



NACHTRAGSTAGESORDNUNG

25. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: Dienstag, 10.12.2019, 16:30 Uhr

Sitzungsort: Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck

Öffentlicher Teil:

3.4.	Anfrage des AM Detlev Stolzenberg (Die Unabhängigen): Abschaffung der Straßenausbaubeiträge	VO/2019/08010
	<i>Zurückgestellt am 13.08.19</i>	
3.4.1.	Antwort auf die Anfrage des AM Detlev Stolzenberg betr. Abschaffung der Straßenausbaubeiträge	VO/2019/08411
	<i>Die Antwort liegt jetzt vor - Es ist vorgesehen, die Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit zu erweitern</i>	
3.5.	Anfrage AM Katjana Zunft (DIE LINKE): Räumung eines Obdachlosenschlafplatzes in der Breiten Straße	VO/2019/08468
3.6.	Anfrage BM Prieur (CDU): Flüchtlinge und Wohnungsmarkt	VO/2019/08469

Nichtöffentlicher Teil:

14.3.	Personalangelegenheiten, soweit der Hauptausschuss die Entscheidung trifft hier: Abberufung einer Bereichsleitung	VO/2019/08461
	<i>Die Vorlage liegt nun vor und wird nachgereicht</i>	

► **Nr. VO/2019/08289**
öffentlich

Lübeck, 24.10.2019

Anfrage

Bearbeitung: Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

Anfrage des stellv. AM Dr. Axel Flasbarth (Bündnis 90/ Die Grünen): Anlagekriterien der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
12.11.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Die schleswig-holsteinsche Landesregierung hat jüngst ein neues Gesetz vorgestellt, um die Anlagestrategie des Landes konsequent nach ökologischen und sozialen Kriterien auszurichten (FINISH). Sie wäre damit Vorreiter in Deutschland.

Vor diesem Hintergrund möge der Bürgermeister bitte die folgenden Fragen beantworten:

1. Welche Anlagerichtlinien bestehen für die Geldanlagen der Hansestadt Lübeck?
2. Sieht die Verwaltung die Notwendigkeit, zukünftig für die Geldanlagen der Hansestadt Lübeck (d.h. die Investitions-, Anlage- und Finanzierungsgeschäfte) soziale bzw. ökologische Kriterien mit einzubeziehen?
3. Welche Wertpapiere und Fonds hat die Hansestadt Lübeck aktuell gezeichnet (genaue Auflistung der Produkte)?
4. Welches Anlagekonzept wird für die Rücklagen der Beteiligungsunternehmen der Hansestadt Lübeck verfolgt?
5. In welche Aktien, Fonds und Anleihen werden die Rücklagen in welcher Höhe investiert (genaue Auflistung der Produkte)?
6. Wie stellt sich das Anlagekonzept der Stiftungen öffentlichen Rechts der Hansestadt Lübeck jeweils dar?
7. In welche Aktien, Fonds und Anleihen haben die Stiftungen in welcher Höhe investiert?

Begründung:

Anlagen:



► **Nr. VO/2019/08393**
öffentlich

Lübeck, 15.11.2019

Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:

- 1.201 - Haushalt und Steuerung
- 1.203 - Beteiligungscontrolling
- 1.210 - Buchhaltung und Finanzen
- 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Jörg Kaminski (E-Mail: joerg.kaminski@luebeck.de Telefon: 122-2060)

Antwort: Anfrage des stellv. AM Dr. Axel Flasbarth (Bündnis 90/ Die Grünen):

Anlagekriterien der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
02.12.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.12.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die schleswig-holsteinsche Landesregierung hat jüngst ein neues Gesetz vorgestellt, um die Anlagestrategie des Landes konsequent nach ökologischen und sozialen Kriterien auszurichten (FINISH). Sie wäre damit Vorreiter in Deutschland.

Vor diesem Hintergrund möge der Bürgermeister bitte die folgenden Fragen beantworten:

Antwort:

Vorab sei angemerkt, dass die individuellen Regelungen des Landes nicht unmittelbar auch für Kommunen gelten. Zudem ist die Hansestadt Lübeck erst seit 2017 nicht mehr bilanziell überschuldet. Weiterhin hat sie auch in den nächsten Jahren ein erhebliches Volumen an Krediten abzubauen. Der Abbau der grundsätzlich höher verzinsten (älteren) Kredite hat Vorrang vor Kapitalanlagen.

1. Welche Anlagerichtlinien bestehen für die Geldanlagen der Hansestadt Lübeck?
Die Hansestadt Lübeck hat keine eigenen Anlagerichtlinien festgelegt. Allerdings ist der Runderlass des Landes zur Anlage von Rücklagemitteln bzw. liquiden Mitteln vom 14.09.2017 zu beachten. Der aktuelle Runderlass ist dieser Antwort beigelegt. Nach § 89 II der Gemeindeordnung ist geregelt, dass bei Geldanlagen auf eine „ausreichende Sicherheit“ geachtet werden muss und ein „angemessener Ertrag“ erzielt werden soll. Nachhaltigkeitskriterien sind nicht vorgegeben.

2. Sieht die Verwaltung die Notwendigkeit, zukünftig für die Geldanlagen der Hansestadt Lübeck (d.h. die Investitions-, Anlage- und Finanzierungsgeschäfte) soziale bzw. ökologische Kriterien mit einzubeziehen?

Aufgrund der Tatsache, dass aktuell und auch künftig zur Liquiditätssicherung Kassenkredite wenn auch mit tendenziell fallendem Volumen in Anspruch genommen werden müssen, gibt es keine Festlegung zu möglichen Anlageformen. Inwieweit auch soziale und ökologische Kriterien zu beachten wären, ist zum Zeitpunkt möglicher Geldanlagen zu klären.

3. Welche Wertpapiere und Fonds hat die Hansestadt Lübeck aktuell gezeichnet (genaue Auflistung der Produkte)?

Die Hansestadt Lübeck (Kernverwaltung) hat lediglich eine Geldanlage im Zusammenhang mit der Versorgungsrücklage, welche durch die Versorgungsausgleichskasse (VAK) verwaltet wird. Die Anlage resultiert aus einer tarifrechtlichen Einigung. Es handelt sich hierbei um Fondsanteile am Kommunalen Rücklagenverbund Nord-Fonds (KRN), die zum 31.12.2018 mit 10.660.171,71 € valutierten.

4. Welches Anlagekonzept wird für die Rücklagen der Beteiligungsunternehmen der Hansestadt Lübeck verfolgt?

Beantwortung durch den Bereich Beteiligungscontrolling:

Die Beteiligungsunternehmen weisen Rücklagen gem. Handelsgesetzbuch (HGB) auf der Passivseite der Bilanz aus. Rücklagen stellen ein Mittel der Innenfinanzierung von Unternehmen dar, d.h. Rücklagen sind im Unternehmen gebundenes Eigenkapital.

Im Allgemeinen werden Rücklagen für die Deckung zukünftiger Zahlungen genutzt (z.B. um Investitionen zu finanzieren) oder um eventuellen Verlusten vorzubeugen.

5. In welche Aktien, Fonds und Anleihen werden die Rücklagen in welcher Höhe investiert (genaue Auflistung der Produkte)?

Beantwortung durch den Bereich Beteiligungscontrolling:

Investitionen sind auf der Aktivseite der Bilanz erfasst und können u.a. in Finanzprodukte wie Aktien, Fonds und Anleihen getätigt werden. Ebenso sind Investitionen in GmbH-Anteile oder Unternehmensanteile an Personengesellschaften möglich. Die Zuordnung, ob Investitionen ins Anlagevermögen oder Umlaufvermögen vorliegen, hängt insbesondere von ihrer Dauerhaftigkeit ab, aber auch die Tiefe der Geschäftsbeziehung zwischen den Unternehmen kann ein Indikator sein.

Aktien, Fonds und Anleihen sind vor allem Kennzeichen für einen Bilanzausweis als Wertpapiere des Umlaufvermögens. Eine Abfrage der direkten Beteiligungsunternehmen der Hansestadt Lübeck hat folgendes ergeben:

1. Kein direktes Beteiligungsunternehmen hat Wertpapiere des Umlaufvermögens in seiner Bilanz zum 31.12.2018 ausgewiesen.
2. Unter den Finanzanlagen werden die Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen und Genossenschaftsanteile gehalten. Anteile an Aktiengesellschaften halten die direkten Beteiligungen der Hansestadt Lübeck nicht.

6. Wie stellt sich das Anlagekonzept der Stiftungen öffentlichen Rechts der Hansestadt Lübeck jeweils dar?

Die Stiftungsverwaltung verwaltet derzeit die öffentlich-rechtlichen Stiftungen Heiligen-Geist-Hospital und St. Johannis-Jungfrauenkloster. Beide Stiftungen kämpfen zurzeit mit der aktuellen, niedrigen Zinslage am Kapitalmarkt. Für sie muss ebenfalls das schleswig-holsteinische Haushaltsrecht angewendet werden.

