

## Newsletter Nummer 1/2021: Aktuelles aus Kreistag und Fraktion

### Verabschiedung von Ersten Landesbeamten Joachim Bauer und Sozialdezernentin Stefanie Jansen

Im Anschluss an die Kreistagssitzung am 15. Dezember 2020 verabschiedete Landrat Stefan Dallinger gleich zwei langjährige Führungspersönlichkeiten aus dem Dienst des Rhein-Neckar-Kreises, die ihm besonders ans Herz gewachsen seien: Sozialdezernentin Stefanie Jansen und seinen Stellvertreter, den Ersten Landesbeamten Joachim Bauer.

**Stefanie Jansen** sei ein Kind des Rhein-Neckar-Kreises. Sie ist in Meckesheim aufgewachsen und in Neckargemünd zur Schule gegangen. Nach dem Abitur schlug die zwischenzeitlich in Heidelberg wohnhafte 53-jährige die Laufbahn des gehobenen Verwaltungsdiensts ein und legte 1991 in Kehl die Staatsprüfung zur Diplom-Verwaltungswirtin ab.

Stefanie Jansens beruflicher Weg im Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis führte sie über verschiedene Stationen im Sozialamt zum Haupt- und Personalamt des Landkreises.

Sie habe es geschafft, von der Sachbearbeiterin über die Leitung des Jugendamts zur Sozialdezernentin des Rhein-Neckar-Kreises aufzusteigen.

Stefanie Jansen habe ihre Ziele immer konsequent verfolgt, so Stefan Dallinger. Schon bei Ihren früheren Tätigkeiten, erst recht als Jugendamtsleiterin und Sozialdezernentin habe sie eng mit dem Kreistag und den Oberbürgermeistern, Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern im Landkreis kooperiert, wenn es darum ging, verschiedene Projekte vor allem der Jugendhilfe, aber auch der Sozialhilfe umzusetzen. Und darüber hinaus habe sie die soziale Agenda des Kreises weiterentwickelt.

Nun führt Jansens Weg zur Stadt Heidelberg. Dort wird sie ab dem 25. Januar 2021 das Amt der Sozialbürgermeisterin begleiten.



**Joachim Bauer** hat über 30 Jahre in verschiedenen Funktionen und Aufgabenbereichen für den Rhein-Neckar-Kreis gearbeitet.

Landrat Stefan Dallinger betonte, dass sein Vorgänger Landrat Jürgen Schütz bereits seine Talente erkannt hatte und ihn im Oktober 1993 zum technischen Dezernenten berief. Landrat Stefan Dallinger führte aus, dass es an jeder Straßenecke in den Städten und Gemeinden des Kreises Maßnahmen, Projekte, Ideen gebe, an denen Joachim Bauer mitgewirkt hat.

In allen seinen Tätigkeitsbereichen habe Joachim Bauer immer nach einvernehmlichen Lösungen gesucht, aber auch stets auf die rechtlichen Grenzen hingewiesen. Er sei Amtsleiter, Dezernent und seit 2011 Erster Landesbeamter gewesen und habe viele junge Kolleginnen und Kollegen begleitet, gefördert und gefordert, so Dallinger. Er selbst durfte bereits als Amtsleiter des Wasserrechtsamts unter Joachim Bauer arbeiten und aus dieser langjährigen Zusammenarbeit sei eine große Freundschaft gewachsen.

Der 64-Jährige habe als Stellvertreter des Landrats und Erster Landesbeamter höchste Achtung bei den Städten und Gemeinden und beim Kreistag genossen. Joachim Bauer sei der beste Erste Landesbeamte gewesen, den man sich vorstellen könne, würdigte der Landrat seinen Stellvertreter und dankte ihm für die gemeinsamen Jahre und die wertvolle Arbeit für den Rhein-Neckar-Kreis und seine Einwohnerinnen und Einwohner.



