel erreicht werden kann und ein kommunaler Eigenanteil verbleibt.

2. Deckung des Mehraufwands des Projekts in 2021 durch Reduktion von Aufwandsansätzen an anderer Stelle:

Von mittelverantwortlicher Seite ist zu prüfen, wie der kommunale Eigenanteil durch Einsparungen bei bereits eingeplanten Aufwandsansätzen erfolgen kann oder sich gegenüber der bisherigen Planung Verbesserungen auf der Ertragsseite abzeichnen.

3. Mehrerträge durch zusätzliche allgemeine Deckungsmittel:

Sollten die vorangegangenen Prüfungen keine ausreichende Kompensation ergeben, wäre als letzter Schritt eine kurzzeitige Anhebung der Gemeindesteuern denkbar, um den Haushaltsausgleich im Ergebnisplan 2021 zu erreichen.

Als letzter Punkt ist aus haushaltsplanerischer Sicht zu klären, wie die Kommunalaufsicht das Projekt aus der Perspektive der „Freiwilligkeit“ beurteilt. Laut Haushaltsverfügung 2020 gilt, dass neue, d.h. in Vorjahren nicht veranschlagte, freiwillige Aufwendungen nur zulässig sind, wenn sie durch den Wegfall anderer Leistungen mindestens kompensiert werden.

Eine erste Anfrage ist erfolgt, das Ergebnis der Abstimmung mit der Kommunalaufsicht erfolgt im dritten Quartal.

Rechtliche Würdigung

Einige der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen im konkretisierten Konzept „Die blauen Straßen von Rheinbach“ erfüllen nicht exakt die oft statischen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung. Eine

Realisierung des vorgelegten Konzeptes macht aber nach Ansicht der Verwaltung nur dann Sinn, wenn es als Ganzes umgesetzt werden kann. Aus diesem Grunde beabsichtigt die Verwaltung bei entsprechender Zustimmung des Ausschusses und des Rates das Konzept als Verkehrsversuch nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO durchzuführen. Hierzu muss ein Antrag auf dem Dienstweg über den Rhein-Sieg-Kreis und die Bezirksregierung beim Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (VM) gestellt werden. Das VM entscheidet wiederum, ob eine Zustimmung des Bundes erforderlich ist. Da auch einige Landesstraßen (z.B. Martinstraße, Hauptstraße, Grabenstraße und Gymnasiumstraße) bei einer Umsetzung des Konzeptes der Blauen Straßen von Rheinbach betroffen sein werden, für die nicht die Stadt Rheinbach, sondern der Landesbetrieb Straßen NRW Straßenbaulastträger ist, ist eine Beteiligung dieser Behörde erforderlich.

Resümee

Das vorgelegte und mit der Verwaltung konkretisierte und abgestimmte Konzept stellt ein in sich schlüssiges und vollständiges Radwegenetz mit einer Länge von rund 6,5 km dar. Der motorisierte Verkehr wird an keiner Stelle in Gänze ausgeschlossen, ebenso soll ein sicheres Nebeneinander von Rad- und Fußverkehr unterstützt werden. Zudem ist die Verwaltung der Auffassung, dass zur Verbesserung des Radverkehrs auch in Rheinbach ein Beitrag geleistet werden muss. Die Durchführung als Verkehrsversuch, der durch die integrierte Verkehrsentwicklungsplanung begleitet und untersucht wird ist zudem eine sinnvolle Verknüpfung von Umsetzung und Wirkungsanalyse in einem angemessenen zeitlichen Rahmen.

Rheinbach, 04.08.2020

Im Auftrag

gez.
Stefan Raetz
Bürgermeister

gez.
Daniela Hoffmann
Fachbereichsleiterin

gez.
Margit Thünker-Jansen
Fachbereichsleiterin