

Protokoll der 2. Sitzung der Zweckverbandsversammlung HHB am 12.09.2017

Der Vorsitzende Herr Landrat Riegger begrüßt die Anwesenden. Er erläutert, weshalb von Seiten des Vorhabenträgers in Richtung der Medien sowie in Richtung der letztlichen Entscheider der Hermann-Hesse-Bahn (HHB), nämlich den Mitgliedern der Zweckverbandsversammlung, eine zurückhaltende Informationspolitik gepflegt wurde. Dies beruht auf einem von Herrn Verkehrsminister Hermann initiierten Moderationsgespräch zwischen dem Vorhabenträger und dem Landesverband des Naturschutzbundes (NABU). Grund hierfür ist eine anhängige Klage des NABU gegen den Planfeststellungsbescheid gegen den Planfeststellungsabschnitt „Neubautunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim“. Bei den Gesprächen mit dem Minister, die von einem externen Moderationsteam geleitet wurden, waren sowohl Vertreter der Naturschutzverbände, Vertreter des Umwelt- und Verkehrsministerium sowie Vertreter der höheren und unteren Naturschutzbehörden involviert. Hierbei wurde vereinbart, dass man in dieser Runde nach Möglichkeiten einer friedlichen Koexistenz zwischen dem Bahnverkehr der HHB und den in den Tunneln Forst und Hirsau anzutreffenden Fledermäusen sucht. Außerdem wurde vereinbart, dass wieder mehr miteinander statt übereinander (z.B. über die Medien) gesprochen werden soll. Aus diesem Grunde wurde die geplante öffentliche Zweckverbandsversammlung, in den September verschoben, um hier während der konstruktiven Gespräche beim Verkehrsministerium nicht unnötig weitere Öffentlichkeitsarbeit, die bei den Naturschutzverbänden als weitere Provokation ankommen könnte, zu betreiben.

Der Vorsitzende dankt Herrn Verkehrsminister Hermann für sein Engagement in den Moderationsrunden und für seine Unterstützung bei der Wiederinbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn.

Vor Eintritt in die Tagesordnung bittet Herr Bünger darum, die Tagesordnungspunkte 2 und 3 vorzuziehen, da der aktuelle Kostenstand sowie der Bericht über den aktuellen Sachstand ggf. aufgetretene Unklarheiten durch vorwegnehmende Erläuterungen im Wirtschaftsplan aufhebt. Der Vorsitzende stimmt dem Vorschlag zu.

TOP 3

Bericht über den aktuellen Sachstand Mündlicher Sachvortrag

Der Geschäftsführer Herr Stierle berichtet zu den Themen Fledermäuse und Moderationsverfahren. Er teilt mit, dass eine Vielzahl von Sitzungen zu diesen Themen stattfanden. Sowohl mehrere Termine mit Herrn Verkehrsminister Hermann sowie weitere Arbeitsgruppen zu verschiedenen Themen wie z.B. Abhängigkeiten des Fahrplans. Hier wurden die verschiedenen Positionen, Meinungen und Standpunkte erneut ausgetauscht. In diesem Rahmen wurden einige Themenfelder aus einem anderen Blickwinkel gesehen. Als Beispiel ist hierbei die Diskussion zur Forderung des NABU's, mit Tempo 30 durch die Tunnel zu fahren, zu nennen. Hier wurde nun akzeptiert, dass aufgrund des Tempo 30 eine enorme finanzielle Mehrbelastung in Folge von zusätzlich zu schaffender Infrastruktur auftritt, die der Vorhabenträger nicht aufbringen kann und ebenso, aufgrund der Grenze für förderfähige Vorhaben von 50 Millionen Euro, eine Realisierung der HHB nicht möglich ist.

Zusätzlich wurde eine kleine Arbeitsgruppe gegründet, die sich ohne externe Moderation selbst organisiert. Hier sind neben dem NABU und dem Vorhabenträger auch die höhere und untere Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe bzw. des Landkreises Calw sowie die Planer und Gutachter des Vorhabenträgers vertreten.

Hierbei wird die so genannte Kammerlösung als gemeinsame Lösung ausgearbeitet und weiter vorangetrieben. Inhaltlich geht es darum, einen im und auf einer gewissen Strecke vor dem Tunnel geschützten Raum für den Zug zu schaffen, der im Umkehrschluss einen geschützten Raum für die Fledermäuse öffnet und keine Kollisionen auftreten.

