



ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

20 Fachbereich Finanzen und Controlling
HVG GmbH
VB 2/S-BC Strategisches Beteiligungscontrolling

Betreff:

Verbesserung des Spätverkehrs - Maßnahmen zum Fahrplanwechsel 2021 (gem. 0644/2020)

Beratungsfolge:

04.02.2021 Haupt- und Finanzausschuss

Beschlussfassung:

Haupt- und Finanzausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Haupt- und Finanzausschuss fasst aufgrund der in der Ratssitzung vom 10.12.2020 (Vorlage 1036/2020) beschlossenen Delegation folgenden Beschluss:

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt die Stellungnahme der Hagerer Straßenbahn und der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt, die Vorschläge 1a), 1b) und 1c) nicht umzusetzen. Als Alternative soll der Vorschlag der Hagerer Straßenbahn (1d) zum Fahrplanwechsel Sommer 2021 umgesetzt werden.

Der Bericht der Verwaltung zu den Punkten 2), 3) und 4) wird zur Kenntnis genommen.



Kurzfassung

Mit Beschluss des Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität am 07.09.2020 (DS.-Nr.: 0644/2020) wurde die Hagerer Straßenbahn beauftragt eine Stellungnahme zu verschiedenen Vorschlägen zur Verbesserung des Spätverkehrs in Hagen zu verfassen. Bei einer genauen Betrachtung der Vorschläge zeigen sich mehrere Umsetzungsprobleme. Die Hagerer Straßenbahn hat einen Alternativvorschlag ausgearbeitet, welcher kostenneutral umzusetzen ist.

Begründung

Mit Beschluss des Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität am 07.09.2020 (DS.-Nr.: 0644/2020) sowie des Haupt- und Finanzausschusses am 03.12.2020 (DS.-Nr.: 1027/2020) wurde die Hagerer Straßenbahn beauftragt eine Stellungnahme zu verfassen. Im Folgenden werden die einzelnen Beschlüsse zunächst benannt und dann erfolgt eine entsprechende Stellungnahme der Hagerer Straßenbahn bzw. der Verwaltung.

1.a) Die HST prüft, ob die gegenwärtige Abfahrtszeiten der Busse im Spätverkehr bezogen auf Umsteiger vorrangig von und ggf. zu den Zügen des regionalen Schienenverkehrs am Hagerer Hbf in der gegenwärtigen Lage optimal sind und/oder ob durch eine Verschiebung eine weitgehend gleichmäßige Umsteigezeit zu allen Hagerer Ortsteilen erreichbar ist

Derzeit orientiert sich die größte Anzahl der NE-Linien am RE4, welcher ca. zur Minute 30 aus beiden Richtungen, also sowohl aus Dortmund/Witten, als auch aus Düsseldorf/Wuppertal eintrifft. Ab dem 13.12.2020 hält diese Linie zusätzlich noch in Wetter (Ruhr).

Die Linien NE1 Richtung Boele/Bathey, NE2 Richtung Kuhlerkamp/Haspe, NE3 Richtung Haspe/Gevelsberg, NE4 Buschey/Haspe und NE5 Vorhalle/Brockhausen haben jeweils Anschluss vom RE4, sowie zum RE4.

Die Linien NE1 Richtung Emst/Hohenlimburg, NE2 Richtung Hasselbach/Hohenlimburg, NE4 Richtung Eilpe/Rummenohl, NE5 Richtung Halden/Garenfeld und NE19 Richtung Boelerheide/Herdecke haben Anschluss von der Linie S9 aus Richtung Wuppertal (bis 23:15) und von der RB52.

Die Linien NE3 Richtung Eilpe/Breckerfeld und 511 Richtung Haspe/Ennepetal haben Anschluss von der Linie S8 aus Richtung Wuppertal und von der RB40 aus Richtung Essen/Bochum.

Der NE9 in Richtung Vorhalle/Vossacker hat einen Anschluss mit etwas größerer Wartezeit ebenfalls von den Zügen der Linie S8 und RB40.