In Anerkennung seiner herausragenden Tätigkeit zeichnete der Landrat Joachim Bauer mit der höchsten Auszeichnung aus, die der Rhein-Neckar-Kreis zu vergeben hat: dem goldenen Kreisehrenring und wünschte ihm für die Zukunft alles Gute.

Sozialdezernentin Stefanie Jansen überreichte der Landrat die Silberne Ehrenmedaille des Kreises und wünschte ihr eine erfolgreiche Zeit bei der Stadt Heidelberg.

Fotos: Rhein-Neckar-Kreis

## Verbandsversammlung des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Neckar am 17. Dezember 2020


In der Sitzung der als Videokonferenz stattgefundenen Verbandsversammlung informierte die Verbandsverwaltung unter anderem über die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den VRN:

- Die Einnahmeverluste bis Ende 2020 belaufen sich auf etwa 20 %, dies sind ca. 60 Millionen €.
- Die Fahrgastzahlen gingen um rund 40 % zurück.
- Dank der Bereitschaft aller Aufgabenträger, das Bestellerentgelt weiter zu zahlen als auch Einnahmeverluste im Vorgriff auf den Bund-/Länderrettungsschirm zu decken, konnte ein Zusammenbruch des Verkehrsmarktes vermieden werden.
- Bund und Länder haben den angekündigten Rettungsschirm über den VRN aufgespannt.
- Die Rettungsschirm-Abwicklung führt zu enormen Belastungen im VRN.
- Die Aussichten für 2021 sind ungewiss....

**Auswirkungen Corona-Pandemie auf den VRN**

- ▶ Einnahmeverluste bis Ende des Jahres bei rd. 20 %, d.h. rd. 60 Mio. €
- ▶ Fahrgastrückgang um rd. 40 %
- ▶ Dank der Bereitschaft aller Aufgabenträger, sowohl das Bestellerentgelt weiter zu zahlen als auch Einnahmeverluste im Vorgriff auf den Bund-/Länderrettungsschirm zu decken, konnte ein Zusammenbruch des Verkehrsmarktes vermieden werden
- ▶ Bund und Länder haben den angekündigten Rettungsschirm im VRN aufgespannt
- ▶ Rettungsschirm - Abwicklung führt zu enormen Belastungen im VRN
- ▶ Aussichten 2021?

ZRN Verbandsversammlung 17.12.2020



## Finanzierung der kommunalen Kostenanteile für die Maßnahmen der S-Bahn Rhein-Neckar – hier: Knoten Mannheim - Heidelberg

Die Verbandsversammlung stimmte auch der Finanzierung der Planungskosten für die entlang der „Stammstrecke“ erforderlichen Maßnahmen nach dem zuvor dargestellten Umlageschlüssel zu und ermächtigte den Verbandsvorsitzenden Bürgermeister Christian Specht, die für die Vorplanung erforderliche Planungsvereinbarung zu unterzeichnen.

Der Beschluss steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der kommunalen Gremien. Soweit diese noch nicht vorliegen, werden diese bis Mitte März 2021 herbeizuführt, um eine rechtzeitige Unterzeichnung der Planungsvereinbarung zu ermöglichen.

Mit dem weiteren Ausbau des Knotens Mannheim – Heidelberg hat die Verbandsversammlung des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Neckar eine

Maßnahme auf den Weg gebracht, die sowohl aus verkehrlicher als auch aus finanzieller Sicht von enormer Bedeutung für die Region ist.

### **Um was geht es?**

Der Ländergrenzen-überschreitende Streckenabschnitt Heidelberg-Mannheim-Ludwigshafen-Schifferstadt stellt die „Stammstrecke“ des Gesamtnetzes der S-Bahn Rhein-Neckar dar. Alle S-Bahn-Linien verkehren über diesen Streckenabschnitt, den darüber hinaus auch alle auf die drei Oberzentren Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg ausgerichteten RE-Leistungen nutzen.



