

Vorlage der öffentlichen Sitzung des Gemeinderats



Stadtverwaltung
WALLDORF

Walldorf, 18.01.2023

Nummer GR 4/2023	Verfasser Frau Ihrig Herr Tisch	Az. des Betreffs 022.30	Vorgänge TUPV 17.01.2023
----------------------------	--	-----------------------------------	------------------------------------

TOP-Nr.: 6

BETREFF

**RegioWIN 2030 - "Reallabor für vernetzte nachhaltige Pendlermobilität" -
Weiteres Vorgehen**

HAUSHALTSAUSWIRKUNGEN

Für die Umsetzung sind 517.000 EUR über einen Zeitraum von 5 Jahren in den Haushalten vorgesehen, ergänzende Aufwendungen für die Wartung und den Betrieb der Mobilitätsstationen, Aufwendungen für den "Datenraum Pendlermobilität" und Anteile für das Mietradsystem sind für die Folgejahre zu berücksichtigen.

HINZUZIEHUNG EXTERNER

./.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Gemeinderat nimmt die Informationen zum Projekt „RegioWIN 2030 – Reallabor für vernetzte nachhaltige Pendlermobilität“ zur Kenntnis, beschließt den Ausstieg aus dem Projekt.



SACHVERHALT

Im Rahmen des Leuchtturmprojektes RegioWIN 2030 – „Reallabor für vernetzte nachhaltige Pendlermobilität“ soll eine Veränderung der Pendlermobilität im Wirtschaftsraum Wiesloch-Walldorf angestoßen werden. Nach der Zuschlagserteilung im Wettbewerbsverfahren mussten Vollanträge erarbeitet werden, die das Vorhaben konkretisieren. Der Förderantrag wurde im April 2022 als Vollantrag durch die Projektpartner gestellt, wobei die verschiedenen Projektpartner jeweils separate Anträge beim Wirtschaftsministerium eingereicht haben. Derzeit werden diese Anträge vom Ministerium geprüft. Dabei sind die beteiligten Projektpartner, also der Zweckverband Metropark Wiesloch-Walldorf und die beteiligten Unternehmen im Austausch mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus, um Fragen der Antragstellung zu klären. Wesentliche Fragestellungen betreffen die beihilferechtliche Bewertung der Antragsteller und damit die Frage der Möglichkeit sowie der Höhe der Zuschüsse bzw. der Förderung.

Gesamtprojekt

Der Wirtschaftsraum Wiesloch-Walldorf ist aufgrund eines hohen Mobilitätsaufkommens in Form des größtenteils motorisierten Individualverkehrs stark belastet. Auf Basis des „Mobilitätspakts Walldorf/Wiesloch“ sollen miteinander vernetzte Mobilitätsangebote zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs von Berufspendelnden entwickelt und validiert werden, die gleichzeitig eine gute Erreichbarkeit des Gewerbestandorts Wiesloch-Walldorf gewährleisten.

Das Projekt „Reallabor für vernetzte nachhaltige Pendlermobilität“ umfasst ein ganzheitliches integriertes Bündel an Mobilitätsmaßnahmen, um einen Wandel bei der Zielgruppe der Berufspendelnden am Standort Wiesloch-Walldorf hin zu einer klimafreundlichen Mobilität zu begünstigen. Ziel ist ein modellhaftes, nachhaltiges und bürgerfreundliches Mobilitätsangebot sowie die Erprobung und Verstetigung von innovativen Mobilitätslösungen im Umweltverbund.

Kern des Reallabors ist eine technisch-investive Innovationsmaßnahme zur Koordinierung nachhaltiger Pendlerverkehre, der „Datenraum Pendlermobilität“. Zu dessen Pilotbetrieb bedarf es neben eng verzahnten Forschungs- und Entwicklungs-Maßnahmen auch kommunaler Infrastruktur mit Mobilitätsstationen und Ladeinfrastruktur. Dabei sollen die Mobilitätsstationen auf den beiden Gemarkungen wichtige Praxiserfahrungen für solche Einrichtungen in der Fläche ergeben. Die Gesamtprojektkoordination sowie die Aufgaben des kommunalen Mobilitätsmanagements liegen beim Zweckverband Metropark Wiesloch-Walldorf.

Aus dem ursprünglich zum Wettbewerb eingereichten Maßnahmenbündel kann der ursprüngliche Baustein 3 „Einsatz von autonomen leitstandgeführten Shuttle-Fahrzeugen“, nicht im Gesamtprojekt umgesetzt werden. Damit verliert das Projekt einen wichtigen innovativen Baustein mit entsprechender Strahlkraft für das Leuchtturmprojekt.

Mit den weiteren regionalen Akteuren und ihren Innovationspartnern besteht weiterhin eine Projektpartnerschaft. Innerhalb derer die Akteure vernetzt zusammenarbeiten, wenngleich die einzelnen Partner ihre Aktivitäten jeweils über eigenständige Förderanträge für ihre Teilprojekte abwickeln. Die Federführung und Gesamtkoordination liegt beim Zweckverband MetropolPark Wiesloch-Walldorf.

Antragsprüfung - Sachstand:

Es wurden fünf Anträge von insgesamt sieben Projektpartnern fristgerecht im April 2022 vorgelegt. Im Ergebnis der fachlichen Antragsprüfung wurde das Innovationspotential des Leuchtturmprojektes durch das Ministerium als hoch eingestuft. Durch den Wegfall des Innovationspartners EasyMile GmbH eine Woche vor Antragsabgabe wurde der damalige Baustein 3 „Einsatz von autonomen leitstandgeführten Shuttle-Fahrzeugen“ modifiziert und als Baustein zur Planung eines autonomen Shuttleverkehrs umdeklariert. Diesen daraus resultierenden inhaltlich reduzierten Baustein, hielt das Ministerium jedoch nicht für förderwürdig, sodass dieses Thema im Projekt in Gänze entfallen ist. Das Ministerium hat jedoch betont, dass die grundsätzliche Förderwürdigkeit der anderen beiden Bausteine davon unberührt bleibt.

Aufgrund der „Matrix-Struktur“ des Projektes stellt sich die beihilferechtliche Bewertung für das Ministerium als sehr herausfordernd dar. Auch in Bezug auf den Zweckverband, welcher ja für die beiden Kommunen am Projekt teilnimmt, wurde die Beihilfefreiheit und damit die Förderhöhe in Frage gestellt. Daher hat der Zweckverband eine Rechtsvertretung beauftragt, welche die Möglichkeit der beihilfefreien Förderung des Zweckverbandes gegenüber dem Ministerium rechtssicher darlegen soll. Die Stellungnahme und beihilferechtliche Einordnung der Kanzlei Müller-Wrede & Partner Rechtsanwälte PartGmbH, Berlin, (Anlage) kommt zum Ergebnis, dass in der Zuwendung an den Zweckverband für die Umsetzung des Teilprojektes 1 (Mobilitätsstationen inkl. Ladestationen, Mobilitätsmanagement) keine staatliche Beihilfe zugunsten des ZV liegt. Die Zuwendung unterstützt keine wirtschaftlichen Tätigkeiten des ZV. Die projektübergreifende Koordinierung des Projektes, sowie die städteräumliche Planung und die Vorbereitung der Ausschreibungen zur Errichtung der geplanten Mobilitätsstationen sind als genuin administrative Tätigkeiten der öffentlichen Hand einzuordnen. Die zu errichtende Infrastruktur wird durch den Zweckverband als Eigentümer nicht für eine unternehmerische Tätigkeit genutzt. Vorteile treten ggf. auf der Ebene der Betreiber der Stationen ein, konkret bei den Anbietern von Car- und Bikesharing-Diensten. Diese Vorteile aus der Zuwendung können - und sollten - beihilfekonform ausgestaltet werden. Gleichwohl sollte bei der Planung der Standorte der Mobilitätsstationen sichergestellt werden, dass die Mobilitätsstationen nicht auf die Anforderungen bestimmter Unternehmen zugeschnitten werden, sondern sich nach den Bedürfnissen der Allgemeinheit, insbesondere des Pendlerverkehrs richten. Trotz der positiven Einschätzung zum Beihilferecht der Kanzlei stellt sich durchaus die Frage, ob die Einhaltung dieser Anforderungen im Rahmen der Projektumsetzung zweifelsfrei möglich sein wird.

Sollte das Ministerium der Argumentation nicht folgen, dass der Zweckverband in der Wahrnehmung der Aufgaben für die Kommunen beihilfefrei ist, würde sich die Förderquote von 60% auf maximal 40% der anrechenbaren Nettokosten verringern. Dies würde mit einem deutlich höheren

Eigenanteil für die Kommunen Walldorf und Wiesloch einhergehen. Für die Kommunen, welche für die Gesamthöhe ihrer Anteile fixe Summen beschlossen haben, ist eine Ausweitung des finanziellen Engagements nicht einfach möglich. Daher ist die Beihilfefreiheit für den Zweckverband und damit für die Beteiligung der Kommunen wesentlich.

Beihilferechtliche Einschätzung

Das Ergebnis der beihilferechtlichen Einschätzung wurde zur Vorbereitung eines Gesprächstermins im Dezember 2022 an das Ministerium übersandt. Im Termin signalisierte das WM, dass für den Zweckverband die Beihilfefreiheit somit geklärt und eine Förderung in Höhe von bis zu 60% möglich sei. Das WM stellte auch klar, dass für den Projektträger ZV keine Kostendeckelung möglich ist. Die endgültige Bewilligung des Antrags durch das Wirtschaftsministerium kann erst nach Abschluss der beihilferechtlichen Prüfung sowie Bereitstellung der Landeskofinanzierung erfolgen (Frühjahr 2023).

Mobilitätsstationen im RegioWIN-Antrag

Der Zweckverband MetropolPark Wiesloch-Walldorf ist im Projekt neben der Gesamtprojektkoordination mit Bürgerbeteiligungsformaten auch für die Umsetzung der investiven Maßnahmen zur kommunalen Infrastruktur mit Mobilitätsstationen verantwortlich. Solche Stationen sind in anderen Projekten bislang zumeist in Verbindung mit schienengebunden öffentlichen Verkehren angelegt und konzipiert worden. Beim Reallabor im Wirtschaftsraum sollen solche Angebote differenzierter in die Breite bzw. in der Fläche angeboten werden um zu testen, wie solche kleinräumigeren Angebote Mobilität und Mobilitätsketten verändern. Mobilitätsstationen können je nach Möglichkeit mit den Angeboten Mietrad in Kombination mit dem ÖPNV entstehen, sowie evtl. durch Ladestationen und auch Carsharing-Angebote ergänzt werden. Eine Arbeitsaufgabe im Projekt RegioWIN würde sein, diese Ausstattungsmerkmale und entsprechenden Einordnungen der Stationen zu überprüfen und im laufenden Prozess des Reallabors anzupassen. Dabei ist es Ziel, gemeinsam mit dem VRN, die Erarbeitung der Ausstattungsmerkmale der Mobilitätsstationen auf einer einheitlichen Grundlage vorzunehmen, mit dem Ziel das System auch im Verbandsgebiet der VRN künftig fortzuführen und auch in anderen Kommunen umsetzen zu können. Dabei sind einheitliche Informationstafeln wie Stelen, Signs und Wegmarkierung bzw. die Gestaltung der einzelnen Ausstattungsmerkmale für die Gestaltung von Bedeutung.

Kostenstruktur und Kostenrisiken:

Die Förderung erfolgt nur für Nettobeträge. Die Mehrwertsteuer ist durch den Zweckverband und damit durch die Kommunen zu tragen.

Die Kostenstruktur zum Förderantrag war in einer sehr frühen Projektphase zur Bewerbung im Wettbewerb erstellt worden. Dabei hatte die Stabstelle Wirtschaftsförderung des Landkreises den wesentlichen Entwicklungs- und Koordinierungsaufwand wahrgenommen. Im Rahmen der Bewerbung hatten die Projektpartner jeweils Planungsbudgets für den Antrag eingebracht. Bei der Erstellung der Kostenstruktur zu den Mobilitätsstationen hatte man sich an den Kosten für das Mietradsystem angelehnt, welche die Basis für die Mobilitätsstationen darstellen sollten. Da zu diesem Zeitpunkt keine Planungen von Mobilitätsstationen vorgenommen werden konnten, waren

ergänzende Kosten für die Stationen mit deren Ausgestaltung nicht in die Kostenerstellung einbezogen worden, sondern nur Größenordnungen genannt. Daneben wurden Personal- und Sachkostenabschätzungen für die Projektkoordination beim Zweckverband überschlagen. Technische Fachämter der beiden Kommunen waren zum Zeitpunkt der Antragsstellung zum Wettbewerb noch nicht vertiefend eingebunden.

Die in die Anträge überführte Kostenstruktur zu den Mobilitätsstationen ist in der retrospektiven Betrachtung nur bedingt ausreichend, zumal die Kostensteigerungen für Mietradsysteme, wie auch für die infrastrukturellen und baulichen Ausstattungen - ebenfalls mit Planung und Erstellung - noch nicht wirklich planungsbasiert vorliegen. Ein zur Antragsstellung im Regelfall vorzulegendes „Vorplanungs-Niveau“ wurde lediglich sehr skizzenhaft dargestellt.

Der Beschluss der beiden Kommunen zum Projekt sieht eine gedeckelte Beteiligung der beiden Städte vor. Mit der Bereitstellung von je ca. 517.000 € sollte ein Projektgesamtvolumen von ca. 12 Mio. € insgesamt über das Fördervolumen und Eigenbeiträge der beteiligten Projektpartner erreicht werden können. Durch die Veränderungen in der Projektstruktur mit dem Entfall und Umbau von Projektbausteinen ist diese Relation sicherlich in der Wirkung nicht mehr realistisch.

Das Projektbüro beim Zweckverband ist mit entsprechenden Personalkosten hinterlegt, wobei der Aufwand für die Projektkoordination nur sehr bedingt abschätzbar ist. Es ist davon auszugehen, dass in der Abstimmung und Klärung aufgrund der Matrixstruktur der Projektbeteiligten ein hoher personeller Aufwand notwendig sein wird. Ob die Ansätze hierzu letztlich für die Projektumsetzung ausreichend sein werden, ist ebenfalls nicht gesichert. Dabei stellt sich auch die Problematik, entsprechend qualifiziertes Fachpersonal zu finden, vor allem da es sich hierbei um befristete Arbeitsverhältnisse handelt und eine hohe fachliche und auch soziale Kompetenz im Umgang mit den Projektpartnern von Nöten sein dürfte.

In den beiden Stadtverwaltungen werden für die Arbeiten im Projekt Personalzeiten in den Schnittstellen-Abteilungen beansprucht (z.B. Bauplanung, Bautätigkeit, IT-Verknüpfung, Öffentlichkeitsarbeit, Finanzverwaltung). Daneben wäre auch die räumliche Unterbringung zu klären und finanziell zu berücksichtigen, da keine Büroflächen im Besitz der beiden Kommunen stehen, die entsprechende räumliche Kapazitäten aufweisen und welche direkt für ein Projektbüro genutzt werden könnten.

Im Bereich der Projektumsetzung wurde von der Rechtsberatung, Kanzlei Müller-Wrede & Partner Rechtsanwälte PartGmbH, Berlin, in Bezug auf die beihilferechtliche Einschätzung ergänzend auf Kostenrisiken hingewiesen und uns diese ergänzend wie folgend erläutert:

„Eine Zuwendung für die Beteiligung des Zweckverbands Metropolpark Wiesloch-Walldorf am RegioWin-LTP würde gemäß der maßgeblichen Förderrichtlinie (VwV EFRE-RegioWIN 2030) in Form der Anteilsfinanzierung erfolgen. Dies bedeutet, dass die Zuwendung nur einen prozentualen Anteil der förderfähigen Kosten abdeckt. Der Anteil wird bei der Bewilligung auf der Grundlage der prognostizierten Kosten bemessen und im Zuwendungsbescheid auf einen Höchstbetrag begrenzt. Hie-

raus folgt, dass der Zuwendungsempfänger eventuelle Mehrausgaben (z.B. wegen Kostensteigerungen oder zeitlichen Verzögerungen) grundsätzlich selbst zu tragen hat. Zudem trägt der Zuwendungsempfänger die nicht-förderfähigen Kosten und das Risiko, dass bestimmte Kosten wegen ungenügender Einhaltung der Förderfähigkeitskriterien nachträglich nicht als zuwendungsfähig anerkannt werden.

Insoweit ist einerseits darauf hinzuweisen, dass die Förderfähigkeit der Kosten sich nach den zuwendungsrechtlichen und ggf. beihilferechtlichen Vorgaben bemisst. Sollte daher z.B. die Bewilligungsbehörde trotz unserer beihilferechtlichen Einschätzung aus erhöhten Vorsichtserwägungen die Zuwendung zusätzlich mit der Anwendung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) absichern wollen, würden sich die förderfähigen Kosten nach dem einschlägigen Tatbestand der AGVO (z.B. Art. 56 AGVO) bemessen. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass die hiesige Förderung sich aus EFRE-Mitteln und Landesmitteln zusammensetzt. Daraus folgt, dass die Mittelverwendung nicht nur durch die L-Bank als Bewilligungsbehörde geprüft werden kann, sondern ggf. zusätzlich durch die Prüfbehörde des Landes Baden-Württemberg und die EU-Kommission.

Die Tatsache, dass der Zuwendungsempfänger eventuelle Mehrkosten selbst zu tragen hat, ist Ausfluss des haushaltsrechtlichen Subsidiaritätsprinzips. Zuwendungen sind insoweit grundsätzlich nachrangige Hilfen. Die Finanzierung der geförderten Maßnahme ist primär Aufgabe des Zuwendungsempfängers. Es liegt in seiner Verantwortung, die erforderlichen Mittel aufzubringen. Eigenmittel des Zuwendungsempfängers und Drittmittel sind daher grundsätzlich vorrangig einzusetzen. Die Zuwendung deckt nur etwaige Finanzierungslücken. Da es sich um ein Vorhaben des Zuwendungsempfängers handelt, obliegt ihm auch im Rahmen der Umsetzung der Fördermaßnahme die unmittelbare Ausgabenkontrolle. Das Risiko der Kosten- bzw. Ausgabendeckung wird dem Zuwendungsempfänger durch eine Zuwendung daher grundsätzlich nicht genommen.

Vor dem Hintergrund des Vorstehenden ist bei der Inanspruchnahme der RegioWin-Förderung daher zu berücksichtigen, dass der Zweckverband Metropolkreis Wiesloch-Walldorf das Risiko der Finanzierung nicht förderfähiger Kosten trägt. Zudem ist z.B. der Aufwand des Managements der Zuwendung (gegenüber der Bewilligungsbehörde und anderen beteiligten Stellen, ggf. Vorbereitung und Durchführung von Ausschreibungen) durch den Zweckverband zu tragen, da dieser nicht förderfähig ist.“

Die dargestellten Risiken zeigen deutlich auf, dass die durch die Kommunen beabsichtigte Deckung der Kosten im Projekt nicht möglich sein wird. Entstehende Kostensteigerungen, insbesondere auch aufgrund der sehr überschaubaren Planungstiefe im Bereich der Umsetzung der Mobilitätsstationen, oder bei der Nichtgewährung von Förderungen für Leistungen, werden vollumfänglich beim Zweckverband und somit bei den beiden Kommunen landen.

Es ist durchaus davon auszugehen, dass im Rahmen der Projektumsetzung Mehrkosten entstehen können. Natürlich wäre in der Umsetzung des Projektes auch denkbar, eine Reduktion der Kosten über die Verringerung der Anzahl der Mobilitätsstationen in der Realisierung als „Downsizing“ vorzunehmen, dies birgt jedoch das Risiko, dass die Systematik und die Wirkungsweise dieses Pro-

jektbausteines mit allen Konsequenzen in Frage stehen würde, was auch Auswirkungen auf die Förderung haben kann. Daher muss eine Bewertung des durchaus bestehenden Risikos in einer Abwägung erfolgen.

Eine andere Möglichkeit wäre, die angesetzten Personalstellen im Projektbüro zu reduzieren, um das Budget den Mobilitätsstationen zukommen zu lassen, wenngleich die Arbeiten dennoch erledigt werden müssen. Eine wesentliche Steigerung der Ausstattung ist dadurch jedoch nicht zu erzielen. Eine Änderung der bisherigen Kostenaufteilung im Antrag muss für die Weiterbearbeitung als Änderungsantrag erneut eingereicht und im WM sowie von der L-Bank geprüft werden.

Nicht unerheblich sind die Folgekosten für den Betrieb der Mobilitätsstationen, deren Wartung, den Betrieb des Fahrradmietsystems, sowie die Folgekosten des noch völlig ungeklärten Weiterbetriebs des „Datenraums Pendlermobilität“, welche auch noch nicht im Projektbudget abgebildet sind. Die Klärung dazu soll erst im Projekt erfolgen.

Projektpartner:

Die Projektpartner haben sich im Rahmen des Projektes teilweise sehr stark und intensiv engagiert und auch eine Menge Arbeit in die Erarbeitung der Anträge zum Projekt gesteckt. Bei den Projektpartnern handelt es sich um den Rhein-Neckar-Kreis, welcher sich als Aufgabenträger für den ÖPNV mit der Skalierung der Erkenntnisse zu den Mobilitätslösungen auf die regionale Ebene befasst. Der VRN will im Projekt unter anderem die Mitgestaltung, Bereitstellung von Know-how und Bereitstellung von Schnittstellen zur Mobilitätsplattform des VRN übernehmen. Für die umi (urban mobility innovations als Teil der [ui!] Gruppe) besteht die Arbeit im Projekt hauptsächlich in der Konzeption und Umsetzung des Datenraums Pendlermobilität und verantwortet die Erarbeitung der kommunalen Mobilitätsplattform. Die MVV Energie AG will mit ihrer Tochter Regioplan die Konzeption der Mobilitätsstationen unterstützen, sowie den Aufbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur und der damit verbundenen Lade-App umsetzen. Die Rolle von TRONITY im Projekt ist es, das Elektrofahrzeug (im Fokus stehen Firmenflotten) als ein physisches Element für den Datenraum Pendlermobilität einzubringen, wodurch das Pendleraufkommen sowie Aussagen zu CO²-Emissionen die Daten komplettieren und Entscheidungshilfen zu Pendleroptionen bereitstehen. Der Regionalverband VRRN, der das Projekt ebenfalls unterstützt, sieht die hohe Bedeutung solcher Reallabore für die Region in der Testung von übertragbaren Ansätzen und Lösungen. Daher hat der Regionalverband untermauert, dass alle Projekte, die aus RegioWIN 2030 hervorgehen, Projekte von strategischer Bedeutung laut Art. 2 Ziff. 5 der Dachverordnung (Verordnung (EU) 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021) sind. Der Regionalverband, der das Projekt von Anfang an begleitet, spricht sich durchaus klar dafür aus, das Projekt erfolgreich weiterzuführen, auch im Sinne seiner Bedeutung über den Wirtschaftsraum Wiesloch-Walldorf hinaus.

Gegenüber den anderen Projektpartnern wurden in einem gemeinsamen Termin im Dezember Zweifel an einer Projektumsetzung mitgeteilt. Ein Rückzug aus dem Projekt durch den Zweckverband und damit auch ein Ende des Projektes für alle Beteiligten kann durchaus mit Verwerfungen

hin zu den Projektpartnern einhergehen. Dennoch muss eine Weiterführung des Projektes unter Betrachtung der Risiken erfolgen.

Weiteres Vorgehen

Um das bislang verfolgte Ziel, das Projekt RegioWIN „Reallabor für vernetzte nachhaltige Pendlermobilität“ der beiden Städte zusammen über den Zweckverband umzusetzen, weiter zu verfolgen, ist eine Entscheidung der Gremien in Anbetracht des aufgezeigten Sachstandes zum Projekt notwendig. Insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass eine Kostendeckelung im Projekt und hinsichtlich der Folgekosten nicht möglich ist. Es ist dabei zu entscheiden, die positive beihilferechtliche Einschätzung der RAin sowie einen in der Kostenstruktur geänderten Antrag zur weiteren Bearbeitung durch das Wirtschaftsministerium abzugeben und sich den Konsequenzen aus einem daraus erwachsenden Förderbescheid mit der Verpflichtung zur Umsetzung des Projektvorhabens zu stellen oder aus diesem Prozess aufgrund der aufgezeigten Sachverhalte und damit einhergehenden Risiken auszusteigen. Eine Bewilligung des Antrages ist für das Ministerium erst nach Abschluss der beihilferechtlichen Prüfung sowie der Bereitstellung der Landeskofinanzierung möglich.

Matthias Renschler
Bürgermeister