Das gemeinsame Ziel ist es, so viel Luftraum wie möglich für einfliegende oder schwärmende Fledermäuse im Tunnel und in den Voreinschnitten zu erhalten, dazu so viel wie möglich (50% + x) der Oberfläche der Tunnelwand für den Winterschlaf der Fledermäuse, der in der Hinterfüllung der vorhandenen Spalten abgehalten wird, zu gewinnen.

Es werden verschiedene Varianten diskutiert um mit einer gemeinsamen Lösung auf die Planer sowie auf die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) zuzugehen um hierbei eine Realisierbarkeit der Vorzugsvariante herbeizuführen.

Beim letzten Moderationsgespräch mit Herrn Verkehrsminister Hermann stellten sich die Naturschutzverbände zurecht die Frage, ob sich die Fledermäuse an den Einbauten im und vor dem Tunnel stören. Wie aus der Presse zu entnehmen war, wurde aufgrund dieser Bedenken ein Vorversuch der Kammerlösung (40 m vor dem Tunnel und 50 m in den Tunnel) am Südportal des Tunnel Hirsau (Portal Heumaden) mit Hilfe eines „Erdbeertunnel“ aus der Landwirtschaft durchgeführt bzw. simuliert. Während des Vorversuchs waren jede Nacht Gutachter vor Ort, die das Verhalten der Tiere mit Hilfe von Sichtbeobachtungen und der kontinuierlich vorhandenen Foto-Lichtschranken-Erfassung sowie weiteren technischen Mitteln wie z.B. Nachtsichtgerät, Wärmebildkamera, Infrarotkamera und Batcorder für Akustikaufnahmen analysierten.

Da die endgültige Auswertung der Vielzahl an gewonnenen Daten noch nicht abgeschlossen ist, wurde zunächst von den Gutachtern die bisherige Einschätzung an die Teilnehmer der kleinen Arbeitsgruppe „Kammerlösung“ kommuniziert, die dieser Einschätzung ebenfalls folgen können. Aus der ersten Einschätzung zeigt sich, dass die Fledermäuse den Aufbau vor und im Tunnel neugierig betrachtet haben aber keine Reaktion oder gar ein Fluchtverhalten der Fledermäuse zu verzeichnen war. Es zeigte sich, dass die Fledermäuse den dann zur Verfügung stehenden Raum nutzten und sich nicht am Aufbau stören ließen.

Der Geschäftsführer teilt außerdem mit, dass der Vorversuch wiederholt wird, da die Schwärmaktivität der Fledermäuse nicht so hoch war wie angenommen. Die Gutachten bestätigten hierbei, dass dies allerdings keinesfalls am Aufbau liegt, sondern ein landesweites Phänomen ist, das bei anderen Quartieren von anderen Gutachtern ebenfalls aufgetreten ist. Sobald die Aktivität steigt, wird der Vorversuch erneut gestartet. Parallel hierzu wird die Auswertung der bisher gewonnenen Daten durchgeführt.

Das gemeinsame Ziel mit Herrn Verkehrsminister Hermann ist, mit den dann final vorliegenden Auswertungen bis Ende des Jahres 2017 eine abgeschlossene Planung zu haben, die von allen Seiten akzeptiert ist und die LEA keine Einwände erhebt, so teilt der Geschäftsführer weiter mit. Herr Verkehrsminister Hermann möchte im Dezember 2017 erneut zu einer großen Runde im Verkehrsministerium einladen. Ziel des Vorhabenträgers wird es hierbei sein, nach der erfolgten Abstimmung über das weitere Vorgehen zur Kammerlösung, ein Signal zur Klagerücknahme seitens des NABU herbeizuführen. Die Klage ist aktuell beim Verwaltungsgerichtshof in Mannheim auf „ruhend“ gestellt.

Der Vorsitzende ergänzt, dass eine spätere Elektrifizierung gemäß der Vereinbarung mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg, dem Landkreis Böblingen, den Städten Renningen und Weil der Stadt sowie dem Verband Region Stuttgart (VRS) weiterhin möglich ist und in der Planung berücksichtigt wird. Es wird also die Elektrifizierungsmöglichkeit auch in Zukunft nicht verbaut werden.