Die Stiftungsverwaltung bedient sich bei der jeweiligen Neuanlage von Stiftungsmitteln der professionellen Beratung des Bereiches Buchhaltung & Finanzen, die die ohnehin schon restriktiven Vorgaben hinsichtlich der Art der Anlageform zu beachten hat. Insbesondere der Grundsatz „Sicherheit der Anlage geht vor Rentabilität“ ist zu berücksichtigen. Weitere einschränkende Kriterien würden die wirtschaftliche Lage der Stiftungen verschlechtern.

7. In welche Aktien, Fonds und Anleihen haben die Stiftungen in welcher Höhe investiert?

Derzeit: in keine

Anlagen:

Runderlass des Landes zur Anlage von Rücklagemitteln bzw. liquiden Mitteln vom 14.09.2017

Bürgermeister Jan Lindenau

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration
Postfach 71 25 | 24171 Kiel

Anschriften laut Verteiler

Ihr Zeichen: /
Ihre Nachricht vom:
Mein Zeichen: IV 305
Meine Nachricht vom: /Heino Siedenschnur
heino.siedenschnur@im.landsh.de
Telefon: 0431 988-3109
Telefax: 0431 988 614-3109

14. September 2017

**Runderlass zu § 89 Absatz 2 Satz 2, § 95 j i. V. m. § 89 Absatz 2 Satz 2 der Gemein-
deordnung – Anlage von Rücklagemitteln bzw. von liquiden Mitteln**

Für die Anlage von Rücklagemitteln nach § 20 Absatz 1 GemHVO-Kameral bzw. von liquiden Mitteln nach § 48 Absatz 1 GemHVO-Doppik werden folgende Hinweise gegeben:

1. Der Begriff der Geldanlage ist in § 44 Nummer 10 GemHVO-Kameral für eine Haushaltswirtschaft nach den Grundsätzen der kameralen Buchführung und in § 59 Nummer 16 GemHVO-Doppik für eine Haushaltswirtschaft nach den Grundsätzen der doppelten Buchführung bestimmt. Die Geldanlage umfasst in einer Haushaltswirtschaft nach den Grundsätzen der kameralen Buchführung den Erwerb von Wertpapieren und Forderungen aus Mitteln des Kassenbestandes oder aus den Rücklagen zugewiesenen Mittel; in einer Haushaltswirtschaft nach den Grundsätzen der doppelten Buchführung den Erwerb von Wertpapieren und Forderungen aus liquiden Mitteln.
2. Bei der Anlage dieser Mittel sind folgende Grundsätze zu beachten:
 - Die Sicherheit der Geldanlage hat Vorrang vor der Rentabilität. Durch eine vorausschauende Liquiditätsplanung (§ 19 Absatz 1 GemKVO-Kameral, § 27 GemHVO-Doppik) ist zu gewährleisten, dass die angelegten Mittel bei Bedarf zur Verfügung stehen.

- Die Gemeinde bewirtschaftet die Mittel in eigener Verantwortung; eine eigenverantwortliche Verwaltung durch Dritte (z. B. Vermögensverwalter) ist ausgeschlossen.
 - Es sind nur Anlagen in Euro zulässig.
 - Anlagen bei deutschen Kreditinstituten, die durch ein Einlagensicherungssystem oder durch ein institutsbezogenes Sicherungssystem geschützt sind, sind zulässig. Die Gemeinde hat sich über die Bedingungen zu informieren. Bei Anlagen bei Kreditinstituten, die nicht durch ein Einlagensicherungssystem oder institutsbezogenes Sicherungssystem geschützt sind oder bei ausländischen Kreditinstituten hat sich die Gemeinde besonders sorgfältig zu unterrichten. Anhaltspunkte können z. B. das Rating des Kreditinstituts sowie bei ausländischen Kreditinstituten die Stabilität des dortigen Bankenmarkts sein. Bei anzulegenden Rücklagemitteln bzw. liquiden Mitteln in höherer Größenordnung kann gegebenenfalls eine Verteilung auf verschiedene Kreditinstitute die Sicherheit erhöhen.
 - Eine Anlage in Aktien ist nicht zulässig.
 - Eine Anlage in Fonds mit Ausnahme von Geldmarktfonds und geldmarktnahen Fonds ist nicht zulässig.
 - Nach § 101 Absatz 6 GO ist der Gemeinde das Betreiben von Bankgeschäften generell untersagt; in diesem Zusammenhang wird auch auf § 32 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über das Kreditwesen (KWG) hingewiesen.
 - Eine Anlage bei einer anderen Gemeinde ist daher nicht zulässig; eine amtsangehörige Gemeinde darf nur ihrem Amt oder einer anderen Gemeinde, die demselben Amt angehört, Kassenkredite gewähren.
 - Ebenso ist eine Anlage bei Unternehmen und Einrichtungen nicht zulässig; die Gemeinde darf nur – unter Beachtung des EU-Beihilfenrechtes – Eigenbetrieben, Sondervermögen nach § 97 GO, Gesellschaften, an denen sie zu mehr als 50 Prozent beteiligt ist, Kommunalunternehmen nach § 106 a GO und anderen Anstalten, deren Träger sie ist, und gemeinsamen Kommunalunternehmen nach § 19 b des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GkZ), zu deren Stammkapital die Gemeinde mehr als 50 % beigetragen hat, Kassenkredite gewähren.
3. Neben der Anlage in Form von Guthaben bei Kreditinstituten kommt eine Anlage in festverzinsliche Wertpapiere nur in Betracht, wenn Kursverluste nicht zu befürchten sind und die rechtzeitige Verfügbarkeit gewährleistet ist; dies ist nur der Fall, wenn die Laufzeit des Wertpapiers mit dem Zeitpunkt der voraussichtlichen Verwendung der liquiden Mittel übereinstimmt. Die Gemeinde hat sich bei dieser Anlageform über die

Bonität des Herausgebers des festverzinslichen Wertpapiers besonders sorgfältig zu unterrichten; festverzinsliche Wertpapiere in Form von Inhaberpapieren, z. B. Inhaberschuldverschreibungen und Inhabereinlagenzertifikate erfüllen die vorgenannten Voraussetzungen regelmäßig nicht.

4. Die Anlage von Mitteln in Geldmarktfonds ist nur zulässig, wenn die Anteile
- ohne Ausgabeaufschlag,
 - in Euro ausgegeben werden und
 - es sich um Organismen für gemeinsame Anlagen in Wertpapieren im Sinne des Kapitalanlagegesetzbuches (KAGB) vom 4. Juli 2013 (BGBl. I S. 1981), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2394), handelt; bei ausländischen Anteilen muss die Gesellschaft, die die Anteile ausgibt, ihren Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union haben.

Wegen der Nichterhebung eines Ausgabeaufschlags, der Anlage der Fondsmittel in einer Weise, die das Zinsänderungsrisiko eng begrenzt (Wertpapiere, in die der Fonds investiert, weisen eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr auf) und der Möglichkeit der jederzeitigen Rückgabe der Fondsanteile eignen sich solche Geldmarktfonds auch zur kurzfristigen Anlage von Mitteln der Gemeinde.

Bei geldmarktnahen Fonds wird das Zinsänderungsrisiko durch eine entsprechende Anlage der Fondsmittel ebenfalls begrenzt, wenn auch nicht so stark wie bei reinen Geldmarktfonds. Häufig werden die Anteile zudem mit einem Ausgabeaufschlag ausgegeben. Daher eignen sich diese Fonds nur zur Anlage von liquiden Mitteln, die für eine gewisse Zeit nicht benötigt werden. Bei einem Ausgabeaufschlag von beispielsweise einem Prozent sollte die geplante Anlagedauer für kurzfristige Anlagen in Abhängigkeit vom Zinsniveau mindestens sechs Monate, im Regelfall mindestens zwölf Monate, betragen. Unter diesen Voraussetzungen bestehen auch gegen die Anlage von Mitteln in geldmarktnahen Fonds keine Bedenken, wenn die Anteile

- in Euro ausgegeben werden und
- es sich um Organismen für gemeinsame Anlagen in Wertpapieren im Sinne des KAGB handelt; bei ausländischen Anteilen muss die Gesellschaft, die die Anteile ausgibt, ihren Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union haben.

Unberührt bleibt – wie bei jeder Geldanlage – die Verpflichtung der Gemeinden, die Mittel in Geldmarktfonds oder geldmarktnahen Fonds anlegen wollen, sich über die jeweiligen Bedingungen der Fonds und die Bonität der Gesellschaft, die die Anteile ausgibt, zu informieren.

