

Vorlage der Verwaltung	Fachbereich: Baubetriebshof	Datum: 04.12.2015	Genehmigungsvermerk
Tagesordnungspunkt 7.9	Bezeichnung der Vorlage: Beschaffung eines Fahrzeuges für den Baubetriebshof		Datum: 09.12.2015
Vorlage-Nr: VO/3410/15			Bürgermeister: Gez. Stock
Zu beraten im:			
Ö/N	Datum	Gremium	
Ö	14.12.2015	Rat der Stadt Wegberg	

Sachverhalt:

Für den Haushalt 2015, hier Planjahr 2015 wurden für den Baubetriebshof folgende Investitionsmaßnahmen beschlossen:

Investitionsnummer	Bezeichnung	Jahr 2015
011800B013	Fahrzeug Streckenwart mit Verkehrssicherungseinrichtungen nach StVO	30.000

Fahrzeug Streckenwart:

Das Fahrzeug des Streckenwartes steht als sehr dringende Neubeschaffung bevor. Deshalb erfolgte trotz der Zeitschiene für die Haushaltsplanberatungen eine Veranschlagung noch für das Jahr 2015.

Der Streckenwart muss im Rahmen seiner Tätigkeit immer wieder im laufenden Verkehr anhalten und kleinere Störungen beseitigen. Auch auf den Straßen des städtischen Verantwortungsbereiches kommt es häufig zu Wildunfällen, deren Reste beseitigt werden müssen.

Diese Tätigkeit kann nicht mit einer zahlenmäßigen Häufigkeit belegt werden. Dies liegt keineswegs an einer möglicherweise niedrigen Anzahl. Im Gegenteil ist es eher so, dass diese Tätigkeiten mitunter mehrmals täglich anfallen. Der nicht vorzuweisende Zahlenwert ergibt sich daraus, dass Störungsbeseitigungen der Begrifflichkeit folgend nur dann anfallen, wenn Störungen vorliegen. Dabei erscheint es logisch, dass Wildunfälle vermehrt in der dunklen Jahreszeit anfallen, gleichwohl vereinzelt auch im Sommer vorkommen. Gegenstände wie verlorene Ladung in Form von Brettern, Spanngurten aber auch jeglicher weiterer Transportgüter unterliegen keiner jahreszeitlichen Schwankung, stellen jedoch in Bereichen wo höhere Geschwindigkeiten die Regel (wenn auch nicht gestattet) sind auch eine Gefahr dar, die es zu beseitigen gilt. Immer wieder kommt es dazu, dass abgesehen von Dammwild auch Igel, Hasen, Katzen, Nutria und weitere Tiere angefahren oder überfahren werden, deren Reste entfernt werden müssen. Die Abfuhr der hier anfallenden Kadaver ist im derzeitig vom Streckenwart genutzten, geschlossenen, Fahrzeug schlicht

nicht zumutbar. Vor allem in den Sommermonaten kommt es häufig vor, dass die zu bergenden Kadaver bereits von Maden und weiterem Getier besiedelt sind.

Ein weiterer Aspekt für die Einsatzhäufigkeit stellt sich durch die Beseitigung von Ölspurendar. Diese werden innerhalb der regulären Dienstzeiten des Baubetriebshofes fast durchgängig durch den Baubetriebshof beseitigt. Hinzu kommen Einsätze im Rahmen der Rufbereitschaft des Baubetriebshofes, auch nachts und an Wochenenden. Innerhalb dieser Zeiten liegt die städtische Zuständigkeit auch auf allen Straßen die generell dem Zuständigkeitsbereich der Kreisstraßenmeisterei oder StraßenNRW zugehörig sind. Somit muss hier im Ernstfall nachts auf Kreis-, Landes- und Bundesstraßen gearbeitet werden, wo Geschwindigkeiten um und über 100km/h die Regel sind. Grundsätzlich erscheint es als logisch, dass die Beseitigung von Ölspurennur von der Fahrbahn aus geschehen kann, egal ob in Kurven, Gefällstrecken oder weiteren Gefahrenbereichen. Die Häufigkeit von Ölspurenlässt sich nur schwer beziffern. Definitiv kann man jedoch sagen, dass Ölspurenvornehmlich bei nasser Witterung auffallen. Da diese meist in der dunklen Jahreszeit vorliegt, ist die Arbeit auf den Straßen durch das häufig fehlende (Sonnen-)Licht besonders gefährlich. Zusammengefasst lässt sich festhalten, dass es täglich zu mehreren Vorgängen kommt, in denen der Streckenwart im laufenden Verkehr anhalten und die Fahrbahn betreten muss. Eine genaue Zahl lässt sich nicht beziffern – entsprechende Einsätze unterliegen starken Schwankungen. Diese Schwankungen ergeben sich zum Teil aus der wechselnden Witterung, zu einem großen Teil jedoch ohne schlüssigen Hintergrund.