Die Abfahrtzeit der NE-Busse in Richtung Norden, Westen und Nord/Osten findet derzeit zur Minute 37 statt, welche optimal ist. Würde man noch um eine halbe Stunde versetzt fahren zur Minute 07, so kämen zu dieser Zeit keine passenden Regionalzüge an.



Fazit:

Die Ausrichtung der Abfahrtszeit der NE-Linien auf den RE 4 sowohl aus Richtung Dortmund/Witten als auch aus Richtung Düsseldorf/Wuppertal erreicht die größten Fahrgastpotenziale und sollte deshalb nicht verändert werden. Ab Dezember 2020 wird der RE4 sowohl neue, komfortable Fahrzeuge erhalten als auch einen zusätzlichen Halt in Wetter bekommen, was die Fahrgastpotenziale nochmals erhöht.

1.b) Zwischen Hagen Hbf und/oder Stadtmitte sowie den Ortsteilszentren Boele/Helfe, Eilpe, Haspe, Hohenlimburg und Vorhalle werden die NE-Linien so verteilt, dass die Abfahrten stadtauswärts in der Zeit zwischen ca. 22:15 und 0:30 Uhr und stadteinwärts mit ca. halbstündlich versetzten Fahrten auf den genannten Relationen durchgeführt werden können.

Mit der Entzerrung der NE-Linien würde die sogenannte „Sternabfahrt“ an der (H) STADTMITTE entfallen. Sternabfahrt bedeutet, dass so viele Linien wie möglich sich an einem Knotenpunkt treffen, man zu den Linien untereinander umsteigen kann und dann die Busse die Haltestelle „sternförmig“ in alle Richtungen wieder verlassen. Diese Abfahrt wird von den Kunden geschätzt, weil nach gemeinschaftlichen Unternehmungen alle Beteiligten gleichzeitig in alle Richtungen nach Hause fahren können. Aber auch Berufstätige z. B. aus dem Lennetal haben die Möglichkeit, an der Stadtmitte in alle Richtungen umzusteigen. Dasselbe betrifft auch die Mitarbeiter der Krankenhäuser. Sowohl vom AKH kommend besteht dieser Anschluss in der Stadtmitte, als auch in Haspe vom Ev. Krankenhaus kommend. Denn auch am Hasper Kreisel und am Hohenlimburger Bahnhof gibt es solche Sternabfahrten. Und diese haben sich bewährt: Städte wie Essen, Bochum und Wuppertal verfügen ebenfalls über solche Sternabfahrten bei ihren NE-Linien.

Halbstündlich versetzte Fahrten ergeben nur bei Linien Sinn, welche auch denselben Linienweg fahren oder sich diesen zumindest für einige Abschnitte teilen (z. B. NE3/NE4 Richtung Eilpe oder NE5/NE9 Richtung Vorhalle und NE3/511 Richtung Haspe). Bei diesen Linien ist das bereits heute der Fall. Bei Linien, die sich nur am Start- und Endpunkt berühren, würden nur diejenigen Kunden von einer Änderung profitieren, die auch genau vom Start- zum Endpunkt fahren wollen. All jene, die an den Zwischenstationen aussteigen möchten, was den größten Teil der Kunden betrifft, würden davon nicht profitieren, eher ist das Gegenteil der Fall.

Auch in anderen Städten wurde teilweise darauf geachtet, zu welcher Abfahrtsminute bei stündlich verkehrenden NE-Linien die meisten Umsteiger erreicht werden können. Insbesondere bei Bahnhöfen wie Bochum und Essen ist dies besonders schwierig, weil auch nachts nach 1:00 Uhr noch bis zu 18 Züge pro Stunde verkehren.

Da der Grundgedanke von der Forderung von Punkt b) derselbe zu sein scheint wie Punkt c) wird auf den Aufwand und die weiteren Auswirkungen unter Punkt c) eingegangen.