Herr Klemm fragt nach, ob man bei der späteren Lösung tatsächlich wie im Vorversuch dargestellt von einer Netzvariante ausgehen kann oder ob dies im Endzustand eher ein stabiler Körper sein wird.

Der Geschäftsführer teilt mit, dass in der ersten Diskussion tatsächlich mit einer Netzlösung begonnen wurde. Diese Variante wurde allerdings aufgrund des fehlenden Schutzes der Fledermäuse vor Licht, Wärme, Abgasen, Druck und Sog verworfen. Daher wird das Konzept einer geschlossenen Variante mit Hilfe von Stahlträgern und Fertigbauteilen (z.B. B Beton) planerisch untersucht. Dies ist eine konstruktive Herausforderung für die Planer, da der Einbau nicht in die nicht nachweisbare Bestandsstatik der Tunnel eingreifen darf. Lösungen hierfür zeichnen sich nach den ersten Gesprächen allerdings ab.

Der Geschäftsführer stellt den aktuellen Stand der Genehmigungsverfahren vor. Die Präsentation ist Bestandteil des Protokolls. Er erläutert, dass in der ersten Hälfte des Jahres 2017 keine Fortschritte gemacht wurden und dies dem Moderationsverfahren des Verkehrsminister Hermann geschuldet war. Seit dem Moderationsgespräch vor der Sommerpause werden die laufenden Verfahren fortgesetzt, bis zu Genehmigungsfähigkeit voran getrieben und ebenso neue Verfahren eingeleitet. Es werden allerdings keine Beschlüsse erteilt, da die Naturschutzverbände sich sonst, aufgrund der nicht geklärten Frage der Fledermäuse, erneut dazu genötigt sehen würden, zu klagen.

Der Geschäftsführer teilt mit, dass mit der Eisenbahnüberführung über die B295 in Calw-Heumaden als erste große Baumaßnahme Anfang des Jahres 2018 begonnen werden soll, da ansonsten die Plangenehmigung ausläuft und ein neues Verfahren notwendig wäre.

Herr Necker lobt den Vorsitzenden und die Verwaltung für die gute Informationspolitik gegenüber dem Gremium. Außerdem begrüßt er, dass nun im Wirtschaftsplan das Jahr 2021 statt 2018 als realistischere Vorgaben und Zahlen im Hinblick auf die Inbetriebnahme genannt wurde.

Der Vorsitzende stellt klar, dass im Wirtschaftsplan die Fahrgasteinnahmen für das Jahr 2021 einkalkuliert sind und aktuell von einer Inbetriebnahme im Dezember 2020 ausgegangen wird.

Als einen Kritikpunkt sieht Herr Necker, dass in der ersten Verbandsversammlung am 10.01.2017 nicht über die Ausschreibung der Brückenbaumaßnahme in Calw-Heumaden informiert wurde, die kurz zuvor gestartet wurde.

Der Geschäftsführer teilt hierzu mit, dass dies ein Versehen war und schlicht vergessen wurde. Das Thema war seitens der Verwaltung gedanklich abgearbeitet gewesen, da die Ausschreibung noch im Oktober 2016 im Kreistag beschlossen wurde. Er informiert, dass die Ausschreibung in Abstimmung mit der Stadt Calw gestartet und keine Maßnahmen getroffen wurden, die die Förderfähigkeit der Stadt Calw gefährdet.

Herr Necker erkundigt sich, nach dem Stand der Verhandlungen mit dem Landkreis Böblingen bzgl. des Beitritts in den Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn. Die Frage kam auf, da die Fraktion der Freien Wähler des Landkreises Böblingen sich in der Presse erneut gegen das Projekt mit Endhaltepunkt in Renningen geäußert haben.

Der Vorsitzende erklärt, dass das Angebot an den Landkreis Böblingen zum Beitritt in den Zweckverband seit dem Beginn der Gespräche über eine Gründung steht. Des Weiteren erklärt er, dass eine offene Informationspolitik gegenüber den Vertretern der Städte Renningen und Weil der Stadt sowie dem Landkreis Böblingen besteht und auf Arbeitsebene konstruktiv zusammen gearbeitet wird. Er unterstreicht die Position des Verkehrsministers Hermann, die er in der Presse verlautet ließ und teilt mit, dass er diese Zeitungsartikel jetzt und auch in Zukunft nicht mehr kommentieren wird.