5. Gemeinden, die ihre Haushaltswirtschaft nach den Grundsätzen der kameralen Buchführung führen, können die Mittel der Sonderrücklagen und der Sondervermögen ohne Sonderrechnung als innere Darlehen in Anspruch nehmen. Innere Darlehen sind wie Kredite zu behandeln, d. h. sie sind genehmigungspflichtig und in der Übersicht über den Stand der Schulden (Anlage 5 und 25 der Ausführungsanweisung zur GemHVO-Kameral) zu berücksichtigen. Innere Darlehen sind angemessen zu verzinsen und aus Haushaltsmitteln regelmäßig zurückzuführen; es wird empfohlen, eine jährliche Tilgung von 3 % vorzusehen, die – als ordentliche Tilgung – die Pflichtzuführung nach § 21 GemHVO-Kameral entsprechend erhöht. Mit dieser Regelung soll sichergestellt werden, dass bei einer späteren eventuellen Ablösung des inneren Darlehens durch Kredite vom Kreditmarkt (Umschuldung) keine sprunghafte Erhöhung der Belastung des Verwaltungshaushalts eintritt. Abweichend von Satz 3 sind innere Darlehen, mit denen die Rücklagen nach § 19 Absatz 4 Nummer 2, 4, 5, 8, 9, 12 und 13 GemHVO-Kameral in Anspruch genommen werden, nicht zu verzinsen.
6. Auf die Verpflichtung der Gemeinden, die ihre Haushaltswirtschaft nach den Grundsätzen der kameralen Buchführung führen, bei einem positiven freien Finanzspielraum auch die Sollrücklagen nach § 19 Absatz 4 Nummer 5 (Pensionsrücklage), Nummer 7 (Altlastenrücklage für Altlasten, die vor dem Jahr 2008 bekannt geworden sind), Nummer 12 (sonstige Sonderrücklage) und Nummer 13 (Rücklage für Beihilfeverpflichtungen) GemHVO-Kameral zu bedienen, soweit der freie Finanzspielraum hierfür ausreicht, weise ich hin.
7. Für den Einsatz von derivativen Finanzgeschäften bei der Anlage von Mitteln ist ein bereits bestehendes Grundgeschäft erforderlich. Die vorstehenden Beschränkungen ergeben sich daraus, dass die Kommunen das Spekulationsverbot zu beachten haben. Die Hinweise in Ziffer 7 des Runderlasses zu §§ 85, 95 g der Gemeindeordnung – Kredite vom 23. Januar 2017 sind entsprechend zu beachten.

Den nichtveröffentlichten Erlass Anlage von Rücklagemitteln nach § 20 Absatz 1 Gemeindehaushaltsverordnung-Kameral (GemHVO-Kameral) bzw. von liquiden Mitteln nach § 48 Absatz 1 Gemeindehaushaltsverordnung-Doppik (GemHVO-Doppik) vom 4. September 2008 sowie den Erlass derivative Finanzgeschäfte vom 3. Dezember 2012 hebe ich auf.

Auf die Veröffentlichungen im Internet (www.schleswig-holstein.de => Themen und Aufgaben => Kommunales => Kommunale Finanzen => Kommunales Haushaltsrecht => Weitere rechtliche Regelungen) wird hingewiesen.

Die Landrätin und die Landräte bitte ich, die ihrer Aufsicht unterstehenden kommunalen Körperschaften entsprechend zu unterrichten.



Mathias Nowotny

► **Nr. VO/2019/06950**
öffentlich

Lübeck, 02.01.2019

Anfrage

Bearbeitung: Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

Anfrage des AM Thorsten Fürter (Bündnis 90 / Die Grünen): Alternative Antriebe im Fuhrpark der Stadt

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
12.02.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Der Bürgermeister möge berichten:

- 1) Wie verteilen sich die Fahrzeugneubeschaffung der Hansestadt Lübeck (Kauf, Miete oder Leasing) im Jahr 2018 auf die verschiedenen Antriebsklassen:
 - a) Benzin
 - b) Diesel
 - c) Elektro
 - d) Hybrid
 - e) Andere
- 2) Wie stark ist die Auslastung der zehn von den Stadtwerken betriebenen Ladesäulen (bitte einzeln auflühren)? Entspricht die Auslastung den Erwartungen der Stadtwerke Lübeck GmbH oder wird sie höher/niedriger eingeschätzt?
- 3) In Lübeck gibt es per Ende 2018 insgesamt rund 20 E-Ladestationen, in Kiel 28 und in Flensburg 23 (Auskunft via www.goingelectric.de/stromtankstellen/Deutschland); nicht alle davon sind öffentlich zugänglich. Sind für das Jahr 2019 weitere öffentlich zugängliche E-Ladestationen geplant (insbesondere in den von der KWL betriebenen Parkhäusern)?

Begründung:

Die Energiewende in Deutschland hat seit der Einführung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes im Jahr 2000 signifikante Fortschritte im Bereich des Strommixes gemacht. Im Bereich Verkehr ist jedoch noch keine Wende vollzogen: Der CO₂-Ausstoß von PKWs ist seit mehr als 20 Jahren praktisch unverändert und der von LKWs stieg in dieser Zeit sogar um ca. 20%. Hier besteht folglich dringender Handlungsbedarf.

Anlagen :



► **Nr. VO/2019/08437**
öffentlich

Lübeck, 27.11.2019

Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.101 - Bürgermeisterkanzlei

Bearbeitung: Thomas Manke (E-Mail: thomas.manke@luebeck.de Telefon: 122 - 1510)

Antwort zur Anfrage des AM Thorsten Fürter zu alternativen Antrieben im Fuhrpark der Stadt

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
02.12.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.12.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage des AM Thorsten Fürter zu alternativen Antrieben im Fuhrpark der Stadt

Antwort:

Frage 1:

Wie verteilen sich die Fahrzeugneubeschaffung der Hansestadt Lübeck (Kauf, Miete oder Leasing) im Jahr 2018 auf die verschiedenen Antriebsklassen:

Antwort:

a)	Benzin	6%
b)	Diesel	49%
c)	Elektro	32%
d)	Hybrid	2%
e)	Andere	12%

Die Zahlen beziehen sich auf den gesamten städtischen Fuhrpark einschließlich Betriebe und Gesellschaften.

Die Elektromobilität begrenzt sich z. Z. auf den Bereich der Pkw und der leichten Transporter. Diese Fahrzeugauswahl wird sich in den nächsten Jahren auch auf den Bereich der größeren Transporter/Fahrzeuge ausweiten, d.h. Nutzlast und Reichweite werden sich praxisgerecht entwickeln, so dass diese Fahrzeuge auch für den Einsatzbereich bis 3,5 to, ggf. auch bis 5,0 to interessant werden.

Weitere Information und Hinweise zur Förderung und Weiterentwicklung der E-Mobilität in städtischen Unternehmen können ergänzend auch dem ausführlichen **Bericht** der Verwaltung aus dem **Juli 2018** entnommen werden (beraten in der Bürgerschaft am 27.09.2019 unter **VO/2018/06206**).

Neben den Aktivitäten im Fahrzeugbereich plant die HL auch den Einsatz von **Elektrofahrrädern** für die städtischen Mitarbeiter:innen, um notwendige dienstliche Aktivitäten innerhalb des Stadtgebietes möglichst autofrei klimaschonend mit dem Fahrrad erledigen zu können.

Frage 2:

Wie stark ist die Auslastung der zehn von den Stadtwerken betriebenen Ladesäulen (bitte einzeln aufführen)? Entspricht die Auslastung den Erwartungen der Stadtwerke Lübeck GmbH oder wird sie höher/niedriger eingeschätzt?

Antwort:

Nach einer aktuell im November durchgeführten Erhebung zur Auslastung der seitens SWL betriebenen E-Ladesäulen können hierzu nunmehr fast Ganzjahreszahlen für das Jahr 2019 geliefert werden. Die Beantwortung der Anfrage war vor diesem Hintergrund zeitlich etwas gestreckt worden, um am Ende dann auch vollständig und substantziell die gestellten Fragen beantworten zu können.

Folgende Zahlen zur Auslastung der von den Stadtwerken betriebenen Ladestationen haben sich auf der Grundlage der Erhebung für den Zeitraum vom 1.1. - 18.11.2019 ergeben:

Ladesäulen-ID	Name	Adresse	Ladevorgänge gesamt	Durchschnittliche Ladevorgänge pro Tag	Durchschnittliche Zeit (h)	Bemerkungen
DE451EMIL 0002	Museum für Natur und Umwelt	Muster- bahn 19a	981	3,2	03:58	Durch Dauerbau- stelle nur eingeschränkt nutzbar
DE451EMIL 0003	Musik- und Kongress- halle	Willy- Brandt-Al- lee 9	1.182	3,6	03:13	
DE451EMIL 0004	Industrie- und Han- delskam- mer	Konrad- Adenauer- Str. 2	1.336	4,1	05:35	Ein Lade- punkt zur Zeit außer Betrieb
DE451EMIL 0005	Marina Travemün- de	Trellebor- gallee 2a	1.179	3,6	02:36	
DE451EMIL 0006	Parkplatz Kanalstraße	Kanalstr. 18	1.440	4,4	03:51	
DE451EMIL 0007	Am Kaufhof	Schlutup- er Str. 16	510	1,5	05:10	
DE451EMIL 0008	Theater	Beckergru- be 33	1.625	5,0	03:26	
DE451EMIL 0009	Mühlenstra- ße	Mühlenstr. 37	1.631	5,0	03:00	
DE451EMIL 0010	Amtsgericht	Am Burg- feld 5	1.029	3,2	04:57	

Die festgestellte Auslastung entspricht vor dem Hintergrund der noch geringen Dichte an Elektrofahrzeugen durchaus den Erwartungen und ist mit der festgestellten durchschnittlichen Tagesnutzung ein akzeptabler Einstieg. Die E-Mobilität wird ja weiter an Fahrt aufneh-

men. So ist bereits 2020 mit spürbar höheren Zulassungszahlen bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu rechnen, so dass dann auch die Auslastung der Ladestationen kontinuierlich steigen wird.