Die Kapazität dieser „Stammstrecke“ hat dadurch unmittelbaren Einfluss auf die Qualität des SPNV-Angebotes in der gesamten Region und auf dessen Entwicklungsperspektiven.

Die Prognosen zur zukünftigen Belastung durch den Fern- und Güterverkehr lassen erwarten, dass die Belastung des rechtsrheinischen Bereichs zwischen Mannheim und Heidelberg weiter ansteigen wird. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses Streckenabschnitts ist daher dringend notwendig.

Sie ist vor allem auch Voraussetzung für eine Qualitätsverbesserung der bestehenden S-Bahn-Linien sowie die Weiterentwicklung des S-Bahn- und RE-Angebotes insbesondere im Hinblick auf zusätzliche Direktverbindungen beispielsweise durch die Weiterführung der S-Bahn aus Mainz über Mannheim hinaus Richtung Heidelberg und die Einführung neuer RE-Angebote.

Vor diesem Hintergrund hatten der Bund, das Land Baden-Württemberg und die DB Netz AG gemeinsam mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar bereits 2009 das Projekt Knoten Mannheim-Heidelberg auf den Weg gebracht.

Hierzu gehören die folgenden Einzelmaßnahmen:

- 1a: Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs im Hbf Mannheim zur Herstellung zweier zusätzlicher Bahnsteigkanten – „Bahnsteig F“,
- 1b: Verschwenkung der Gleise im Hbf Mannheim einschließlich Anpassungsmaßnahmen am Ost- und Westkopf,
- 2: Kapazitätsausweitung zwischen Mannheim Hbf und Mannheim-Friedrichsfeld Süd (dreigleisiger Ausbau),

- 3: Verbesserter Anschluss der Main-Neckar-Bahn (kreuzungsarme Anbindung in Mannheim-Friedrichsfeld) sowie
- 4: getrennte Einführung der Main-Neckar-Bahn und der Strecke von Mannheim in den Hbf Heidelberg (viergleisiger Ausbau zwischen Heidelberg Hbf und Heidelberg-Wieblingen).

Hinsichtlich der Umsetzung und Finanzierung wurden die Maßnahmen 1b, 2 und 3 dem Nahverkehr und damit dem Projekt S-Bahn Rhein-Neckar zugeordnet, wohingegen die Maßnahmen 1a und 4 in der Verantwortung der DB Netz AG bzw. des Bundes umgesetzt und über das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) finanziert werden sollten.

Entsprechend der Beschlussfassung der Verbandsversammlung vom Dezember 2009 sollten die Planungsleistungen für den „Nahverkehrsblock“ im Rahmen einer ZRN-Sonderumlage erfolgen. Eine Festlegung auf eine mögliche Gesamtfinanzierung erfolgte damals jedoch nicht.

Die Maßnahme 1a ist inzwischen abgeschlossen. Für die übrigen Maßnahmen wurden erste Planungen durchgeführt.

Die im Rahmen der Vorplanung 2010 bis 2014 ermittelten Kosten für die Maßnahmen des „Nahverkehrsblocks“ (Teilmaßnahmen 1b, 2 und 3) lagen deutlich über der ursprünglichen Kostenschätzung vor Projektbeginn. Daher sahen das Land Baden-Württemberg und der ZRN keine Möglichkeit, die Maßnahmen im GVFG-Bundesprogramm und damit mit einer entsprechenden kommunalen Ko-Finanzierung zu realisieren, so dass das Projekt im Jahr 2019 auf Basis der Planungsergebnisse aus dem Jahr 2014 qualifiziert abgebrochen wurde. Zentrale Prämisse der Projektpartner war dabei, das Projekt bei Vorlage neuer und besserer Finanzierungskonditionen zeitnah wiederaufzunehmen.