Fazit:

Die „Sternabfahrt“ in der Stadtmitte ermöglicht vielfältige Umsteigebeziehungen, wird von der Mehrheit der Fahrgäste positiv beurteilt und erleichtert die Kundenkommunikation, insbesondere für Neukunden. Zeitlich versetzte Abfahrten bringen nur den Kunden einen Gewinn, die bis zur Endhaltestelle fahren. (Eine Aufgabe der „Sternabfahrt“ birgt somit erhebliche Risiken der Abwanderung von Kunden, denen kaum Chancen für neue Kunden gegenüberstehen.) Die „Sternabfahrt“ sollte daher erhalten bleiben.

1.c) Die HST prüft nach den gleichen Kriterien folgenden Vorschlag:

- I. Gegenwärtige Abfahrten zur Minute 32 ab Stadtmitte nach: Hbf – Hilfe – Boele – Bathey und zurück (u.z.) / Reh – Hohenlimburg – Emsterfeld – Stadtmitte / Hbf – Kuhlerkamp – Haspe – Westerbauer/Baukloh u.z. / Hbf – Haspe – Gevelsberg u.z. / Eilpe – Sterbecke u.z. / Garenfeld u.z. / Boelerheide – Herdecke – Am Nacken/Schanze u.z.
- II. versetzte Abfahrten dazu zur Minute 02 ab Stadtmitte nach: Emsterfeld – Hohenlimburg – Reh – Stadtmitte, Eilpe – Breckerfeld u.z. / Hbf – Hestert – Haspe – Westerbauer u.z. / Hbf – Brockhausen u.z. / Remberg – Herbeck u.z. / Fleyer Straße – Hilfe – Kabel u.z. / Linie 511 Hbf – Haspe – Ennepetal u.z.
- III. die Einführung einer zusätzlichen neuen Linie in der Relation von Stadtmitte über den Remberg nach Bissingheim u.z. analog der heutigen Linie 541 zur Abfahrtsminute 32 (gemäß der gegenwärtigen Abfahrten)

Die NE-Linien wurden nun so ausgearbeitet wie vom Antragsteller beschrieben. Dazu muss man sagen, dass durch diese Aufteilung wieder alle NE-Linien an der Stadtmitte beginnen und enden. Dies hat die HST auf Wunsch zahlreicher Kunden vor einigen Jahren erst aufgegeben, damit die Zahl der Relationen, die vom Hbf kommend einen weiteren Umstieg an der (H) Stadtmitte erfordern, minimiert werden kann. Auch wurde mit durchgehenden Liniennummern dazu beigetragen, dass die Kunden sich besser orientieren können. Dieser Komfortgewinn wäre mit Umsetzung des Konzepts von Punkt c) hinfällig.

Da die ersten Abfahrten erst NACH 22:15 Uhr stattfinden sollen, würde künftig bei einigen NE-Linien die erste Abfahrt um 23:02 Uhr ab der (H) Stadtmitte stattfinden. Allerdings hat die um 30 Minuten spätere Abfahrt zur Folge, dass die Lücke zwischen der letzten Linienfahrt und der ersten NE-Abfahrt nun teilweise deutlich über einer Stunde liegt. Dies hat wiederum zur Folge, dass einige normale Linienfahrten verlängert werden müssen:

- 519 Hbf (22:31 Uhr) – Emsterfeld
- 516 Hbf (22:22 Uhr) – Brockhausen und zurück
- 516 Eilperfeld (22:38 Uhr) – Stadtmitte
- 521 Westerbauer Bf (22:39 Uhr) – Hasper Torhaus
- 543 Hbf (22:16 Uhr) – Hilfe Pieperstr. und zurück



Die Lücke zwischen der letzten Fahrt der 542 und dem ersten NE3 ab Gevelsberg bis Westerbauer würde bei etwas über 1 ½ Stunden liegen. Diese Lücke kann nicht ohne deutlichen Mehraufwand geschlossen werden, zumal der EN-Kreis beteiligt werden müsste.

Dazu noch ein Vorschlag: Die Abfahrt der NE-Relation (neu: NE15) Stadtmitte – Hbf – Brockhausen wie beschrieben zur Minute 02 wäre zeitgleich mit dem der Linie NE9, welche zwar von der BVR betrieben wird, jedoch bis Vorhalle einen relativ identischen Linienweg befährt. Hier würde die HST empfehlen, dass diese Linien auch weiterhin, wie bisher, um ca. 30 Minuten versetzt fahren.