Weiterhin muss der Streckenwart Senken, also Straßenabläufe ziehen und reinigen, was um nur ein Beispiel zu nennen, am Trogbauwerk auf der Friedrich – List – Allee, „Siemens – Seite“, als besonders gefährlich zu betrachten ist. An der genannten Stelle ist es mit heutigem Stand so, dass der Streckenwart bei Verrichtung seiner Arbeit sein Fahrzeug auf der Einmündung des Wirtschaftsweges in Richtung Petersholz/ Dachsenberg parkt und sich dann zu Fuß, ohne Absicherung auf den Weg in das Trogbauwerk macht. Da die Wände rechts wie links nahezu direkt an der Fahrbahn liegen, kommt es nicht nur bei Begegnungsverkehr von großen LKW immer wieder zu gefährlichen Situationen, in denen der Streckenwart keine Fluchtmöglichkeit hat. Zum einen wird an dieser Stelle die Höchstgeschwindigkeit von 50km/h nahezu immer überschritten. Zum anderen sorgen die Radien im Fahrbahnverlauf für schlechte Einsehbarkeit.

Weitere Straßenabschnitte mit besonderer Gefährlichkeit gibt es eine ganze Reihe im Stadtgebiet. Grundsätzlich unterliegen alle Bereiche im öffentlichen Straßenraum einer hohen Gefährlichkeit, in denen es Kurven gibt, deren Radius nicht einsehbar ist. Dies können sowohl enge Kurvenbereiche, wie zu Beginn der Heuchterstraße in Arsbeck oder auf der Prämienstraße am Beecker Brauhaus sein. Ebenso gefährlich sind jedoch auch langgezogene Radien, wie auf der Rödgener Straße in Dalheim, da die Strecke hier neben dem aufzuweisenden, lang gezogenen Kurvenradius auch abschüssig und zumindest einseitig stets beparkt ist. Im weiteren Verlauf dieses Streckenabschnittes birgt die enge Abfolge der beiden Fahrtrichtungswechsel an der Bahnunterführung Übergang Rödgener Straße/ Waldweg erhebliches Gefahrenpotential. Auch hier sind die Senken häufig zu reinigen. Hier ist von erheblichem Laubeintrag der umliegenden Bäume zu sprechen. Hinzu kommen das starke Gefälle und auch hier beträchtliche Mengen Sand und Dreck aus Reifenprofilen und von Ladeflächen der (Bau-) Fahrzeuge. Zum Verständnis: Auch wenn der Straßenbaulastträger zwischen letztgenannter Brücke und dem Einfahrtstor der Firma Randerath der Kreis Heinsberg ist, obliegt die Pflege und Reinigung der Kanäle und somit auch der Senken den jeweils zuständigen Stellen der Stadt Wegberg. Weitere besonders gefährliche Stellen auf Straßen städtischer Zuständigkeit liegen auf der Heinsbergerstraße zum Einen in der Kurve, Höhe Café Hoffmann (langer Radius bedingt schlechte

Einsehbarkeit, häufig parkende Fahrzeuge im Randbereich), hier sind gelegentlich Senken zu ziehen und auch Schachtdeckel in der Straßenmitte zu öffnen, und zum Anderen im Bereich der geänderten Verkehrsführung im Ortsausgang in Fahrtrichtung Dalheim (hier werden regelmäßig die Schilder der Verkehrsführung angefahren und müssen dann gerichtet werden, zudem ist es in der jüngeren Vergangenheit hier zu starkem Vandalismus in Form von Schmierereien mit permanent – Markern gekommen, die es dann zu entfernen gilt). Zudem ist die Kurvensituation auf dem Kiefernweg in Richtung Friedhof – Beeck auf Höhe des Waldstadions zu nennen. Hier ist eine wöchentliche Kontrolle der Leitplanken durchzuführen, da es sich um eine Verkehrssicherungseinrichtung handelt, deren Wirkung durch jeden Unfall (Unfälle werden der Stadtverwaltung nicht immer gemeldet) gemindert oder beeinträchtigt werden kann. Die St. Maternusstraße in Merbeck bietet im Bereich der „S-Kurve“ durch häufig nicht angepasste Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer und schlechte Einsehbarkeit erhebliches Gefahrenpotential und muss dennoch aus den gleichen Gründen wie der Bereich der oben genannten „S-Kurve“ an der Bahnbrücke Waldweg und Trogbauwerke Friedrich List Allee regelmäßig im Bereich der Senken angefahren werden. Grundsätzlich gilt es jedoch zu beachten, dass auch jede vermeintlich harmlose Stelle im Stadtgebiet zur Gefahrenstelle werden kann, wenn vorübergehend Baustellen eingerichtet sind. Die hierdurch (meist) entstehenden Fahrbahnverengungen stellen für den Verkehrsteilnehmer eine unerwartete Besonderheit dar, der dennoch selten mit angepasster Geschwindigkeit begegnet wird. Bedingt durch die Baustellenabsicherungen, Baufahrzeuge oder weitere Begebenheiten, eventuell auch in Kombination, entstehen schnell Gefahrenstellen. Da der Streckenwart neben vielen anderen Tätigkeiten auch für die Kontrolle, Überwachung und Abnahme so genannter „Tagesaufbrüche“, also vereinfacht gesagt aller (Straßen-)Baustellen mit einer Dauer von bis zu 2 Wochen, zuständig ist, kann er diese Bereiche nicht immer meiden und ist somit ständig einer gewissen Gefahr ausgesetzt. Jene Tagesaufbrüche fallen bei jedem Hausanschluss durch die Versorger für Telefon, Wasser, Abwasser, Strom, Gas und inzwischen auch Glasfaser an. Zudem entsteht bei jeder Störungsbeseitigung der Versorger oben genannter Leitungen ebenfalls ein Aufbruch. Allein von der NEW werden dem Baubetriebshof wöchentlich im Jahresmittel 3-5 Aufbruchanzeigen zugestellt. Hinzu kommen wöchentlich weitere 3-5 Anzeigen der deutschen Telekom, bzw. derer Auftragnehmer. Hinzu kommen Aufbrüche des Kreiswasserwerkes (2-3 Anzeigen wöchentlich), zur Arbeit am Abwasserkanalsystem, sowie Baustellen, die der Baubetriebshof in Eigenregie durchführt. An dieser Stelle sei auch noch einmal auf Häufigkeit der Aufenthalte an gefährlichen Stellen verwiesen.

Die grundsätzliche Häufigkeit ergibt sich aus den Ausführungen oben. Regelmäßige Aufenthalte an gefährlichen Stellen unterliegen wetterbedingten Schwankungen. Die Senken unter anderem in den Trogbauwerken, also unter den beiden Eisenbahnbrücken, auf der Friedrich List Allee müssen bei trockener Witterung mindestens einmal wöchentlich kontrolliert werden. Bei regnerischer Witterung steigt die Häufigkeit der notwendigen Reinigungen, vor allem bei Laubfall im Herbst oder auch bei bzw. nach starken Stürmen in wärmeren Jahreszeiten, auf eine Zahl von bis zu 3x täglich an. Trotz des regelmäßigen Einsatzes der städtischen Kehrmaschine, auch an dieser Stelle, lässt sich dies nicht reduzieren. Zur Verdeutlichung: Bevor die Reinigung der Senken im besagten Bereich der Zuständigkeit des Streckenwartes unterlag, musste regelmäßig die Feuerwehr anrücken, da die Trogbauwerke häufig überflutet waren. Grund hierfür waren verstopfte Senken. Diese Ursache hat die Trogbauwerke nicht selten vorübergehend unpassierbar gemacht. Der Inhalt der Senken besteht vor allem im Herbst aus Vegetationsrückständen (vornehmlich Laub). Hinzu kommt im gesamten Jahresverlauf Dreck, vermutlich aus den Reifenprofilen der Fahrzeuge. Zudem liegt der Verdacht nahe, dass Kipper aufgrund zu hoher

Geschwindigkeiten im Kurvenbereich und zu hoch beladener Fahrzeuge gewisse Teile ihrer Ladung verlieren. Dies erfolgt über das ganze Jahr hinweg.

Man erkennt an dieser Stelle schnell, dass eine Bündelung der erforderlichen Arbeiten nicht möglich ist. Alle Stellen und Gefahrenquellen müssen nach Bedarf und hier im Notfall auch sehr kurzfristig angefahren werden. Andere geeignete Maßnahmen erscheinen aufgrund der Fülle an Aufgaben und der Vielzahl an betroffener Stellen als nicht nachhaltig und somit vom Aufwand her nicht zu rechtfertigen. Überhaupt hieße die Alternative zu dieser Maßnahme eine Absicherung durch weitere Kollegen, deren Arbeitskraft dann an anderer Stelle fehlen würde. Zudem muss bedacht werden, dass der Verkehr regelmäßig nur durch Personen mit zuvor absolvierter RSA – Schulung geregelt werden darf. Diese Schulung liegt nur bei einzelnen Kollegen des Baubetriebshofes vor und würde den generellen Betriebsablauf unnötig erschweren und verkomplizieren.

Mit dem derzeit vorhandenen Fahrzeug („Baumobil“ des FB 302) ist keine ausreichende Absicherung möglich. Die vorhandene weiße Lackierung ist nicht auffällig genug, eine Rundumkennleuchte ist nicht bzw. nur zum Aufstecken vorhanden, Warnblinklicht ist nicht als Absicherung zugelassen und rot/ weiße Diagonalmarkierungen am Fahrzeug würden aufgrund der zu geringen Fläche am Fahrzeugheck nicht ausreichend zur Geltung kommen. Weiterhin ist das Baumobil in der jetzigen Form nicht geeignet, um den Inhalt verstopfter Senken abzufahren oder vorübergehende Warnbeschilderung zu einer Gefahrenstelle zu transportieren. Die Abfuhr von Tierkadavern ist wie oben genannt nicht zumutbar. Unter Beachtung all dieser Faktoren sollte ein geeignetes Fahrzeug beschafft werden, welches alle Punkte berücksichtigt und eine entsprechende Absicherung ermöglicht. Eine auf dem Fahrzeug montierte, aufklappbare Warnbeschilderung mit Warnleuchten wäre hier das am besten geeignete Mittel. Eines der bestehenden Fahrzeuge kann nicht genutzt werden, da ein Tausch mit einem anderen Fahrzeug dazu führen würde, dass hier dann nicht alle erforderlichen Transporte erledigt werden können. Die Beschaffung würde für die Tätigkeit des Streckenwartes eine erhebliche Effizienzsteigerung mit sich bringen. Ein regelmäßiges Tauschen der Fahrzeuge würde zu deutlich erhöhten Rüstzeiten führen, da dann die tätigkeitsspezifischen Werkzeuge immer umgeräumt werden müssten.

Grundsätzlich kann, zum Teil mit erheblichem Aufwand (welcher an manchen Fahrzeugen aufgrund des Alters kaum zu rechtfertigen wäre), eine Vielzahl der bereits heute beim Baubetriebshof eingesetzten Fahrzeuge mit entsprechenden Hilfs- bzw. Absicherungsmitteln ausgestattet werden, nicht jedoch, bzw. aufgrund des Fahrzeugalters nicht praktikabel, beim derzeit als Streckenwartfahrzeug genutzten Fahrzeug. Die Nachrüstung einer festen Rundumkennleuchte alleine würde den geltenden, unten genannten Vorgaben nicht genüge tragen. Berücksichtigt werden muss hierbei, dass die aufklappbare Warnbeschilderung nur ein Kriterium für die Beschaffung ist. Eine Vielzahl von Tätigkeiten ist dem Streckenwart unter Einsatz seines derzeitigen Fahrzeugs nicht möglich. Hier soll Abhilfe geschaffen werden. Berücksichtigt werden muss eine ausreichend große Ladefläche zum Transport von Schildermasten. Die Ladefläche muss für die Abfuhr ekelerregender Güter wie Inhalte verstopfter Senken oder Tierkadaver baulich von der Fahrzeugkabine getrennt sein. Als feste Ausstattung muss der Streckenwart immer eine gewisse Menge verschiedenster Werkzeuge mitführen, sowie auch einzelne Senkeneimer zur schnellen Störungsbeseitigung. Grundsätzlich sollte immer eine Grundausstattung an Absperrmaterialien von Gefahrenstellen mitgeführt werden können. Neben all jenen Gegenständen muss die Ladefläche Platz für abzufahrende Gegenstände wie oben geschildert bieten. Hierzu reicht eine gewöhnliche Sprinter – Ladefläche aus, nicht jedoch der Innenraum des derzeit

genutzten Fahrzeugs. Ein Fahrzeugtausch würde bei Ausrüstung mit den beschriebenen Sicherheitseinrichtungen zwar dazu führen, dass dem Streckenwart ein geeignetes Fahrzeug zur Verfügung steht. Dann jedoch entstehen neue Probleme an anderer Stelle. Außer dem Baumkontrolleur, der für die Fahrten zum Einsatzort einen Smart oder zur Erkundung der Baumkronen gelegentlich einen Hubsteiger nutzt, benötigen auch die anderen Kollegen mit Kontrollaufgaben (Spiel- und Sportplatzkontrolleur zum Transport von Ersatzteilen für Spielgeräte und Ähnliches, Kontrolleure der Überläufe und Wehre zur Abfuhr des Treibgutes) ein Fahrzeug mit ausreichender Ladefläche. Aus Sicht der Verwaltung bedarf es keiner genaueren Erläuterung, dass das Fahrzeug für Fahrten zu Baustellen nur eine Notlösung sein kann, da die Mitnahme von Werkzeugen und Materialien derzeit nur sehr eingeschränkt bis gar nicht möglich ist. Ein Fahrzeugtausch mit einer anderen Arbeitsgruppe würde die Produktivität des gesamten Baubetriebshofes weiterhin mindern. Ein steter Fahrzeugtausch nach Abstimmung der jeweils anstehenden Aufgabenbereiche würde aufgrund der dann erforderlichen Umladung der tätigkeitsspezifischen Werkzeuge zu höheren Rüstzeiten und somit einer verminderten Anzahl an Produktivstunden führen. Als Beispiel sei hier genannt, dass der Streckenwart bei seinen Aufgaben nichts mit Prüfkörpern des Spielplatzkontrolleurs anfangen kann. Ebenso wenig kann der Spielplatzkontrolleur mit Kanalhaken des Streckenwartes arbeiten. An dieser Stelle sei auf den Streckenwart des Landesbetriebs StraßenNRW verwiesen. Wer den hier zuständigen Streckenwart bei seiner Tätigkeit antrifft, kann beobachten wie ein Fahrzeug für die Streckenwartung per geltender Rechtsvorschriften (StVo und Regelungen der Träger der gesetzlichen Unfallkassen) auszusehen hat bzw. ausgestattet sein muss. Hier kann die entsprechende Arbeitskraft nahezu alle anfallenden Arbeiten alleine durchführen, ohne dass zusätzliche Wegezeiten entstehen. Für die grundlegenden Störungen und Wartungsarbeiten ist das Fahrzeug immer ausgestattet.

Unter Beachtung vorgenannter Punkte hält es die Verwaltung für nicht angebracht, ein bestehendes Fahrzeug umzurüsten. Aus diesem Grund wurden entsprechende Kosten bislang nicht betrachtet.

Auch aus Gründen des Arbeitsschutzes ist eine Neuanschaffung angezeigt. Nach Auffassung der Verwaltung handelt es sich um eine pflichtige Investition. Durch die Anschaffung werden jährliche Abschreibungen in Höhe von rd. 4.300 €, ausgehend von den angenommenen Gesamtkosten i.H.v. 30.000€, entstehen. Dem Hinweis aus der Politik folgend, wird bis zur Vorbereitung der Ausschreibung eine Leasing – Variante ausgiebig geprüft. Die Aufwendungen für die Betriebskosten müssen innerhalb des Budgets des Baubetriebshofes finanziert werden.