Im Rahmen der Planungen des Bundesverkehrsministeriums im Bundesverkehrswegeplan unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Deutschlandtakts sowie im Zusammenhang mit der inzwischen erfolgten Änderung des GVFG-Bundesprogramms haben sich im Jahr 2020 verbesserte Konditionen in Hinblick auf die Finanzierung sowie den Projektumfang ergeben.

Konkret haben sich folgende Änderungen ergeben:

### **Veränderter Projektumfang**

Der Projektumfang für die dem Nahverkehr zugeordneten Teilprojekte wurde in Abstimmung mit dem Bund von den drei eingangs genannten Projekten auf nur noch ein Teilprojekt verringert. Die Maßnahmen 1b und 3 sollen nun vollumfänglich über das BSchwAG finanziert werden. Damit verbleibt nur noch das Teilprojekt 2 (Kapazitätsausweitung zwischen Mannheim Hbf und Mannheim-Friedrichsfeld Süd

[dreigleisiger Ausbau] einschließlich dem S-Bahn-gerechten Ausbau der Station Mannheim-Seckenheim) in der Finanzierung durch das Bundes-GVFG und somit unter kommunaler Finanzierungs-beteiligung. Die DB Netz AG hat zwischenzeitlich eine Kostenprognose aufbauend auf aktuellen Baupreisen und unter Berücksichtigung einer nominellen Fortschreibung bis zur voraussichtlichen Inbetriebnahme aufgestellt. Es wird demnach von folgenden Kosten ausgegangen:

<b>Kostenart</b>	<b>Summe in Millionen €</b>
<b>Baukosten</b>	<b>142,7</b>
davon zuwendungsfähige Baukosten	128,4
davon nicht zuwendungsfähige Baukosten	14,3
<i>Aufteilung erfolgt zunächst auf Basis eines pauschalen Ansatzes (90 % zuwendungsfähig /10 % nicht zuwendungsfähig)</i>	
<b>Planungskosten</b>	<b>54,9</b>
davon zuwendungsfähige Anteile	12,8
davon nicht zuwendungsfähige Anteile	42,1
<i>Aufteilung erfolgt auf Basis der Fördervorgaben (zuwendungsfähig sind 10 % der zuwendungsfähigen Baukosten)</i>	
<b>Gesamtkosten</b>	<b>197,6</b>

### **Veränderte Finanzierungsregularien durch das neue GVFG-Bundesprogramm**

Zum Jahresanfang 2020 wurde das GVFG-Bundesprogramm überarbeitet. Hierdurch haben sich für die kommunale Seite die Finanzierungskonditionen verbessert.

So ist die Förderung für Ausbau von Schieneninfrastruktur von 60 % auf 75 % erhöht worden und darüber hinaus zum ersten Mal ein gewisser Teil der Planungskosten förderfähig geworden. Darüber hinaus hat auch das Land Baden-Württemberg seinen sich aus dem GVFG ergebenden Finanzierungsanteil angepasst.

Damit ergibt sich nun folgende Finanzierungsverteilung:

Fördersätze GVFG	Bund		Land**		ZRN	
	Neu	Alt	Neu	Alt	Neu	Alt
Baukosten zuwendungsfähig	75%	60%	14,375%	20%	10,625%	20%
Baukosten nicht zuwendungsfähig	-	-	-	-	100%	100%
Planungskosten zuwendungsfähig*	75%	-	14,375%	-	10,625%	-
Planungskosten nicht zuwendungsfähig	-	-	57,5%	-	42,5%	100%

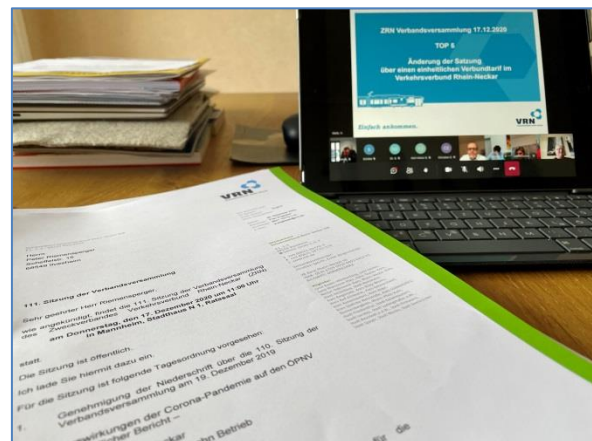
\* 10% der zuwendungsfähigen Baukosten werden pauschal als zu fördernde Planungskosten anerkannt  
\*\* Anteil Land 57,5% der nach Abzug der Bundesförderung verbleibenden zuwendungsfähigen Baukosten sowie der verbleibenden Planungskosten

Gleichwohl verbleiben angesichts der derzeit geschätzten Kosten von rund 143 Millionen € erhebliche Finanzierungsanteile beim ZRN.

Sie setzen sich aus dem Komplementäranteil an den zuwendungsfähigen Baukosten (rund 13,6 Millionen €), an den zuwendungsfähigen Planungskosten (rund 1,4 Millionen €) sowie aus den nicht zuwendungsfähigen Baukosten (rund 14,3 Millionen €) und den nicht zuwendungsfähigen Planungskosten (rund 17,9 Millionen €) zusammen. Von den Gesamtkosten in Höhe von rund 197,6 Millionen € würden demnach 47,2 Millionen € auf den ZRN entfallen.

In einem nächsten Schritt soll dennoch die Gelegenheit der veränderten Rahmenbedingungen genutzt werden, um die 2014 abgebrochenen Planungen für das dem Nahverkehr zugeordnete Teilprojekt 2 wiederaufzunehmen. Hierbei erscheint es sinnvoll, die Planungen zeitgleich mit den Planungen für die Teilprojekte 1b und 3 durchzuführen, um sich daraus ergebende Synergieeffekte nutzen zu können. Seitens des Bundes und der DB Netz AG wird ein Planungsbeginn im zweiten Quartal 2021 angestrebt.

Voraussetzung hierfür ist der Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und dem ZRN mit einem Kostenrahmen von voraussichtlich rund 2,9 Millionen €, die in den Jahren 2021 bis 2023 fällig wären. Hierdurch sollen insbesondere die Vermessung und Baugrunduntersuchung im Rahmen der Grundlagenermittlung sowie Vorplanung (HOAI Leistungsphase 2) finanziert werden. Die Planungsvereinbarung befindet sich derzeit in der Abstimmung.



Die sich aus der Vorplanung ergebenden Erkenntnisse können danach als Grundlage für weitere Entscheidungen zur Fortführung des Projektes genutzt werden.

Die sich aus der genannten Planungsvereinbarung für die Vorplanung ergebenden Umlagebeiträge sind im Folgenden dargestellt.

Grundlage hierfür bildet das bereits im Dezember 2009 beschlossene Umlagemodell, bei dem alle ZRN-Verbandsmitglieder die Planungskosten nach einem gewichteten Einwohnerschlüssel tragen. Hierbei findet weiterhin auch der Finanzierungsgrundsatz Anwendung, wonach bei sogenannten regional wirksamen Maßnahmen zunächst

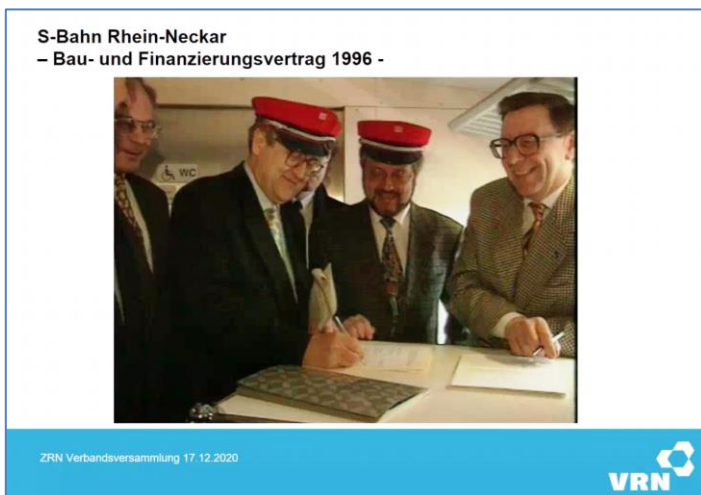
50 % der Kosten nach dem Prinzip der Belegenheit<sup>1</sup> und 50 % nach dem Prinzip der Begünstigung zugeschrieben werden.

Die lokal wirksame Stationsmaßnahme Mannheim-Seckenheim ist nach dem Prinzip der Belegenheit direkt durch die Stadt Mannheim zu finanzieren.

Zur Ermittlung der Begünstigung wurde damals folgende Systematik beschlossen:

- kreisfreie Städte mit S-Bahn-Anschluss Einwohner x Faktor 0,6
- Landkreise mit S-Bahn-Anschluss
- für Gemeinden mit S-Bahn Anschluss Einwohner x Faktor 0,6
- für die übrigen Gemeinden Einwohner x Faktor 0,3
- übrige kreisfreie Städte und Landkreise Einwohner x Faktor 0,1

Dieser angepasste Umlageschlüssel zur Finanzierung der Planungskosten soll auch auf zukünftige Maßnahmen entlang der „Stammstrecke“ Heidelberg-Mannheim-Ludwigshafen-Schifferstadt Anwendung finden.



Die Festlegung eines Umlageschlüssels für die Finanzierung der Baukostenanteile erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Grundlage hierfür soll nach Möglichkeit der bei den S-Bahn-Maßnahmen der ersten Ausbaustufe angewandte Finanzierungsgrundsatz bilden, nach dem Baukosten territorial getragen werden und damit keine rheinüberschreitende Finanzierung erfolgen soll.

---

<sup>1</sup> Eine direkte Zuordnung der Einzelmaßnahmen nach Belegenheit erschien bei der damaligen Beschlussfassung aufgrund des gesamthaften Charakters des Projekts nicht zielführend. Die Zuordnung erfolgt daher auf Grundlage der Streckenanteile für den gesamten Bereich zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg Hbf: Stadt Mannheim 53,138 %, Stadt Heidelberg 44,149 %, Rhein-Neckar-Kreis 2,713 %.



**Kommunaler Anteil aus ZRN-Umlage an der Planung Leistungsphasen 1 und 2  
HOAI: Berechnungsmodell**

Gebietskörperschaft	lokal wirksame Maßnahmen Stationen [€]	regional wirksame Maßnahme Mehrgleisiger Ausbauzwischen Mannheim und Heidelberg [€]		relevante Einwohner (Stand: 2008)	EW Anteil	Aufteilung der 50% v.Sp.4 [€]	komm. Anteil Planungskosten Summe v.Sp. 2, 4, 7 [€]	Mittelabfluss	Mittelabfluss	Mittelabfluss
	komm. Anteil	komm. Anteil	50% v.Sp.3					2021	2022	2023
1	2	3	4	5	6	7	8	30%	40%	30%
Stadt Neustadt				32.493	0,025	35.688	35.688	10.706	14.275	10.706
Kreis Bad Dürkheim				48.468	0,038	53.233	53.233	15.970	21.293	15.970
Stadt Speyer				30.439	0,024	33.432	33.432	10.029	13.373	10.029
Rhein-Pfalz-Kreis				62.759	0,049	68.929	68.929	20.679	27.572	20.679
Stadt Ludwigshafen				98.125	0,077	107.772	107.772	32.332	43.109	32.332
Stadt Frankenthal				28.260	0,022	31.038	31.038	9.312	12.415	9.312
Stadt Worms				49.307	0,039	54.155	54.155	16.246	21.662	16.246
Stadt Landau				4.304	0,003	4.727	4.727	1.418	1.891	1.418
Kreis Alzey-Worms*				24.144	0,019	26.518	26.518	7.955	10.607	7.955
Donnersbergkreis				7.759	0,006	8.522	8.522	2.557	3.409	2.557
Kreis Kaiserslautern				40.013	0,031	43.947	43.947	13.184	17.579	13.184
Kreis Germersheim*				19.672	0,015	21.606	21.606	6.482	8.642	6.482
Kreis Südl.Weinstraße				10.999	0,009	12.080	12.080	3.624	4.832	3.624
Kreis Südwestpfalz				10.110	0,008	11.104	11.104	3.331	4.442	3.331
Stadt Kaiserslautern				58.462	0,046	64.210	64.210	19.263	25.684	19.263
Kreis Kusel				7.454	0,006	8.187	8.187	2.456	3.275	2.456
Stadt Pirmasens				4.169	0,003	4.579	4.579	1.374	1.832	1.374
Stadt Zweibrücken				3.462	0,003	3.802	3.802	1.141	1.521	1.141
<b>Rheinland-Pfalz</b>				<b>540.399</b>	<b>0,424</b>	<b>593.528</b>	<b>593.528</b>	<b>178.058</b>	<b>237.411</b>	<b>178.058</b>
Stadt Mannheim	116.000	1.487.872	743.936	186.363	0,146	204.685	1.064.621	319.386	425.849	319.386
Stadt Heidelberg		1.236.170	618.085	86.860	0,068	95.400	713.485	214.045	285.394	214.045
Rhein-Neckar-Kreis		75.957	37.979	266.370	0,209	292.558	330.537	99.161	132.215	99.161
Neckar-Odenwald-Kreis				61.468	0,048	67.511	67.511	20.253	27.004	20.253
Main-Tauber-Kreis				13.532	0,011	14.862	14.862	4.459	5.945	4.459
<b>Baden-Württemberg</b>	<b>116.000</b>	<b>2.800.000</b>	<b>1.400.000</b>	<b>614.593</b>	<b>0,482</b>	<b>675.017</b>	<b>2.191.017</b>	<b>657.305</b>	<b>876.407</b>	<b>657.305</b>
Kreis Bergstraße				119.688	0,094	131.455	131.455	39.437	52.582	39.437
<b>rechtsrhein. ZRN-Gebiet</b>	<b>116.000</b>	<b>2.800.000</b>	<b>1.400.000</b>	<b>734.281</b>	<b>0,576</b>	<b>806.472</b>	<b>2.322.472</b>	<b>696.742</b>	<b>928.989</b>	<b>696.742</b>
<b>ZRN-Gebiet</b>	<b>116.000</b>	<b>2.800.000</b>	<b>1.400.000</b>	<b>1.274.680</b>	<b>1,000</b>	<b>1.400.000</b>	<b>2.916.000</b>	<b>874.800</b>	<b>1.166.400</b>	<b>874.800</b>

\* nur Einwohner ZRN-Gebiet

Kostenaufteilung entsprechend der Streckenlänge zwischen dem Hbf MA und dem Hbf HD		
	km	Anteil %
Stadt Mannheim	9,99	53,138
Stadt Heidelberg	8,30	44,149
Rhein-Neckar-Kreis	0,51	2,713
Gesamt	18,80	100,000

Kostenschätzung	
Planungskosten Leistungsphase 1-2 HOAI	2.916.000 €
davon Aufwand DB Netz+Energie, Anteil ZRN-Umlage	2.800.000 €
davon DB Station&Service, Anteil direkte Belegenheit	116.000 €

VRN GmbH  
26.11.2020

**Weitere Informationen.....**

Weitere Informationen zu allen Themen gibt es im Ratsinformationssystem des Kreises hier: <http://93.122.78.25/sdnet/vorlagen>