Fazit:

Bei der Umsetzung des im Beschluss genannten Konzeptes entstehen zum Teil erhebliche Taktlücken zum Tagesangebot, die nur durch einen zusätzlichen Aufwand von rund 125.000 € geschlossen werden könnten. Die unter den Punkten a) und b) aufgeführten Probleme würden dennoch weiterbestehen. Die Hagener Straßenbahn sieht in den halbstündlich versetzten Abfahrten insgesamt neben den genannten Mehrkosten vor allem negative Auswirkungen und Risiken und empfiehlt, auf die Umsetzung dieses Vorschlags zu verzichten.

1.d) Falls eine Überschreitung des vereinbarten Budgets auftritt, macht die HST Umsetzungs-vorschläge, mit denen der bisherige Finanzrahmen eingehalten werden kann.

Aufgrund der Überschreitung des vereinbarten Budgets, aber auch aus Gründen eines höheren Kundennutzens macht die HST folgenden Alternativ-Vorschlag, der kostenneutral umsetzbar wäre:

Das NE-Netz samt seiner Sternabfahrten bleibt so wie es ist und damit so wie es die Fahrgäste schätzen. Einige Linien werden auf Wunsch der Kunden bzw. der Politik wie folgt angepasst:

- Aufgrund der guten Nachfrage des NE2 über Hasselbach nach Hohenlimburg tauschen der NE1 und der NE2 zwischen Stadtmitte und Hohenlimburg ihren Linienast, so dass künftig der NE1 mit dem Gelenkbus über Hasselbach nach Hohenlimburg verkehrt.
- NE2: Ab Stadtmitte mit neuer (bzw. wieder eingeführter) Stichfahrt über Bissingheim weiter über Hohenlimburg Bf neu bis Obernahrmer.
- NE4: Verlängerung über Haspe Zentrum, Spielbrink und Quambusch hinaus bis Westerbauer. Der NE31 entfällt entsprechend.
- NE5: In Richtung Garenfeld neue Stichfahrt über Berchum.
- Die Linie 511 behält in den Abendstunden ihre Fahrplanlage aufgrund der guten Bahnanschlüsse, sowie als schneller Zubringer aus der Stadtmitte zur Sternabfahrt in Haspe.



Aufgrund der Tatsache, dass viele Theater- und Kinovorführungen zwischen 22:00 und 22:30 Uhr enden, und gegen 22:45 Uhr am Hagener Hbf noch Züge aus den Richtungen Wuppertal, Essen/Bochum, Lüdenscheid und Münster ankommen, schlagen wir vor, gegen 22:53 Uhr ab Hagen Hbf montags bis samstags noch auf den nachfragestärksten Relationen folgende zusätzliche Fahrten anzubieten:

- 22:53 Uhr ab Hbf Linie 542 über Stadtmitte – Höing – Boele nach Kabel
- 22:53 Uhr ab Hbf Linie 511 über Haspe nach Ennepetal (BESTAND. KEIN MEHRAUFWAND!)
- 22:53 Uhr ab Hbf Linie 512 über Altenhagen bis Boeler Str.
- 22:53 Uhr ab Hbf Linie 524 über Stadtmitte – Tondernstraße nach Halden (Im Alten Holz)
- 23:01 Uhr ab Hbf Linie 518 über Stadtmitte bis Emsterfeld (von Herdecke Schanze kommend)
- 23:01 Uhr ab Hbf Linie 517 über Stadtmitte – Elsey nach Hohenlimburg (von Haspe kommend)
- 23:02 Uhr ab STADTMITTE Linie NE6 über Remberg bis Haßleyer Str. (Anschluss vom Hbf)
- 23:02 Uhr ab STADTMITTE über Fleyer Viertel – Fley bis Helfe Pieperstr. (Anschluss vom Hbf)

Zur Kompensierung des entstehenden Mehraufwandes würden in den frühen Abendstunden drei schwach nachgefragte Fahrtenpaare des SB71 zwischen Hagen Hbf und Hohenlimburg Bf gestrichen werden (Abfahrt Hbf 17:32, 18:32 und 19:32 Uhr; Abfahrt Hohenlimburg Bf 17:03, 18:03 und 19:03 Uhr). Die Fahrten des SB71, welche in Hohenlimburg den Anschluss an die Linien 530 und 539 haben, verkehren weiterhin.