Der aktuell durch den Streckenwart genutzte VW Caddy war bereits im Jahr 2011 in Gänze abgeschrieben und steht mit einem aktuellen Wert von 0€ in den Inventarlisten. Bei einer kurzen Betrachtung des Gebrauchtwagenmarktes kommt man zum Ergebnis, dass der Verkaufserlös für das Fahrzeug HS – 2701 (VW Caddy) aktuell bei rund 1.800 – 2.000€ liegt.

Eine Veräußerung ist jedoch nicht vorgesehen. Das Fahrzeug soll nach Auffassung der Verwaltung am Baubetriebshof bleiben, und hier für gelegentlich anfallende Fahrten genutzt werden. Diese fallen beispielsweise bei der Beschaffung kleinerer Ersatzteile an. Zudem kann das Fahrzeug für Dienstfahrten des technischen Leiters genutzt werden. Eine Veräußerung kommt alleine deshalb nicht in Frage, da sowohl durch Kollegen des Ordnungsamtes wie auch von der Feuerwehr und vom Baubetriebshof mit diesem Fahrzeug „Fundhunde“ abgeholt und in Einzelfällen zum Tierheim gebracht werden.

Bildung von Ermächtigungsübertragungen

Aus zeitlichen Gründen aufgrund des weiteren Beratungsverfahrens sind im Haushaltsjahr 2015 eine Auftragserteilung und damit die Inanspruchnahme der laufenden Haushaltsmittel nicht mehr möglich. Gleichwohl sollte die Voraussetzung für die jeweiligen Beschaffungen unter den Voraussetzungen der vorläufigen Haushaltsführung des neuen Haushaltsjahres 2016 geschaffen werden. Hierzu beabsichtigt die Verwaltung die Bildung von Ermächtigungsübertragungen.

Ermächtigungen für Aufwendungen und Auszahlungen sind gemäß § 22 Abs. 1 Gemeindehaushaltsverordnung NRW (GemHVO NRW) übertragbar. Der Bürgermeister regelt mit Zustimmung des Rates die Grundsätze über Art, Umfang und Dauer der Ermächtigungsübertragung. Für die vorliegenden beiden Maßnahmen stimmt der Bürgermeister in Abstimmung mit der Kämmerin der Übertragung ins Haushaltsjahr 2016 zu. Die Haushaltsmittel aus Ermächtigungsübertragungen bleiben bis zu einer Beratung im Fachausschuss gesperrt.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Wegberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung über die geplante Beschaffung sowie die Bereitstellung der Ermächtigungsübertragung im vorliegenden Fall zur Kenntnis und stimmt der Notwendigkeit zur Beschaffung eines neuen Fahrzeuges unter Beachtung der erforderlichen Sicherheitseinrichtungen für den Streckenwart zu. Die Verwaltung wird beauftragt, eine umfangreiche Beratungsvorlage für die Beschaffung eines entsprechenden Fahrzeuges für die erste Sitzung des Ausschusses für Bauen, Umwelt und Vergaben des Jahres 2016 zu erstellen. Neben allen fachlichen Spezifikationen soll die Verwaltung im Rahmen dieser Vorlage eine möglichst genaue Kostenaufstellung unter Berücksichtigung einer Leasing – Variante aufführen. Der Auftrag an die Verwaltung zur Vorbereitung der Vergabe soll erst nach der Beratung im Rahmen der oben genannten Ausschuss – Sitzung erfolgen. Der Bildung von Ermächtigungsübertragungen gemäß obiger Ausführungen wird zugestimmt.

Kosten und Finanzierung:

Bei der Investitionsmaßnahme 011800B013 werden zum Jahresabschluss 2015 entsprechende Ermächtigungsübertragungen gebildet. Hierdurch wird der Haushalt nicht belastet, da Zinsaufwendungen erst ab dem Zeitpunkt einer Kreditaufnahme entstehen.

Die Anschaffung des Streckenfahrzeuges führt künftig zu jährlichen Abschreibungen von rd. 4.300 €, ausgehend von der bisherigen Kostenschätzung. Die Aufwendungen für den laufenden Betrieb müssen im Rahmen des bereitgestellten Budgets finanziert werden.

Alternativen:

Keine

Unterschrift d. federführenden Fachbereichleiters/Dezernenten

Gez. Pape Stellv. FBL 304
Gez. Fabry Techn. Beigeordneter

Gegenzeichnung d. beteiligten Fachbereichsleiter/Dezernenten

Gez. Kühlen Kämmerin