Hinzukommen Planungen der SWL für 2020, die das Betanken von E-Fahrzeugen leichter und komfortabler machen sollen. Die Ladesäulen werden dafür in ein Backend überführt, wodurch diese dann in den gängigen Auskunftsmidien (Infotainment im PKW, Navigations- und Ladekartenapps) für den Kunden sichtbar werden. Die Einführung einer Echtzeitstatusanzeige gibt dazu ergänzend einen schnellen Überblick, welche Stationen belegt und welche frei sind.

Zukünftig können damit längere, ggf. auch vergebliche Suchaktionen entfallen. Die Betankungsstellen können seitens der Kunden auf dem direkten Wege angesteuert werden. Auch dieses wird sich positiv auswirken auf die Auslastung der E-Säulen.

Die für die 2020 ebenfalls geplante Einführung eines Tarifs für den jeweiligen Ladevorgang mit zumindest in der Eingewöhnungsphase stagnierenden bzw. auch zurückgehenden Nutzungszeiten wird bei der weiteren Verstetigung und Etablierung der Ladeinfrastruktur mit zu berücksichtigen sein.

Frage 3:

In Lübeck gibt es per Ende 2018 insgesamt rund 20 E-Ladestationen, in Kiel 28 und in Flensburg 23 (Auskunft via www.goingelectric.de/stromtankstellen/Deutschland); nicht alle davon sind öffentlich zugänglich. Sind für das Jahr 2019 weitere öffentlich zugängliche E-Ladestationen geplant (insbesondere in den von der KWL betriebenen Parkhäusern)?

Antwort:

Die **KWL** hat eine E-Ladestation in ihrer Tiefgarage im März 2019 eingerichtet, die für das hauseigene E-Fahrzeug und einen Gästestellplatz zur Verfügung steht und auch genutzt wird.

Zur Einrichtung von E-Ladestationen in den **Parkhäusern** wurden bereits Untersuchungen durchgeführt. Aufgrund der überwiegend direkt vor bzw. nahe der Parkhäuser bereits vorhandenen Ladesäulen auf den offenen Parkplätzen wurde eine Erstellung von Ladesäulen in den Parkhäusern **bislang allerdings verworfen**. Die Ladesäulen auf den offenen Parkplätzen sind parkgebührenfrei und Ladeposten werden ebenfalls nicht berechnet. Zudem sind die Hausanschlüsse der Parkhäuser meist nicht für zusätzliche hohe Elektrolasten ausgelegt, so dass sehr hohe Investitionskosten entstünden.

Seitens der **Stadtwerke** sind in 2019 keine weiteren Ladesäulen auf öffentlichem Grund eingerichtet worden. Hier wird eher die Strategie verfolgt, in Zusammenarbeit mit Wohnungsbau-Gesellschaften - zB. der stadteigenen Trave - im Siedlungsumfeld eine Ladeinfrastruktur aufzubauen.

Bezüglich der **städtischen Aktivitäten** in Sachen Ladeinfrastruktur für E-Mobilität wird auf den **Bericht** der Verwaltung aus dem **November 2018** verwiesen (**VO/02018/06640**). Dieser Bericht befasste sich insbesondere auch mit der Möglichkeit, die Lichtmasten im öffentlichen Straßenraum gleichzeitig als E-Ladestationen zu verwenden.

Der Bericht verwirft diese Option nicht per se, zeigt gleichwohl deutliche Einschränkungen auf. So sind die öffentlichen Beleuchtungskörper eher leistungsschwach im Hinblick auf die Anforderungen der E-Betankung und ihre Anordnung im öffentlichen Straßenraum zudem häufig ungeeignet für den Ladevorgang. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung, vorrangig den Aufbau einer eigenständigen leistungsstarken E-Ladeinfrastruktur weiterzuvorführen.

Anlagen:

-

Bürgermeister Jan Lindenau

► **Nr. VO/2019/08010**
öffentlich

Lübeck, 12.08.2019

Anfrage

Bearbeitung: Claudia Burgdorf (E-Mail: claudia.burgdorf@luebeck.de Telefon: 122-1071)

Anfrage des AM Detlev Stolzenberg (Die Unabhängigen): Abschaffung der Straßenausbaubeiträge

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.08.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Anfrage:

Die Bürgerschaft hat am 29.11.2018 die Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen beschlossen.

*Anlieger*innen aus dem Bereich Reet- und Schwalbenweg haben nun gegenüber den Fraktionen und auch gegenüber den Medien ihren Unmut artikuliert, weil sie für lange zurückliegende Arbeiten Beiträge leisten müssen.*

Daraus ergeben sich folgende Fragen an die Verwaltung, um deren Beantwortung ich bitte:

- 1. Wann und wie sind die Anlieger*innen aus dem Bereich Reet- und Schwalbenweg in die Planungen des Straßenausbaus einbezogen worden?*
- 2. Hatten die Anlieger*innen die Möglichkeit, zu den Ausbauplänen Stellung zu nehmen und ihre Bedürfnisse zu formulieren?*
- 3. Wann und wie sind die Anlieger*innen über ihre Beteiligung an den Ausbaukosten informiert worden?*
- 4. Sind die Anwohner*innen frühzeitig auf die Höhe der auf sie zukommenden Belastungen vorbereitet worden?*
- 5. Plant die Hansestadt Lübeck eine Informationsveranstaltung für die Anlieger*innen der Straßen Reetweg und Schwalbenweg, um die bei diesen Bürger*innen offensichtlich noch offenen Fragen in einem Dialog zu beantworten?*
- 6. An welchen noch abzurechnenden Straßenausbaumaßnahmen werden sich Anlieger*innen finanziell beteiligen müssen?*
- 7. Wann ist für diese Maßnahmen die Versendung der Bescheide geplant?*

Begründung:

Es wird um schriftliche Beantwortung gebeten.

Anlagen :



► **Nr. VO/2019/08411**
öffentlich

Lübeck, 21.11.2019

Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Christa Meyer (E-Mail: christa.meyer@luebeck.de Telefon: 122-6035)

Antwort auf die Anfrage des AM Detlev Stolzenberg betr. Abschaffung der Straßenausbaubeiträge

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
02.12.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.12.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage des AM Detlev Stolzenberg (Die Unabhängigen) im Hauptausschuss am 13.08.2019 (VO/2019/08010):

„Die Bürgerschaft hat am 29.11.2018 die Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen beschlossen. Anlieger*innen aus dem Bereich Reet- und Schwalbenweg haben nun gegenüber den Fraktionen und auch gegenüber den Medien ihren Unmut artikuliert, weil sie für lange zurückliegende Arbeiten Beiträge leisten müssen.

Daraus ergeben sich folgende Fragen an die Verwaltung, um deren Beantwortung ich bitte:

1. Wann und wie sind die Anlieger*innen aus dem Bereich Reet- und Schwalbenweg in die Planungen des Straßenausbaubaus einbezogen worden?
2. Hatten die Anlieger*innen die Möglichkeit, zu den Ausbauplänen Stellung zu nehmen und ihre Bedürfnisse zu formulieren?
3. Wann und wie sind die Anlieger*innen über ihre Beteiligung an den Ausbaurkosten informiert worden?
4. Sind die Anwohner*innen frühzeitig auf die Höhe der auf sie zukommenden Belastungen vorbereitet worden?
5. Plant die Hansestadt Lübeck eine Informationsveranstaltung für die Anlieger*innen der Straßen Reetweg und Schwalbenweg, um die bei diesen Bürger*innen offensichtlich noch offenen Fragen in einem Dialog zu beantworten?
6. An welchen noch abzurechnenden Straßenausbaumaßnahmen werden sich Anlieger*innen finanziell beteiligen müssen?
7. Wann ist für diese Maßnahmen die Versendung der Bescheide geplant?“

“

Antwort:

Zu 1.: Die erste Information über den geplanten Ausbau der Straßen Reetweg und Schwalbenweg ist in der Lübecker Stadtzeitung am 26.08.2014 erfolgt. Zu diesem Zeitpunkt waren die Planungen so weit fortgeschritten, dass eine Beteiligung nicht mehr möglich war. Die Baumaßnahme hat im Zeitraum zwischen dem 07.07.2014 und 09.10.2014 stattgefunden.

Eine Beteiligung der Anwohner:innen ist bei der Erneuerung von Fahrbahndecken ohne weitere verändernde Auswirkungen bei der Straße generell nicht vorgesehen.

Zu 2.: s. Antwort zu 1.

Zu 3.: Die Anlieger:innen sind mit Schreiben vom 02.07.2019 über die auf sie zukommende Beitragsbelastung informiert worden. Den Anlieger:innen ist der Herstellungsaufwand und die prozentuale Beteiligung der Hansestadt Lübeck benannt worden. Die genaue Höhe für das einzelne Grundstück ist nicht genannt worden. Einzelne Grundstücke konnten zu diesem Zeitpunkt noch nicht abschließend bewertet werden.

Zu 4.: s. Antwort zu 3.

Zu 5.: Nach der Veranlagung Anfang August ist im Bereich Stadtgrün und Verkehr eine Abordnung der Anlieger:innen vorstellig geworden, der die gesamte Veranlagung ausführlich erläutert worden ist. Es hat danach keine Nachfragen mehr gegeben. Inzwischen ist auch das vorgerichtliche Verwaltungsverfahren so weit abgeschlossen, dass nach der Veranlagung vom 01.08.2019 die Vielzahl der Widersprüche mit den Widerspruchsbescheiden vom 14.10.2019 beschieden worden ist. Klagen sind bisher noch nicht eingegangen.

Zu 6.: Eine Beitragspflicht besteht nach der Entscheidung der Bürgerschaft, wonach nach dem 01.01.2019 keine neuen sachlichen Beitragspflichten mehr entstehen können; noch für 33 Maßnahmen, deren Abnahmetermin (beitragsrechtliche Fertigstellung) vor dem 01.01.2019 liegt, mit einer Beitragseinnahmeerwartung von ca. 1,5 Mio Euro haben noch Abrechnungen zu erfolgen.

Zu 7.: Die Veranlagungsbescheide müssen spätestens am 31.12.2022 zugestellt worden sein, um die dann eintretende Verjährung abzuwenden.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

► **Nr. VO/2019/08468**
öffentlich

Lübeck, 06.12.2019

Anfrage

Bearbeitung: Hans-Jürgen Martens (E-Mail: Telefon: 122-2372)

Anfrage AM Katjana Zunft (DIE LINKE): Räumung eines Obdachlosenschlafplatzes in der Breiten Straße

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.12.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Fragen zur Räumung eines Obdachlosenschlafplatzes in der Breiten Straße

1. Aus welchen Gründen wurde der saubere und ordentliche Schlafplatz, siehe Anlage Foto, der Obdachlosen im Eingang des leerstehenden Modeladens in der unteren Breiten Straße geräumt?
2. Wer hat die EBL zur Räumung beauftragt?
3. Am 4.12.2019 sollte der Schlafplatz wiederum, diesmal von der Polizei geräumt werden. Wer trug diesen Wunsch an die Polizei.
4. Ist das persönliche Eigentum, wie Kleidungsstücke, Ausweispapiere, Mobiltelefon usw., der Obdachlosen eingelagert worden? Oder wurde dieses Eigentum entsorgt bzw. vernichtet?
5. Wenn ja, wer kommt für den angerichteten Schaden auf?

Laut Aussage der Verwaltung, gab es sechs Termine an dem mit den Obdachlosen in der Breiten Straße gesprochen wurde. Diese Treffen sollen dokumentiert worden sein. Ich bitte die Dokumentation dieser Treffen den Antworten anzufügen.

Begründung:

Anlagen:



► **Nr. VO/2019/08469**
öffentlich

Lübeck, 07.12.2019

Anfrage

Bearbeitung: Marco Bröcker (E-Mail: broecker@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1060)

Anfrage BM Prieur (CDU): Flüchtlinge und Wohnungsmarkt

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.12.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Anfrage:

Der Bürgermeister wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

- Wie viele Flüchtlinge wurden in den Jahren 2016 bis 2018 in Lübeck aufgenommen?
- Wie viele davon sind in Lübeck geblieben und wie viele leben aktuell in
 - a. Sammelunterkünften
 - b. Wohnungen.
- Wie viele Personen sind zusätzlich durch Familiennachzug dazu gekommen?
- Wie wird der Zuzug von Flüchtlingen bei der Wohnungsmarktpolitik berücksichtigt?

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen:



► **Nr. VO/2019/08385**
öffentlich

Lübeck, 13.11.2019

Bericht **-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Christine Woldt (E-Mail: christine.woldt@luebeck.de Telefon: 122-6913)

Bekanntgabe einer Eilentscheidung des Bürgermeisters über die Beauftragung der Fa. Siemens im Rahmen der Instandsetzung der Eisenbahnüberführung über die B 75 in Lübeck-Kücknitz in Höhe von 739.561,58 EUR zzgl. MwSt.

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.11.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
02.12.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
10.12.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Eilentscheidung über die Beauftragung der Firma Siemens, alle angebotenen Leistungen zur Herstellung eines Bauzustandes mit Bauweiche zwischen der DB-Strecke nach Travemünde und der LPA-Strecke zum Bhf Lübeck-Skandinavienkai im elektronischen Stellwerk Lübeck-Dänischburg und an der Außenanlage mit Ausnahme der Tiefbauarbeiten zu erbringen. Die Leistungen sind für die Umsetzung der Instandhaltungsarbeiten an der Eisenbahnüberführung über die B 75 Lübeck-Kücknitz zwingend erforderlich.

Bericht:

Siehe Anlage 1.

Anlagen:

Anlage 1: Anordnung und Begründung einer Eilentscheidung vom 21./29.10.19

Senatorin Joanna Hagen

Fachbereich: 5 Planen und Bauen
 Bereich: 691 Lübeck Port Authority
 Az.:

Datum: 21.10.2019
 Sachbearbeiter/in: Christine Woldt
 Telefon: 6913
 E-Mail:
 Christine.Woldt@luebeck.de

Herrn Bürgermeister

über

1.101 – Bürgermeisterkanzlei (2-fach)

Anordnung einer Eilentscheidung

Hiermit wird gemäß § 65 (4) der Gemeindeordnung (GO) für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.02.2003 (GVBl. Schl.-H. S. 57) folgende Eilentscheidung beantragt:

Fa. Siemens wird der Auftrag erteilt, alle angebotenen Leistungen zur Herstellung eines Bauzustandes mit Bauweiche zwischen der DB-Strecke nach Travemünde und der LPA-Strecke zum Bf Lübeck-Skandinavienkai im ESTW Lübeck-Dänischburg und an der Außenanlage mit Ausnahme der Tiefbauarbeiten in Höhe von 739.561,58 EUR zzgl. MwSt. zu erbringen.

Finanzielle Auswirkungen: s. Anlage Begründung

Begründung: s. Anlage


 Fachbereichsleiterin / Fachbereichsleiter

Der Bürgermeister

Lübeck, den

29.10.2019

Hiermit ordne ich die vorstehende Eilentscheidung an. Die Gründe für die Eilentscheidung sowie die Art der Erledigung sind dem Hauptausschuss in der nächsten Sitzung unverzüglich mitzuteilen. Die Mitteilung erfolgt in der Vorlagenart Bericht.


 Bürgermeister

Unterschriebene Eilentscheidung an: 5.691.4-1 LPA, Christine Woldt
Beantragender Bereich

Begründung zur Eilentscheidung

Die Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority (HL), ist seit April 2011 Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Lübecker Hafenbahn und damit gemäß § 4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz verpflichtet, ihre Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebs-sicherem Zustand zu halten.

Zur Eisenbahninfrastruktur der Lübecker Hafenbahn gehört unter anderem die Eisenbahnüberführung (EÜ) über die B 75 Lübeck-Kücknitz. Über diese Brücke verläuft das Streckengleis der Lübecker Hafenbahn Richtung Terminal Skandinavienkai und KV-Terminal der Baltic Rail Gate GmbH, sowie das Streckengleis der DB Netz AG Richtung Lübeck-Travemünde. Aufgrund der gemeinsamen Nutzung der EÜ durch die Hafenbahn und DB Netz wurde zum Zeitpunkt des Baus 1974 zwischen dem Bund und der Hansestadt Lübeck vereinbart, dass das Brückenbauwerk ideell hälftig eigentumsrechtlich geteilt ist, während der Gleisoberbau jeweils im Eigentum des Bundes bzw. der Hansestadt oder ihren Rechts-nachfolgern verbleibt.

Das Streckengleis Richtung Skandinavienkai bzw. Baltic Rail Gate stellt die einzige schie-nentechnische Erschließung des umschlagstärksten Lübecker Terminals dar und ist ent-scheidend für den kombinierten Ladungsverkehr von und nach Skandinavien. Die Betriebs-sicherheit und Zuverlässigkeit dieser Anbindung hat unmittelbare Auswirkungen auf ein funkti-onierendes Umschlaggeschäft, die Zuverlässigkeit des Hafens als Eisenbahnhafen und trägt damit entscheidend zur Entlastung der Straßen von LKW bei.

Zustand der EÜ über die B 75 Lübeck-Kücknitz

Bei der Brücke handelt es sich um eine Stahlstabbogenbrücke mit direkt auf dem Fahrbahn-blech aufgeschweißten Schienenstützpunkten aus dem Jahr 1974. Insbesondere das Fahr-bahnblech der Eisenbahnbrücke weist starke Abrostungen auf; die direkt auf dem Fahrbahn-blech aufgeschweißten Schienenstützpunkte sind abgängig, die Entwässerung nur noch ein-geschränkt funktionsfähig. Ersatzteile für die Schienenstützpunkte sind aufgrund des Alters und der Art der Konstruktion nicht mehr zu beschaffen. Die Brücke muss dringend instand-gesetzt werden, um Einschränkungen für den Schienenverkehr wie Lasttonneneinschrän-kungen zu vermeiden. Der Zustand der Brücke hat sich in den letzten Jahren deutlich ver-schlechtert, es treten vermehrt Probleme wie Schienenbrüche aufgrund der nicht mehr funkti-onstüchtigen Schienenstützpunkte auf.

Die Nachrechnung der Brücke hat zudem ergeben, dass die Brücke verstärkt werden muss. Aufgrund von 1974 noch nicht erforderlichen Nachweisen hat die Brücke nach heutigen Er-kenntnissen nur die Hälfte der erforderlichen Querträger und muss verstärkt werden. Diese zu schwach ausgebildete Konstruktion kann eine Ursache des schlechten Zustandes des Fahrbahnbleches der Brücke sein.

Fachlicher Hintergrund zur Instandsetzung der EÜ über die B 75

Probleme mit dem Korrosionsschutz insbesondere im Bereich des Fahrbahnblechs traten bei der Brücke bereits einige Jahre nach der Inbetriebnahme auf, so dass nach anfänglichen Ausbesserungen die Beschichtung bereits Mitte der 80er Jahre komplett erneuert wurde. Das Problem der Neigung zu Rostbildung insbesondere am Fahrbahnblech konnte mit der neuen Beschichtung allerdings nicht behoben werden. Die Rostbildung setzte im Vergleich zu anderen ähnlich konstruierten Brücken sehr schnell wieder ein. Ursächlich hierfür ist das zu weich ausgeführte Quertragsystem der Brücke einschließlich eines verhältnismäßig dünn ausgebildeten Fahrbahnbleches in Verbindung mit zu gering ausgebildeten Entwässerungs-öffnungen. Das Fahrbahnblech beult aufgrund der Konstruktion stärker aus, Wasser bleibt auf der Brücke stehen, der Korrosionsschutzanstrich löst sich aufgrund der größeren Bewe-gungen leichter vom Stahlblech und so kommt es vermehrt zur Rostbildung. Die Entwicklung des Schadensbildens hat sich in den letzten Jahren überproportional verstärkt. Aufgrund der höheren Belastung des Hafengleises durch schwere Güterzüge im Vergleich zur gerin-

geren Belastung des DB Netz-Gleises mit leichten Personenzügen, sind die Schäden auf der Hafenseite stärker ausgebildet.

Vor dem Hintergrund des sich abzeichnenden Schadensverlaufes ist die LPA seit 2008 mit DB Netz in Gesprächen, um die Instandsetzung der Brücke auf der Basis des Vertrages von 1973 gemeinschaftlich durchzuführen. Die Prioritätensetzung der DB Netz AG bei dem Einsatz der verfügbaren Instandhaltungsmittel verzögerte die Einigung derart, dass die HL DB Netz anbot die Maßnahmen vorzufinanzieren. Wesentlichen Ausschlag für diese Entscheidung gab das Ergebnis der Begutachtung der Brücke im Jahr 2016. Danach müssen bei Nichtumsetzung von Instandsetzungsmaßnahmen unmittelbar Maßnahmen zur Einschränkung des Eisenbahnverkehrs erfolgen.

Basierend auf diesem Befund konnte die LPA mit DB Netz eine Vereinbarung über die Planung der Instandsetzung der EÜ über die B 75 Lübeck-Kücknitz treffen, in der eine hälftige Kostenteilung für die Planung und das Umsetzungsziel 2018 vereinbart wurde. Federführend für die Planungen und das gesamte Projekt ist entsprechend dieser Vereinbarung die HL. Die Planungen laufen in Abstimmung mit DB Netz seit Ende 2017, Anfang des Jahres 2019 wurden in Zusammenarbeit mit DB Netz fristgerecht die erforderlichen Sperrpausen für März 2020 festgelegt und angemeldet. Die HL hat sich aufgrund der erheblichen Wichtigkeit der über die Brücke verlaufenden Schienenanbindung für das Terminal Skandinavienkai zudem bereit erklärt, das gesamte Projekt vorzufinanzieren und auch die Umsetzung der Maßnahme federführend zu bearbeiten.

Mehrfache Mitarbeiterwechsel in Kombination mit einem unterdurchschnittlichen Know-How-Transfer führten bei DB Netz dazu, dass das gesamte Projekt in der ersten Jahreshälfte 2019 wieder in Frage gestellt wurde, obwohl es zu diesem Zeitpunkt eigentlich um die Umsetzung der Maßnahme gehen sollte. Begründet wurde diese Haltung mit nicht vorhandenen finanziellen Mitteln, keinen personellen Kapazitäten und Unwissenheit darüber, dass das Projekt umgesetzt werden sollte. Die bereits angemeldeten und für die Umsetzung der Maßnahme unerlässlichen Sperrpausen sollten nicht 2020, sondern erst Jahre später gewährt werden. Augenscheinliches Interesse seitens DB Netz war es, die aufwandsfinanzierte Instandsetzung der Brücke und des Oberbaus soweit hinauszuzögern, dass nur noch eine investive Grundinstandsetzung bzw. ein Ersatzneubau möglich wäre.

Vor diesem Hintergrund fand am 29.8.2019 eine Besprechung zwischen der Bereichsleitung der LPA und dem Arbeitsgebietsleiter „Planung und Steuerung“ der DB Netz AG statt. Im Rahmen dieses Gesprächs wurde seitens der HL-Vertreter deutlich gemacht, dass die HL eine weitere Verzögerung der Instandsetzung mit der dann unweigerlich notwendigen Einschränkung des Eisenbahnverkehrs vom und zum Skandinavienkai nicht akzeptieren kann. Da sich das Projekt somit auf einem äußerst kritischen Pfad befand, wurde vereinbart, dass die LPA und DB Netz bis zum 14.10.2019 klären, welche Maßnahmen und Ressourcen erforderlich sind, um die Instandsetzung der Eisenbahnüberführung wie vorgesehen umzusetzen.

Da seitens DB Netz deutlich gemacht wurde, dass aufgrund der konzerninternen Prioritäten derzeit weder finanzielle noch personelle Ressourcen für diese Maßnahme vorgesehen sind, bestand zu diesem Zeitpunkt das Risiko, dass nur über eine politische Intervention ein Scheitern der Maßnahme mit den damit verbundenen Auswirkungen auf den Hafensektor Lübeck vermieden werden kann.

Am 14.10.2019 fand die Folgebesprechung statt, in der folgender Sachstand berichtet wurde:

- DB Netz hat die notwendigen personellen Ressourcen geschaffen, um die Instandsetzung der EÜ B75 zu realisieren
- das Projektziel ist von beiden Seiten anerkannt und wird gemeinsam verfolgt

- die Planungsleistungen sind zügig weiter zu betreiben, um die Maßnahme fristgerecht umsetzen zu können
- die HL veranlasst umgehend die Beauftragung bzw. Beschaffung aller erforderlichen Vorabmaßnahmen (Beschaffung einer Bauweiche, Beauftragung Fa. Siemens zur Anpassung des ESTW Lübeck-Dänischburg)
- die HL kann soweit möglich auf Rahmenvertragsbedingungen der DB Netz zugreifen

Begründung für Anpassung des ESTW Lübeck-Dänischburg

Für die Durchführung der notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen ist eine halbseitige Sperrung der Brücke mit der dann notwendigen Abwicklung der Verkehre über das verbleibende Gleis erforderlich.

Aus Lübeck kommend besteht in Fahrtrichtung Travemünde bzw. Skandinavienkai hinter der Eisenbahnüberführung derzeit keine Verbindung zwischen den beiden Gleisen. Damit alle Züge weiterhin ihre unterschiedlichen Ziele erreichen können und nicht ein Bereich über Monate vom Schienenverkehr abgeschnitten ist, muss hinter der Brücke eine Bauweiche eingebaut werden. Diese Weiche ist durch den Fahrdienstleiter Lübeck zu bedienen, der auch die neue Weiche von der Betriebszentrale in Hannover aus die Schienenverkehre mittels eines Elektronischen Stellwerkes (ESTW) steuert. Das betroffene Stellwerk ist das der DB Netz gehörende ESTW Lübeck-Dänischburg, ein Produkt der Fa. Siemens. Es muss sowohl in seiner Außen- als auch Innenanlage und Software an die Bauweiche und veränderte Signalstandorte angepasst werden. Eine Anpassung des Stellwerkes kann nur vom Hersteller des Stellwerkes, der Fa. Siemens, vorgenommen werden. Aus technischen Gründen kommen andere Firmen dafür nicht in Frage.

Die DB Netz AG hat einen bundesweit gültigen Rahmenvertrag mit Fa. Siemens über die Anpassung und Erweiterung von ESTW geschlossen, kann aber auf diesen Vertrag intern nicht zugreifen, weil sie keine Mittel bereitgestellt hat und die Fristen aufgrund der langen Entscheidungsphase mittlerweile für eine reguläre Abarbeitung verstrichen sind.

Die HL hat aus diesem Grund selber Kontakt zu Firma Siemens Mobility GmbH aufgenommen und sich auf Grundlage der vorhandenen Leit- und Sichtungstechnik-Planung ein Angebot erstellen lassen. Fa. Siemens hat dieses Angebot, da es sich um eine Anlage der DB Netz und ein gemeinsames Projekt mit DB Netz handelt, auf Grundlage der Preise des Rahmenvertrages mit der DB Netz AG erstellt. Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass Siemens der HL günstigere Preise anbieten kann. Die DB hat das Angebot fachlich auf Übereinstimmung mit dem Rahmenvertrag und die rechnerische Richtigkeit geprüft.

Ausführungszeitraum und Begründung für die besondere Eilbedürftigkeit der Auftragsvergabe

Für die Softwareanpassung des ESTW Lübeck-Dänischburg sind ebenso wie für den Weicheneinbau Sperrpausen erforderlich. Die Softwareanpassung des ESTW hat Auswirkungen bis in den Hamburger Bereich. Die Sperrpausen sind deswegen mindestens 1 Jahr im Voraus anzumelden und stehen dann mit Datums- und Uhrzeit-Vorgaben fest.

Für diese Maßnahme sind Sperrpausen **Ende März 2020** vorgesehen.

Um diese halten zu können, muss umgehend mit der Planung der Softwareanpassung begonnen werden, da neben der eigentlichen Softwareanpassung auch umfangreiche Probelaufe erforderlich sind. Fa. Siemens hat bei einer kurzfristigen Beauftragung, **d.h. spätestens im Oktober 2019**, zugesagt, alle erforderlichen Leistungen zu den erforderlichen Terminen unter Einhaltung der angemeldeten Sperrpausen erbringen zu können. Das abgestimmte Angebot der Fa. Siemens ist aufgrund der ursprünglich nicht vorgesehenen Beauftragung durch die HL und die aufwendigen internen Abläufe bei Fa. Siemens zur Erstellung,

Prüfung und Unterzeichnung eines Angebotes erst am 08.10.19 eingegangen und direkt zur Prüfung an die DB weitergegeben worden. Eine Beauftragung innerhalb der erforderlichen Frist noch im Oktober 2019 ist mit Beteiligung des Senats, des Bauausschusses und des Hauptausschusses aufgrund der zu geringen Frist nicht möglich. Eine Eilentscheidung des Bürgermeisters ist aufgrund dieser engen Terminlage unerlässlich.

Auswirkungen bei Nichtumsetzung der Maßnahme

Sollte die Beauftragung von Fa. Siemens nicht erfolgen, können die vorgesehenen Sperrpausen nicht erreicht und der Terminplan für die Instandsetzung nicht gehalten werden. Damit wird eine Neuausrichtung des Instandsetzungsplans erforderlich, die aufgrund der eintretenden ggf. mehrjährigen Verzögerungen zu einer Reduktion der eisenbahntechnischen Erreichbarkeit des Skandinavienkais bis auf Null führen kann. Der wirtschaftliche Schaden des Hafens im kombinierten Ladungsverkehr sowie die Steigerungsraten der straßenseitigen Zu- und Ablaufverkehre zum Skandinavienkai sind nicht abschätzbar

Die fortschreitende Korrosion an der Brücke wiederum wird den Zustand des Bauwerks weiter verschlechtern und so zu einer frühzeitigeren Ersatzinvestition führen.

Kosten

Für die Softwareanpassungen des ESTW Lübeck-Dänischburg mit Anpassung der Außenanlage (ohne Tiefbauarbeiten und Kabel) sowie die Anpassung der Technischen Sicherungsanlage der angrenzenden Bahnübergänge, der Integration einer Gleissperre und die Anpassung und Erneuerung der Zugnummernmeldeanlage des angrenzenden Spurplanstellwerkes Skandinavienkai entstehen Kosten in Höhe von 739.561,58 EUR zzgl. MwSt..

Kostenteilung

Bei dem Projekt handelt es sich um eine Instandsetzungsmaßnahme und in diesem Fall um die Herstellung eines Bauzustandes. Eine Förderung nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz ist daher nicht möglich. Da es sich um ein gemeinsames Vorhaben mit der DB Netz AG handelt ist von einer Kostenteilung von 50 % auszugehen. Die Hansestadt Lübeck wird diese Maßnahme aufgrund der bei der DB Netz AG zur Zeit nicht eingeplanten Mittel komplett vorfinanzieren und nach Abschluss des Gesamtvorhabens „Instandsetzung der EÜ über die B 75 Lübeck-Kücknitz“ eine Erstattung von ca. 50 % der Kosten durch DB Netz erhalten.

Haushaltsmäßige Ordnung

Die Kosten für diesen Teil der Herstellung des Bauzustandes in Höhe von 739.561,58 EUR zzgl. MwSt. sind unter dem Konto 552001 5221001 – Instandhaltung Hafenbahn zur Verfügung.



► Nr. VO/2019/08293
öffentlich

Lübeck, 29.10.2019

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Florian Borchert (E-Mail: florian.borchert@luebeck.de Telefon: 122-6614)

Projektfreigabe Fahrbahnsanierungen Schlutup Ortskern

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.11.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
02.12.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
10.12.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Planung in dem unten beschriebenen Umfang wird weitergeführt. Der baulichen Umsetzung wird zugestimmt.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
5.610 Stadtplanung und Bauordnung	Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja

Nein- Begründung:

Die Belange der Kinder sind durch die Durchführung der Maßnahme nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input checked="" type="checkbox"/>	Nein
<input type="checkbox"/>	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

--

Begründung:

Die Entsorgungsbetriebe Lübeck führen in dem Bereich umfangreiche Leitungsarbeiten durch (Umstellung von Misch- auf Trennsystem). Da dabei ein Großteil der Oberfläche betroffen ist, soll die Oberfläche in einen ordentlichen Zustand gebracht werden. Der Straßenquerschnitt wird neu geordnet und gemäß den geltenden Richtlinien ausgebaut. Die Entsorgungsbetriebe stellen die Oberfläche nach ihrer Maßnahme provisorisch wieder her. In diesem Zuge werden die erforderlichen Entwässerungsleitungen für die neue Querschnittsaufteilung vorgestreckt, so dass der Straßenbau diese nicht im Nachgang verlegen muss. Durch das abgestimmte, aufeinander folgende Bauen von Leitungs-/Medienträgern und Straßenbau, entstehen Kostenvorteile für alle Beteiligten. Da bei Ausschreibungsbeginn der Leitungs-/Medienträger auf eine Sicherheit bestehen muss, dass die provisorische Fläche anschließend in den Endausbau überführt wird, ist es erforderlich, die Projektfreigabe im Vorhinein zu sichern.

Darstellung des Vorhabens:

Mit der Baumaßnahme werden die Straßen Bögengang im Bereich von der Mecklenburger Straße bis zur Schlutuper Kirchstraße und die Schlutuper Kirchstraße im Bereich von der Mecklenburger Straße bis zur Straße Haler Ort auf eine regelkonforme Verkehrsführung umgebaut. Auf dem gesamten Abschnitt wird die Fahrbahn und die Nebenanlagen neu geordnet und richtlinienkonform gemäß der StVO und RAS 06 ausgebaut.

Beschreibung der Baumaßnahme:

Der geplante Straßenquerschnitt sieht eine optisch einheitliche Fläche vor, bei der die Fahrbahn und Nebenanlagen durch eine Rinne optisch getrennt sind. Die Fahrbahn soll in den Straßen Bögengang und der Schlutuper Kirchstraße mit einer Breite von 3,00 m durchlaufend in einer Pflasterbauweise ausgebildet werden. Die Fahrbahn wird von 0,30 m breiten Rinnen von den Nebenflächen getrennt, um die Fahrspur kenntlich zu gestalten und die Entwässerung zu gewährleisten. Die Nebenanlagen werden ebenfalls in der gewählten Pflasterbauweise ausgeführt.

Zeitplan:

Im zweiten Quartal 2020 werden seitens der Entsorgungsbetriebe Lübeck Leitungsarbeiten (Umstellung Misch- auf Trennsystem) begonnen. Die Maßnahme der Entsorgungsbetriebe dauert voraussichtlich bis Mitte 2022. Im Anschluss sollen die Straßenbauarbeiten beginnen und voraussichtlich bis Ende 2023 abgeschlossen sein. Eine öffentliche Informationsveranstaltung zu dem geplanten Straßenbauvorhaben wird im kommenden Jahr stattfinden.

Finanzielle Auswirkungen:

Eine Kostenberechnung hat Baukosten in Höhe von ca. 825.000,00 Euro ergeben. Die Gesamtbaukosten von 955.000,00 Euro (Baukosten + Baunebenkosten) sind in der Anlage 1 aufgeführt. Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen auf dem Produktsachkonto 541001.686.7852000 Schlutup Ortskern für die Jahre 2020 – 2023 zur Verfügung.

Anlagen:

- 1 – Finanzielle Auswirkungen
- 2 – Vorläufiger Zeitplan
- 3 – Lageplan
- 4 – Querschnitt

Senatorin Joanna Hagen

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

(Bei investiven Maßnahmen ist zunächst die Anlagenbuchhaltung (1.210) zu beteiligen!)

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeiträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2020	2021	TOP 5.1 2022	2023
Erträge					
Aufwendungen	-130.000,00				-130.000,00

davon:

Sonderpostenauflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)	-824.999,00				-5.893,00
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan					
voraussichtl. Zinsen ca.	-371.750,00	-2550,00	-3.150,00	-15.900,00	-24.750,00
Einzahlungen					
Auszahlungen	-955.000,00	-85.000,00	-20.000,00	-425.000,00	-425.000,00
Gesamtauswirkung Finanzplan		<i>(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)</i>			

2020	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt		X	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen			Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend		X	X	X
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan	
	2020	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:				
(Mehr) Erträge:				
(Mehr) Aufwendungen:				
(Mehr) Aufwendungen:				
		Saldo Ergebnisplan	<u>0,00</u>	
		Produktsachkonten		
		Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:				
(Mehr) Auszahlungen:				
(Mehr) Auszahlungen:	541001.686.7852000	Gemeindestraßen/Ortskern Schlutup/Tiefbaumaßnahmen		-85.000,00
		Saldo Finanzplan		<u>-85.000,00</u>

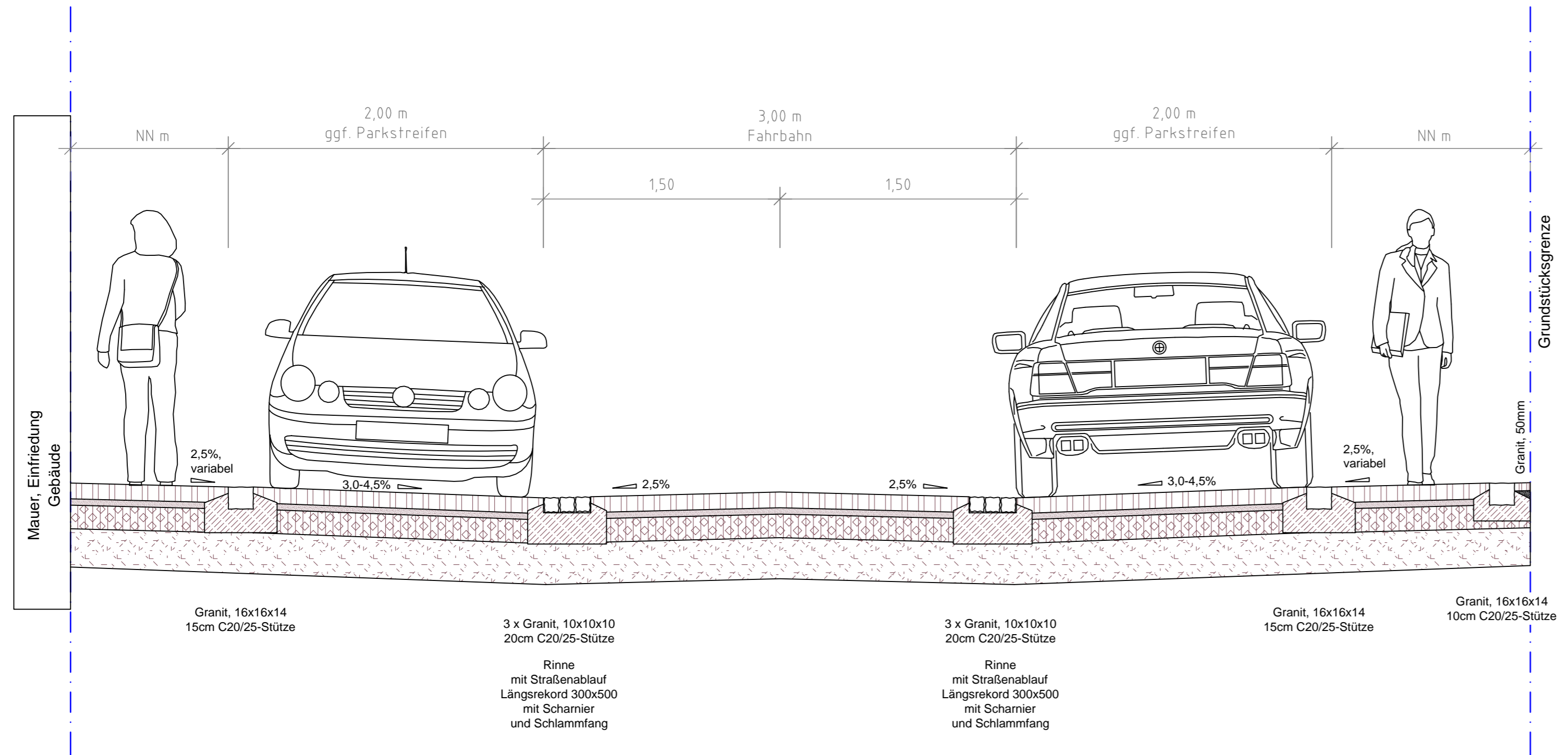
Schlutup Ortskern vorläufiger Zeitplan

30.10.19

Hansestadt Lübeck
5.660.6 Borchert

Nr.	Vorgangsname	Anfang	Ende	Dauer	2019				2020				2021				2022				2023				2024
					Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
1	1 Vorplanung - Lph. 2 HOAI	04.03.19	12.07.19	96 Tage	■																				
2	2 Projektfreigabe	11.11.19	10.12.19	22 Tage				■																	
3	3 Entwurf - Lph. 3 - 6 (Lph. 4 entfällt) HOAI	11.12.19	15.04.20	91 Tage				┌───┐																	
4	3.1 Lp 3 - Entwurfsplanung	11.12.19	14.02.20	48 Tage				■																	
5	3.2 Lp 5 - Ausführungsplanung	20.01.20	15.04.20	63 Tage				■																	
6	4 EBL und Medienträger	06.01.20	29.04.22	605 Tage				┌──────────────────────────────────┐																	
7	4.1 Ausschreibung EBL	06.01.20	31.03.20	62 Tage				■																	
8	4.2 Baudurchführung EBL und Medienträger	01.04.20	29.04.22	543 Tage				┌──────────────────────────────────┐																	
9	5 Straßenbau	02.05.22	29.12.23	435 Tage																					
10	5.1 Baudurchführung	02.05.22	29.12.23	435 Tage																					

Regelprofil Planung - Pflasterbauweise



Planendes Ingenieurbüro

IBS Ingenieurbüro Schydlo
Beratender Ingenieur
Wasserwirtschaft

Schlutuper Kirchstraße 18
23568 Lübeck
Tel. 0451 / 61129361
Fax 0451 / 61129364
E-Mail: info@ib-s.info

Projektnr.: 1903	Gremiovorlage	Zeichnungs-Nr: 4	Unterschrift: <i>Schydlo</i>
Bearbeitet: MW	Datum: 20.09.2019	Geprüft: Syd	Datum: 20.09.2019

e	d	c	b	a	INDEX	ÄNDERUNG	NAME	DATUM

HANSESTADT LÜBECK
DER BÜRGERMEISTER

Fachbereich Planen und Bauen - Bereich Stadtgrün und Verkehr

Vorplanung
Straßenausbauplanung Ortskern Schlutup
Bögenang, Am Küsterberg, Schlutuper Kirchstraße
Regelprofile Planung

Maßstab: 1:25	Projektnummer: 610.4/29/10/2018	Plannummer: 4
bearbeitet	gezeichnet: Name, XX/XX	geprüft
Stand Planungsgrundlagen:	Koordinatensystem: Gauß-Krüger	Höhensystem: DHHN92
ALKIS: 01/2017	Sielkaster: 01/2012	Versorgungsleitungen: 2012/2016

Antrag

Bearbeitung: Claudia Burgdorf (E-Mail: claudia.burgdorf@luebeck.de Telefon: 122-1071)

Die Unabhängigen: Veröffentlichung entgeltlicher und ehrenamtlicher Tätigkeiten von Gemeindevertreter*innen auf der Homepage der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.11.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Die Bürgerschaft möge beschließen, dass die Veröffentlichung entgeltlicher und ehrenamtlicher Tätigkeiten der Gemeindevertreter/innen und Ausschussmitglieder gemäß § 32 GO künftig in einer tabellarischen Form erfolgt, die interessierten Bürger/innen auch über den Internetauftritt der Hansestadt zugänglich gemacht wird.

Die Geschäftsordnung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck ist entsprechend in § 5 (1) Satz 3 wie folgt anzupassen: "Die Veröffentlichung dieser Angaben erfolgt durch Auslegung der Unterlagen im Büro der Bürgerschaft sowie Bereitstellen einer tabellarischen Übersicht im Internetauftritt der Hansestadt Lübeck."

§ 32 (4) der Gemeindeordnung Schleswig-Holstein sieht vor, dass Berufe sowie andere entgeltliche und ehrenamtliche Tätigkeiten der Gemeindevertreter/innen, Ortsbeirät/innen und Ausschussmitglieder zu veröffentlichen sind und die Geschäftsordnung der Kommunen Näheres zur Form der Veröffentlichung regelt.

§ 5 (1) der Geschäftsordnung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck regelt hierzu, dass diese Informationen im Büro der Bürgerschaft zur Einsichtnahme auszulegen und die Öffentlichkeit hierauf in der örtlichen Presse hinzuweisen ist.

In Zeiten, da sich die Hansestadt Lübeck mit einer Digitalstrategie auf dem Weg zur SmartCity macht, mutet es wie ein Anachronismus an, dass derartige Informationen ausschließlich im Rathaus eingesehen werden können. Andere Kommunen sind diesbezüglich bereits einen Schritt weiter.

Die Umsetzung eines solchen Beschlusses kann mit vergleichsweise überschaubarem Aufwand nicht unerheblich zur Transparenz im politischen Handeln beitragen.

Anlagen:

Vorsitzende/r
Fraktion Die Unabhängigen