Vorteil dieser Variante:

Die aufgezählten Veränderungen orientieren sich sowohl an Kundenwünschen, die über das Servicecenter an die HST herangetragen wurden, als auch aus Wünschen der Bürger, welche die HST aus der Politik erreicht haben.

Mit den zusätzlichen Abfahrten gegen 22:55 Uhr in fast alle Richtungen wird zu einer Zeit, in der noch mit einer entsprechenden Nachfrage, insbesondere an Wochenenden, zu rechnen ist, das Angebot noch einmal signifikant verbessert und erweitert, ohne dass Kunden auf ihre bisherige gewohnte „Sternabfahrt“ verzichten müssen.

Fazit:

Die Verwaltung sowie die Hagener Straßenbahn schlagen als Alternative eine Beibehaltung der „Sternabfahrt“ sowie zahlreiche Ergänzungen des Angebotes vor, die eine zusätzliche Erschließung von Kundenpotenzialen sowie in Teilen eine Erhöhung der Kapazität ermöglichen. Diese Erweiterung ließe sich sogar



durch geringfügige Einsparungen bei schwach nachgefragten Fahrten kostenneutral umsetzen.

Zusammenfassung:

Bei einem Vergleich des Vorschlags der halbstündlich versetzten Abfahrtzeiten mit der unter d) dargelegten Alternative ist aus der Sicht der Verwaltung und der Hagener Straßenbahn eine eindeutige Präferenz für den Alternativvorschlag gegeben.

Durch die beabsichtigte Weiterentwicklung des Angebotes im Spätverkehr könnte in Zukunft - auf der Basis verlässlicher Nutzungsdaten und einer gesicherten Finanzierung - die Option einer Verlängerung des Angebotes der Linien im Tagesverkehr bis Mitternacht geprüft werden. Die NachtExpress-Linien hätten dann nur ergänzende Funktionen am Wochenende und vor Feiertagen.

2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, zum Aufgabenträger Ennepe-Ruhr-Kreis Kontakt aufzunehmen mit dem Ziel, mittelfristig die Linie 511 in das neue Fahrplankonzept im Stadtgebiet Hagen aufzunehmen (symmetrischer Fahrplan im Tagesverkehr). Kurzfristiges Ziel ist darüber hinaus die Einbeziehung der Linie 511 in den Spätverkehr im Stadtgebiet Hagen zur Ermöglichung eines 30-Minuten-Taktes zwischen der Hagener Stadtmitte und dem Hasper Zentrum. HST und Verkehrsgesellschaft Ennepe/Ruhr GmbH werden in die Umsetzung einbezogen.

Nach Auskunft des Ennepe-Ruhr-Kreises ist die Linie 511 auf dem Kreisgebiet eingebunden in die Sternfahrten am Busbahnhof Ennepetal zusammen mit Linien, die Ennepetal mit der Kreisstadt Schwelm verbinden und bis nach Wuppertal (Linie 608) reichen. Des Weiteren bestehen Korrespondenzen mit mehreren Linien in Ennepetal-Voerde Mitte. Darüber hinaus sind bei der Linie Schichtzeiten bei den Firmen Dorma und Zebi zu berücksichtigen. Zur Prüfung der möglichen Umsetzung des Vorschlags bedarf es noch intensivere Abstimmungen und detaillierte Überlegungen.

3. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob im laufenden Haushalt die Finanzierung von einer oder zwei zusätzlichen NE-Linien im Stadtgebiet Hagen im gegenwärtig üblichen Leistungsumfang durch die Busverkehr Rheinland GmbH (BVR) möglich ist. Die Leistungen sollen zur Minute 32 verkehren und im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags für die Linie 591 erbracht werden.

Dabei ist für die Kalkulation je eine zusätzliche Linie von Hbf/Stadtmitte ggf. über Boelerheide nach Boele und Kabel sowie über Reh und Elsey nach Hohenlimburg anzusetzen.

Die Verwaltung berichtet über die finanzielle Situation in der ersten Sitzung des für den ÖPNV zuständigen Gremiums in der kommenden Ratsperiode und macht ggf. einen Umsetzungsvorschlag.



Für die Betrauung der Busverkehr Rheinland (BVR) mit zusätzlichen Linienleistungen im Rahmen der derzeit laufenden Direktvergabe, ist der Nachweis erforderlich, dass die Leistungs- bzw. Finanzierungsgrenzen, die Maßgaben für Kleinaufträge (max. 300.000 km/a oder 1 Mio. €) nicht überschreitet. Darüber hinaus ist die Beantragung seitens der BVR für eine entsprechende Linienkonzession erforderlich. Für den im Antrag beschriebenen Linienweg bestehen derzeit bereits Liniengenehmigungen für die Hagerer Straßenbahn AG, die diese Linien auch im Rahmen einer Direktvergabe befährt. Insofern käme diese Maßnahme einer Konkurrenzierung gleich, die im Rahmen des im Personenbeförderungsgesetz verankerten Konzessionsrechts nicht umsetzbar ist.

4. Die Verwaltung wird beauftragt zu überprüfen, ob die Relation S-Bahnhalt Hagen-Westerbauer – Baukloh im Spätverkehr durch die Verkehrsgesellschaft Ennepe/Ruhr GmbH durchgeführt werden kann und welche Auswirkungen sich daraus ergeben. Die Verwaltung berichtet in der ersten Sitzung des für den ÖPNV zuständigen Gremiums in der kommenden Ratsperiode und macht ggf. einen Umsetzungsvorschlag.

Für die Linien 553/555, die auf Hagerer Gebiet den Bereich Baukloh mit Westerbauer verbinden, gilt nach Darstellung des Ennepe-Ruhr Kreises Ähnliches wie bei der ebenfalls langlaufenden Linie 511. Die Linie 553/555 ist aus EN-Sicht vorrangig auf den Bahnhof Wetter ausgerichtet, insbesondere auf den zusätzlichen Halt des RE4, der seit Dezember 2020 im RRX-Design verkehrt. Darüber hinaus verfügt die Linie an beiden Enden lediglich um eine Wendezeit von 2 Minuten, sodass jedwede Verzögerung aufgrund zusätzlicher Erschließungen einen Fahrzeugmehrbedarf erfordert.

Der Ennepe-Ruhr Kreis zeigt sich Lösungen, die zu einer Verbesserung des Spätverkehrs zwischen Hagen und dem Kreisgebiet beitragen, grundsätzlich gesprächsbereit. Weitere Überlegungen sowie Gespräche wären für die Umsetzung erforderlich.

Finanzielle Auswirkungen

Die möglichen finanziellen Auswirkungen sind in der Vorlage beschrieben und kommen nur zum Tragen, wenn dem Beschlussvorschlag nicht gefolgt wird. Sollte jedoch, trotz gegenteiliger Empfehlung der Hagerer Straßenbahn sowie Verwaltung, darauf bestanden werden einzelne Änderungen der ÖPNV-Leistung vorzunehmen, müssen die Mehraufwendungen über eine Erhöhung des HVG-Zuschusses an die HVG gezahlt werden. Die Finanzierung dieser Mehraufwendungen ist im laufenden Haushalt nicht gesichert.



Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

☒ sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

☒ positive Auswirkungen (+)

Kurzerläuterung und ggf. Optimierungsmöglichkeiten:

Die Stärkung des ÖPNV (und somit des Umweltverbunds) wirkt sich grundsätzlich positiv auf den Klimaschutz aus.

Finanzielle Auswirkungen

☒ Es entstehen folgende Auswirkungen: Die finanziellen Auswirkungen sind im Text beschrieben

gez.

Erik O. Schulz
Oberbürgermeister

Bei finanziellen Auswirkungen:

gez.

Henning Keune
Technischer Beigeordneter

gez.

Christoph Gerbersmann
Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:
