

## Vorlage an den Landrat

### Tramlinie 14: Ausgabenbewilligung für die Instandsetzung und Ertüchtigung Bahninfrastruktur für die Jahre 2021 bis 2024

2020/202

vom 5. Mai 2020



## **1. Übersicht**

### **1.1. Zusammenfassung**

Die basellandschaftliche Strecke der Tramlinie 14 (Schänzli – Pratteln) ist im Eigentum der BLT Baselland Transport AG, welche auch Konzessionärin der Strecke nach Bundesrecht ist. Mit dem Betrieb ist die BVB beauftragt. Die nötigen Massnahmen für Unterhalt und Erneuerungen der Infrastrukturanlagen wird durch die BLT wahrgenommen.

Die Linie 14 ab Kantonsgrenze BS/BL bis Wendeschleife Pratteln wird aufgrund des Zustandes und für den Betrieb mit neuen Fahrzeugen insgesamt erneuert. Bei der generellen Überprüfung des Stromversorgungskonzepts wird die mögliche Verlängerung in das Entwicklungsgebiet Salina Raurica berücksichtigt.

Da die Linie 14 ab dem 01.01.2021 nicht mehr abgeltungsberechtigt ist, erhält sie auch keine Investitionsmittel mehr aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes. Dementsprechend ist ab 2021 der Kanton Basel-Landschaft verantwortlich für die Finanzierung der Infrastruktur der Linie 14 auf dem Boden des Kantons Basel-Landschaft.

In den Jahren 2021 bis 2024 liegt der Fokus der Infrastrukturerneuerung auf dem Gebiet der Gemeinde Muttenz. Der Gleisabschnitt zwischen den Haltestellen Freidorf und Zum Park weist gemäss der Beurteilung der BLT einen schlechten Zustand auf und muss erneuert werden. Der Unterbau ist instabil und der Oberbau stark abgenutzt. Ebenfalls die Sicherungsanlagen sind in einem schlechten Zustand und haben die Lebensdauer erreicht. Der Ersatz erfolgt zwingend nach rund 40 Jahren Nutzung.

Mit Ausnahme der Haltestellen Zum Park und Schützenstrasse, welche bereits in 2019 realisiert wurden, ist der gesetzeskonforme Umbau sämtlicher Haltestellen in Muttenz ebenfalls Gegenstand der vorliegenden Vorlage.

Für die Erhaltung der Betriebssicherheit sind die Massnahmen notwendig. Auch der wirtschaftlich richtige Zeitpunkt für den Ersatz ist erreicht. Insgesamt sind in der Periode von 2021 bis 2024 Massnahmen in Höhe von CHF 18'000'000 vorgesehen.

## 1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht .....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht .....	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.2.	Ziel der Vorlage	4
2.3.	Erläuterungen	4
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	6
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	6
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	6
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	9
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung	9
2.9.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	9
3.	Anträge .....	10
3.1.	Beschluss	10
4.	Anhang .....	10

## 2. Bericht

### 2.1. Ausgangslage

Die Infrastrukturkonzession der Tramlinie Nr. 14 auf Boden des Kantons Basel-Landschaft (MuttENZ Schänzli – Pratteln Schlossstrasse) besitzt die BLT Baselland Transport AG. Die Linie 14 ist eine Eisenbahnanlage und untersteht somit der Gesetzgebung des Eisenbahngesetzes (EBG). Betrieben wird die Strecke durch die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB).

Der Unterhalt sowie die Erneuerungsarbeiten der Anlagen erfolgt durch die BLT als Eigentümerin gemäss den bestehenden BLT-Strategien und Konzepten zum Substanzerhalt der Anlagen.

Der Bund hat gemeinsam mit den Kantonen BL und BS die Liste der Tramlinien, die als regionalen Personenverkehr klassiert werden (Grunderschliessung) und damit durch den Bund abgeltungsberechtigt sind, neu definiert. Die Linie 14 wurde nicht als Grunderschliessung, sondern als Feinerschliessung definiert, weshalb der Bund die Linie 14 ab dem Jahr 2021 nicht mehr gemäss der Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Dies bedeutet, dass der Kanton Basel-Landschaft die Infrastrukturfinanzierung ab dem 01.01.2021 selber übernehmen muss.

Die Strecke ab Kantongrenze BS / BL bis Endschleife Pratteln wird insgesamt erneuert. Unter dem Projekt Gesamterneuerung Linie 14 sind 3 Erneuerungsetappen vorgesehen. Die Etappe 1 wurde durch den Regierungsrat am 18.02.2003 genehmigt und in den Jahren 2003 bis 2006 realisiert. Die zweite Etappe wurde in den Jahren 2011 bis 2015 baulich umgesetzt. Die Finanzierung erfolgte gemäss altrechtlichem Eisenbahngesetz zu zwei Drittel durch den Kanton Basel-Landschaft. Dazu hat der Landrat mit der [Vorlage 2011/221](#) mit [Beschluss vom 17. November 2011](#) den entsprechenden Kredit gesprochen. Die 3. Etappe wird hier vorgestellt und soll in den Jahren 2021 bis 2024 erfolgen.

Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) müssen die Haltestellen der Bahninfrastruktur entsprechend den Vorschriften des Bundes angepasst werden. Ziel ist der autonome Einstieg für mobilitätshandicaperte Personen. Gemäss dem [Behindertengleichstellungsgesetz \(BehiG\)](#) müssen die öV-Haltestellen bis Ende 2023 behindertengerecht sein. Ausser den Haltestellen Freidorf, Käppeli, MuttENZ Dorf und Rothausstrasse werden die restlichen Haltestellen der Linie 14 auf der Strecke im Kanton Basel-Landschaft bis Ende 2020 BehiG-konform sein. Der niveaugleiche Einstieg bedeutet, dass die Haltekante 27 cm über Schienenoberkante zu liegen kommt.

### 2.2. Ziel der Vorlage

- Betriebsstabilität und kurze Fahrzeiten
- Schienenweg und Fahrleitung erfüllen die höheren Anforderungen der modernen Fahrzeuge und des Trambetriebs
- Erhaltung der Betriebssicherheit
- Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben
- Komfortable und fahrgastfreundliche Traminfrastruktur und Haltestellen

### 2.3. Erläuterungen

Die BLT beurteilt den Zustand ihrer Infrastrukturanlagen regelmässig und dokumentiert diesen jährlich im Netzzustandsbericht. Grundlage dazu bildet der Branchenstandard «R RTE 29900, Netzzustandsbericht».

Dem Projekt liegen die BLT-Projektierungsrichtlinien zu Grunde.

### **Gleisbau Abschnitt Haltestelle Freidorf bis Haltestelle Zum Park in Muttenz**

Die Gleisanlage hat nach über 40 Jahren das Ende der Lebensdauer erreicht. Der bestehende Unterbau (Foundationsschicht mit Entwässerung) ist ungenügend, was zu Setzungen des ganzen Gleiskörpers führt. Der Oberbau (Schotter/Schwelle/Schiene) ist stark abgenutzt. Der dazumal verwendete Schotter (gebrochener Rhein-Kies) ist ungeeignet. Die teilweise runden Steine haben zu wenig Verzahnung, was bei hohen Temperaturen zu Verwerfungen des Gleises führt, da die seitliche Stabilität fehlt. Die Verbindungsstangen der 2-Block-Schwellen sind korrodiert und drohen zu brechen. Zudem sind die Schienen ausgefahren.

Mit dem Projekt wird auf der gesamten Strecke der Fahrbahnaufbau mit Unter- und Oberbau umfassend erneuert.

### **Sanierung Bahnübergänge Margelackerstrasse und Hauptstrasse in Muttenz**

Das Gleis der Bahnübergänge Margelackerstrasse (Rennbahnkreuzung) und Hauptstrasse liegt unter dem Asphalt auf einer Betonplatte. Diese Lagerung ist gegenüber den anschliessenden Schotterbereichen zu hart und führt im Übergang regelmässig zu Schienenbrüchen. Die Schienenbefestigungen im Asphalt sind stark korrodiert.

Neu werden die beiden Bahnübergänge mit einer Betontragplatte mit Schienentrog (=System Infundo) ausgeführt. Im Trog wird die Schiene mit einem elastischen Material vollumfänglich vergossen. Dieses System ist sehr robust und eignet sich insbesondere für stark befahrene Bahnübergänge mit Schwerverkehr. Das analoge System ist bereits an vielen Orten in Betrieb, zum Beispiel beim Bahnübergang Emil Frey-Strasse in Münchenstein oder Arlesheimerstrasse in Aesch. Um Synergien zu nutzen, wird der Bahnübergang Margelackerstrasse gemeinsam mit dem Gleisbau Freidorf – Zum Park realisiert.

### **Ersatz Stellwerk Wartenberg**

Das Stellwerk Wartenberg sichert die Wendeschleife in Muttenz gegen das Streckengleis ab. Der Wartungsvertrag für das System, das aus den 90er Jahren stammt, ist vom Lieferanten abgekündigt worden. Das heisst, diese Technik wird einerseits nicht mehr gebaut und andererseits sind dazu weder Ersatzteile noch Know-how verfügbar. Die Anlage wird vollumfänglich durch ein neues System ersetzt. In den Jahren 2021 – 2024 sind die Planung und das Bewilligungsverfahren vorgesehen, die Realisierung folgt in der nächsten Periode.

### **Ersatz Sicherungsanlagen von Bahnübergängen**

Auch die Sicherungsanlagen an den Bahnübergängen Schulstrasse, Moosjurtenstrasse, Hauptstrasse und Rothausstrasse in Muttenz haben die Lebensdauer erreicht. Die Systeme sind vom Lieferanten abgekündigt und nicht mehr verfügbar. Die Anlagen werden vollumfänglich erneuert.

### **Umbau Haltestellen**

Die Haltestellen Freidorf, Käppeli, Muttenz Dorf und Rothausstrasse werden gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes umgebaut. Die Umsetzung des niveaugleichen Einstiegs ins Tram bedingt eine Erhöhung der Perrons um 10 bis 15 cm. Dazu muss ebenfalls der benachbarte Strassenraum teilweise angepasst werden. Die Haltestellen werden dabei nach dem aktuellen Standard mit LED-Beleuchtung, neuen Wartehallen, Billettautomaten, dynamische Fahrgastinformationsanzeigen und Stelen ausgerüstet. Um Synergien zu nutzen, werden die Haltestellen Freidorf und Käppeli gemeinsam mit dem Gleisbau Freidorf – Zum Park realisiert.

## 2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

MO-LZ 1 Die Regierung investiert gezielt und wirksam in Schlüsselerkehrsinfrastrukturen und setzt dazu Schwerpunkte für Werterhalt und Ausbau auch im Hinblick auf altersgerechte Infrastrukturen.

## 2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 (Stand am 1. Januar 2018)
- Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV) vom 23. November 1983 (Stand am 15. Mai 2018)
- Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) vom 15. Dezember 1983 (Stand am 1. Juli 2016)
- Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) vom 4. November 2009 (Stand am 1. Juli 2013)
- Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998
- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985
- Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982

Die BLT Baselland Transport AG ist Konzessionärin und Eigentümerin der Strecke.

## 2.6. Finanzielle Auswirkungen

<b>Projekte</b>	<b>2021 CHF</b>	<b>2022 CHF</b>	<b>2023 CHF</b>	<b>2024 CHF</b>	<b>Total CHF</b>
<b>Fahrbahn</b>					
Gleisbau Muttenz, Freidorf-Zum Park	250'000	250'000	5'000'000	2'500'000	<b>8'000'000</b>
Gleistragplatte Bue Hauptstrasse Muttenz	50'000	500'000	50'000	0	<b>600'000</b>
<b>Sicherungsanlagen</b>					
Ersatz Stellwerk Wartenberg (Planung)	50'000	50'000	100'000	200'000	<b>400'000</b>
Ersatz 2 Bue- und 2 LSA-Anlagen	100'000	100'000	800'000	600'000	<b>1'600'000</b>
<b>Publikumsanlagen</b>					
BehiG-Umbau HAST Freidorf	25'000	25'000	800'000	150'000	<b>1'000'000</b>
BehiG-Umbau HAST Käppeli	25'000	25'000	800'000	150'000	<b>1'000'000</b>