Herr Necker fragt an, ob die durch die Kammerlösung auftretenden Mehrkosten im Wirtschaftsplan berücksichtigt sind.

Der Vorsitzende teilt mit, dass diese Kosten nicht enthalten sind und die Hermann-Hesse-Bahn weiterhin mit 50 Millionen Euro gedeckelt ist, inkl. Kostenteilung mit den Anliegerkommunen im Zweckverband. Dass dies nicht enthalten ist und aufgrund des in dieser Höhe nicht vorhandenen Puffers weder bei den Kosten, noch in der Standardisierten Bewertung abbildbar ist, ist Herrn Verkehrsminister Hermann bekannt. Sobald eine Lösung der Kammervariante vorliegt, die von allen Beteiligten akzeptiert wird, werden Gespräche mit dem Verkehrsministerium über den Umgang mit den Kosten zu führen sein. Auch eine Einbeziehung des Umweltministeriums sei denkbar.

Der Geschäftsführer ergänzt, dass die Kosten auch aufgrund der Seriosität nicht im Wirtschaftsplan abgebildet sind, da diese zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu beziffern sind. Falls Mehrkosten für den Zweckverband auftreten sollten und diese über der vereinbarte Deckelung der Kommunen sein, werden diese gemäß Verbandssatzung vom Landkreis Calw getragen werden müssen.

Herr Necker fragt an, in wie weit eine Abhängigkeit gegenüber den Städten Renningen und Weil der Stadt beim Thema Grunderwerb besteht.

Der Geschäftsführer teilt mit, dass wir in beiden Fällen keine Abhängigkeiten haben. Die zu erwerbende Fläche in Renningen ist, anders als in der Presse oft genannt, im Eigentum der Deutschen Bahn AG. In Weil der Stadt ist ebenfalls kein Grunderwerb der Stadt Weil der Stadt erforderlich.

TOP 2

Aktueller Kostenstand Mündlicher Sachvortrag

Herr Zwicker von der Zwicker Bauconsult GmbH, der seit über drei Jahren für den Landkreis Calw als Projektsteuer tätig ist, stellt den aktuellen Kostenstand vor.

Im Dezember 2016 wurde der Förderantrag beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg gestellt. Hier waren 65 Millionen Euro Gesamtkosten angesetzt, die die Baukosten inklusive aller durch Dritte zu finanzierenden Maßnahmen umschließt. Bestandteil dieser Kosten sind die voraussichtlichen förderfähigen Kosten bzw. projektbedingte Baukosten in Höhe von ca. 49 Millionen Euro. Diese Kosten wurden in mehrtägigen Kostenklausuren, unter anderem mit den Planungsbüros, der künftigen Betriebsführer, dem Projektsteuerer sowie dem Vorhabenträger abgestimmt.

Die Kostenansätze beziehen sich auf die marktüblichen Preise sowie auf die Ansätze aus dem Kostenkennwertkatalog. Außerdem wurden die aktuellen Ausschreibungsergebnisse mit betrachtet. Die Kosten sind mit entsprechendem Puffer aufgebaut, um möglichen Preisschwankungen bei den Rohstoffen sowie der sehr hohen Auslastungen der Bauindustrie im Südwesten vorzubeugen.

In der letzten Kostenklausur, die nun ca. vier Wochen zurückliegt, wurden die Kosten erneut Zeile für Zeile angeschaut und ggf. überarbeitet. So wurde bei den Ausgleichsmaßnahmen (Natur- und Artenschutz) 500.000 EUR Mehrkosten ermittelt. Im Gegenzug konnten bei verschiedenen anderen Positionen auf der Strecke aufgrund des Planungsfortschrittes oder einer modifizierten Planung Einsparungen erzielt werden. Ergebnis dieser Kostenklausur war, dass keine signifikanten Kostenerhöhungen seit dem vor einem Jahr eingereichten Förderantrag entstanden sind.

Dieses Ergebnis konnte auch deshalb erzielt werden, da durch die Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) als künftiger Betriebsführer viel Wert auf den Erhalt des Bestandes sowie dessen Sanierung statt Neubau gelegt wurde.

Kostenrisiken sind ebenfalls vorhanden. Diese begründen sich auf den aktuellen Stand der Planung (Entwurfs- und Genehmigungsplanung), den nicht absehbaren Auflagen in den Planfeststellungsbeschlüssen sowie der verschiedenen Ansichten bei den Einheitspreisen, die beim Verkehrsministerium oft günstiger gesehen werden als die tatsächlichen Preise, die von der Bauindustrie in den Ausschreibungen aufgerufen werden.

Die zuvor genannten Kostenrisiken, nämlich die Preisschwankungen bei den Rohstoffen sowie die sehr hohe Auslastung der Bauindustrie im Südwesten, konnte man mithilfe des Risikomanagements entgegenwirken.

Wie zuvor schon vom Geschäftsführer mitgeteilt, berichtet Herr Zwicker, dass ausschließlich die Kammerlösung noch kein Entwurfsplanungsniveau hat und daher keine Kosten nennbar sind. Mit der Entwurfsplanung, die Ende des Jahres 2017 vorliegen soll, ist eine erste Eischätzung möglich.

Herr Bünger erkundigt sich, woher die Differenz zwischen den 65 Millionen Euro Gesamtkosten und den 49 Millionen Euro voraussichtlich förderfähigen Kosten kommt, wenn ca. 9,5 Millionen Euro durch Dritte finanziert werden.

Der Geschäftsführer teilt mit, dass sich diese Differenz aufgrund der bisher geleisteten Planungs- und Verwaltungskosten erklärt und diese nicht förderfähig sind.

Herr Bünge r bittet darum, eine Übersicht der bisher erbrachten Beratungsleistungen zu erstellen, um die bisher angefallen Kosten zu erklären. Auch ein Ausblick in die Zukunft, welche Leistungen und Kosten anfallen, soll enthalten sein.

Der Vorsitzende teilt mit, dass (die Verwaltung den Überblick darüber hat und) eine entsprechende Übersicht erstellen wird.

Außerdem möchte Herr Bünge r wissen, in welcher Höhe der Landkreis Calw eine Vorfinanzierung durchgeführt hat. Hierbei bittet er, im Hinblick auf die bald anstehende Verabschiedung des Haushaltsplans des Landkreises Calw, um zeitnahe Bereinigung.

Der Vorsitzende erklärt, dass bisher ca. 6,2 Millionen Euro vorfinanziert wurden aber dieser Betrag gerade noch sortiert wird. Die Verbandsversammlung muss hier beschließen, dass das Geld an den Landkreis Calw zurückgeht. Dazu gibt es verschiedene Modelle, wie vorgegangen werden kann.

Der Geschäftsführer ergänzt, dass der Kreiskämmerer des Landkreises Calw das Thema aktuell für die Gremien des Landkreises vorbereitet um zu diskutieren, wie mit der vorhandenen Anlage im Bau umgegangen wird. Die Verwaltung sondiert die Anlage im Bau um einen sauberen Schnitt zu generieren und den dann festgelegten Betrag in die Buchhaltung des Zweckverbands einzubringen.

Herr Bünge r erkundigt sich, ob die bisher geleisteten Zahlungen des Landkreises Calw als Kapitaleinlage in den Zweckverband eingebracht werden.

Der Vorsitzende erklärt, dass hierbei noch keine Entscheidung gefallen ist, da es hier verschiedene Modelle gibt, die noch zu diskutieren sind.

Herr Bünge r fragt, ob die bisher geleisteten Zahlungen des Landkreises Calw in den 65 Millionen Euro enthalten sind.

Der Geschäftsführer bejaht die Fragen, da dies zu großen Teilen Planungsleistungen sind.

TOP 1
Wirtschaftsplan 2017
Vorlage VV/7

Der Geschäftsführer stellt den Wirtschaftsplan vor. Er erklärt, dass die Verwaltung die für die Mitglieder günstigste Variante zur Einbringung Ihres Anteils wählen wird. Vorgesehen ist im Wirtschaftsplan eine Finanzierung der Investitionen des Zweckverbandes über einen Kredit. Als Kapitaleinlage wird durch die Verbandsmitglieder die notwendige Tilgung erbracht, die Zinsen sind satzungsgemäß in der Betriebskostenumlage abgebildet. Außerdem wird mitgeteilt, dass auch andere Modelle, wie z.B. eine Bareinlage durch ein Verbandsmitglied, möglich sind. Da dadurch eine verbesserte Einnahmesituation vorläge, würden die Kreditermächtigungen nicht in vollem Umfang ausgeschöpft.

Der Geschäftsführer teilt mit, dass aktuell eine Vereinbarung zwischen dem Landkreis Calw und dem Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn ausgearbeitet und in der nächsten Verbandsversammlung zur Abstimmung gestellt wird. Hierbei geht es um die Personal- und Sachkosten, die aktuell der Landkreis Calw trägt und an den Zweckverband weitergeleitet werden sollen. Dies betrifft Herrn Stierle zu 20 %, Herrn Schwolow zu 90 % und Herrn Kübler zu 100 %.

Der Vorsitzende teilt mit, dass der Landkreis Calw dem Zweckverband aufgrund des noch nicht verabschiedeten Wirtschaftsplanes mit Kreistagsbeschluss als außerplanmäßige Ausgabe 500.000 Euro zur Verfügung gestellt hat und diese nun an den Landkreis zurück erstattet werden müssen.

Der Geschäftsführer ergänzt, dass es hier aktuell Abstimmungen mit dem Kreiskämmerer gibt, wie mit der Summe umgegangen wird. Denkbar wäre auch die Möglichkeit, diese Summe den bisher erbrachten Zahlungen der letzten Jahre zuzuschlagen und als Kapitaleinlage einzubringen.

Herr Dr. Götz teilt mit, dass die Gemeinde Althengstett aufgrund eines Bauvorhabens, einer Kreditaufnahme im Jahr 2016 und der Abrechnung durch z.B. Mehreinnahmen eine Rücklage von ca. drei Millionen Euro hat. Diesen Betrag würde die Gemeinde, vorbehaltlich einer Entscheidung im Gemeinderat, in den Zweckverband als Kapitaleinlage einbringen. So könnte von einer Kreditaufnahme abgesehen und Zinsen gespart werden. Er bittet allerdings darum, dass die Möglichkeit bestehen bleibt, bei nötiger Liquidität der Gemeinde den Betrag zurückzuzahlen.

Der Geschäftsführer begrüßt den Vorschlag und sagt zu, die Prüfung der Rückführung der Kapitaleinlage mithilfe einer Kreditaufnahme zu prüfen. Die Rückführung müsste aber in jedem Fall mit entsprechendem Vorlauf und entsprechenden Beschlüssen zum Wirtschaftsplan in der Verbandsversammlung entschieden werden.

Herr Bünger teilt mit, dass er die Fahrgeldeinnahmen, die ab 2021 angesetzt sind, im Gegensatz zu den Kosten bei den zu vergebenden Fremdleistungen als zu gering ansieht.

Der Geschäftsführer erklärt, dass diese Fahrgelderlöse sehr konservativ gerechnet sind, da diese sich auf die Fahrgastzahlen aus der Standardisierten Bewertung beziehen, die erfahrungsgemäß in der Realität übertroffen werden. Die Kosten für den Betrieb sind in einem Gutachten im Rahmen der Standardisierten Bewertung ermittelt worden und liegen sehr dezidiert und detailliert vor.

Das Gremium stimmt der Finanzplanung für den Zeitraum 2017-2021 zu.
(20 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Stimmenthaltungen)

Die Niederschrift über die 2. Sitzung der Zweckverbandsversammlung HHB am 12.09.2017 wurde vom Vorsitzenden Landrat Helmut Riegger und dem Schriftführer Kai Kübler unterzeichnet und somit die Richtigkeit bestätigt.

Gefertigt:
Calw, den 18.10.2017

Der Vorsitzende


Helmut Riegger
Landrat

Der Schriftführer

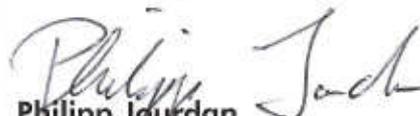

Kai Kübler

Die vorstehende Niederschrift wurde von uns heute durchgesehen und genehmigt:

Calw, den


Dieter Kömpf
Stadtrat / Stadt Calw

Althengstett, den 15.12.2017


Philipp Jourdan
Kreisrat / Landkreis Calw