BehiG-Umbau HAST MuttENZ Dorf	1'000'000	200'000	0	0	<b>1'200'000</b>
BehiG-Umbau HAST Rothausstrasse	25'000	25'000	800'000	150'000	<b>1'000'000</b>
<b>Kleininvestitionen</b>	250'000	250'000	250'000	250'000	<b>1'000'000</b>
<b>Unvorhergesehenes</b>	160'000	170'000	880'000	400'000	<b>1'610'000</b>
<b>Vorsteuerkürzung 3.4 % (gerundet)</b>	65'000	55'000	320'000	150'000	<b>590'000</b>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>2'000'000</b>	<b>1'650'000</b>	<b>9'800'000</b>	<b>4'550'000</b>	<b>18'000'000</b>

Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber dem Bahnbau-Teuerungsindex (BTI) vom Oktober 2018, Indexstand: 133,10 werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf CHF 18'000'000.- Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von ±10 %. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen CHF 16'200'000 (90 %) und CHF 19'800'000 (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Realisierung des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von CHF 18'000'000 (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von ±10 % hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von CHF 1'800'000 (10 % von CHF 18'000'000) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110 % (CHF 19'800'000.-) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

**Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):**

§ 32 Abs. 2 FHG, siehe Kap. 2.5							
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)							
X	Neu		Gebunden	X	Einmalig		Wiederkehrend

**Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):**

Budgetkredit:	Profit-Center:	2301	Kt:	56400000	Kontierungsobj.:	701531
Verbuchung		Erfolgsrechnung	X	Investitionsrechnung		
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)				18'000'000.00 exkl. MwSt.		

Gemäss dem Bundesgesetz über die Mehrwertsteuer Art. 18 Abs. 2a. stellen Subventionen kein Entgelt dar. Das heisst, auf diesen Umsätzen ist keine Mehrwertsteuer geschuldet. Dies hat jedoch zur Folge, dass auch nicht die volle Vorsteuer auf den Lieferantenrechnungen geltend gemacht werden darf. In den angegebenen Investitionskosten ist keine Mehrwertsteuer enthalten (da die BLT diese als Vorsteuerabzug geltend macht). Die erwähnte Vorsteuerkürzung in der Höhe von 3.4% auf dem Subventionsbetrag ist von der BLT direkt an die eidgenössische Steuerverwaltung zu entrichten.

### Investitionsrechnung

Ja  Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2021	2022	2023	2024	Total
A	Investitionsausgaben		5	2'000'000	1'650'000	9'800'000	4'550'000	18'000'000
E	Beiträge Dritter*		6					
	<b>Nettoausgabe</b>							

\* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

### Erfolgsrechnung

Ja  Nein

### Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Ist im Investitionsprogramm 2020 bis 2029 enthalten.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG):  Ja  Nein

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG):  Ja  Nein

Zusammenfassung Folgekosten in CHF		PC	Kt	12/2023	2024	2025	2026	2027
A	1 <b>Nettoinvestitionen</b>			18'000'000				
A	2 zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30		0	0	0	0
A	zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31		0	0	0	0
A	Abschreibungen	2301	33		450'000	450'000	450'000	450'000
A	kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34		360'000	360'000	360'000	360'000
A	<b>Folgekosten brutto</b>				810'000	810'000	810'000	810'000
E	3 <b>Folgeertrag brutto</b>	2301	42/43		0	0	0	0
A	2-3 <b>Folgeertrag netto</b>				810'000	810'000	810'000	810'000
A	4 <b>Rückbaukosten ca. [Jahr] (soweit voraussehbar)</b>		-					
	5 <b>Zusätzliche Stellen in FTE</b>				0.0	0.0	0.0	0.0



**Auswirkungen auf den Stellenplan** (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG):  Ja  Nein

**Schätzung der Eigenleistungen** (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

10% Projektleiterstelle

**Strategiebezug** (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG):  Ja  Nein

MO-LZ 1	Die Regierung investiert gezielt und wirksam in Schlüsselerverkehrsinfrastrukturen und setzt dazu Schwerpunkte für Werterhalt und Ausbau auch im Hinblick auf altersgerechte Infrastrukturen.
MO-LZ 2	Die gute Erreichbarkeit der Wirtschafts- und der Wohnschwerpunkte wird gesichert.
MO-LZ 3	Der Kanton Basel-Landschaft stärkt seine Regionen, indem er sie durch leistungsfähige Verkehrssysteme erschliesst und an regionale Zentren anbindet (integrale Planungen, Verknüpfung von Verkehrsträgern).

**Risiken (Chancen und Gefahren)** (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Chancen	Gefahren
Zeitgemässe und gesetztes konforme Traminfrastruktur im richtigen Zeitpunkt der Werterhaltungskette.	

**Zeitpunkt der Inbetriebnahme** (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Laufend in den Jahren 2021 bis 2024

**Wirtschaftlichkeitsrechnung** (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Die Investitionskosten dienen dem Werterhalt und dem Betrieb der Tramlinie 14. Wenn die Investitionen nicht getätigt werden, besteht die Gefahr, dass neben hohen fortlaufenden Unterhaltskosten auch hohe Kosten für Notmassnahmen anfallen. Längerfristig droht die Einstellung des Trambetriebes.

## 2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

## 2.8. Regulierungsfolgenabschätzung

Keine Auswirkungen.

## 2.9. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Von der **BLT Baselland Transport AG** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

*Wir erachten die Vorlage als vollständig und umfassend.*

Von der **Gemeinde Muttenz** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

*Anfang 2019 wurde die Gemeinde Muttenz seitens der BL T über den BehiG-Umbau der Tramhaltestellen entlang der Tramlinie 14 auf Muttenzer Gemeindegebiet und das Linienkonzept der BL T in Kenntnis gesetzt sowie der Gemeinderat um die Abgabe einer diesbezüglichen Stellungnahme angefragt. Der Gemeinderat hat die Planung geprüft und umfassend dazu Stellung bezogen. Nebst der baulichen und betrieblichen Ausrüstung der betroffenen Haltestellen wurden auch im Einzelfall die Auswirkungen auf die benachbarten Strassenräume betrachtet und die Anforderungen der Einwohnergemeinde Muttenz pro Haltestelle formuliert. Im Zuge der anschliessenden Differenzbereinigung konnten die die Gemeindestrassen tangierenden Belange sowie die daraus abgeleitete Kostentragung weitgehend geklärt werden, sodass der Gemeinderat der BLT am 4. November 2019 seine Zustimmung zur bereinigten Planung mitgeteilt hat. Auch den weiteren Instandsetzungs- und Ertüchtigungsmassnahmen an der Bahninfrastruktur der Tramlinie 14 (Gleisbau, Sanierung der Bahnübergänge inkl. Ersatz der Sicherungsanlagen sowie Ersatz des Stellwerks Wartenberg) kann aus Sicht der Einwohnergemeinde Muttenz zugestimmt werden.*

### **3. Anträge**

#### **3.1. Beschluss**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Tramlinie 14 in den Jahren 2021 bis 2024 wird eine neue einmalige Ausgabe von 18'000'000.00 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
2. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 5. Mai 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

### **4. Anhang**

- Entwurf Landratsbeschluss
- Übersichtsplan

## **Landratsbeschluss**

### **über Tramlinie 14, Ausgabenbewilligung für die Instandsetzung und Ertüchtigung Bahninfrastruktur für die Jahre 2021 bis 2024**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Tramlinie 14 in den Jahren 2021 bis 2024 wird eine neue einmalige Ausgabe von 18'000'000.00 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: