

KT-Drucks. Nr. 263/2019

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az:

21.11.2019

**Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs an die Kostenentwicklung zum
01.04 2020**

Anlage 1: Haushaltsantrag zum Tarif der Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die
Grünen

Anlage 2: Haushaltsantrag zum Tarif der Kreistagsfraktion Die LINKE

Anlage 3: Vergleich der Tarifierhebungen verschiedener Verbände 2020

Anlage 4: VVS-Preise zum 01.04.2020

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Vorberatung

02.12.2019

öffentlich

Kreistag
zur Beschlussfassung

16.12.2019

öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, eine Tarifierhebung im ÖPNV zu vermeiden, wird zur Abstimmung gestellt.

2. Der Antrag der Fraktion Die LINKE: „Der Kreistag möge beschließen: Die geplante Tarifierhöhung um 1,9% wird abgelehnt“ wird zur Abstimmung gestellt.
3. Der Umwelt- und Verkehrsausschuss stimmt einer Anpassung der Tarife im VVS zum 01.04.2020 von 1,9 % zu.
4. Herr Landrat Roland Bernhard wird beauftragt, als Vertreter des Landkreises Böblingens nach Vorberatung im Aufsichtsrat in der VVS-Gesellschafterversammlung der vorgeschlagenen Tarifierhöhung bei den einzelnen Tarifarten zuzustimmen. Dabei sollen die Angebote für Schüler- und Ausbildungsverkehr von Tarifsteigerungen weitestgehend ausgenommen werden.

III. Begründung

1. Anträge der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und LINKEN-Kreistagsfraktion zum Haushalt 2020

Die Kreistagsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN hat im Rahmen des Haushaltes 2020 am 18.11.2019 beantragt, eine Tarifierhöhung im ÖPNV zu vermeiden. Der Antrag (s. Anlage 1) wird damit begründet, dass dies ein wichtiges Signal an die Nutzer und Nutzerinnen wäre.

Die Fraktion Die LINKE hat im Rahmen des Haushaltes 2020 am 18.11.2019 eine Ablehnung der geplanten Tarifierhöhung um 1,9 % beantragt. Dieser Antrag (s. Anlage 2) wird wie folgt begründet: „Im Sinne der notwendigen Mobilitätswende ist die Erhöhung der Ticketpreise kontraproduktiv. Im Interesse des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung müssen mehr Menschen dazu gebracht werden, vom Auto auf Busse und Bahnen umzusteigen.“

Beide Haushaltsanträge werden unter Verweis auf diese Kreistagsdrucksache von der Entscheidung über die übrigen Haushaltsanträge entkoppelt und separat zur Abstimmung im Rahmen des Tagesordnungspunktes „Anpassung Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs an die Kostenentwicklung zum 01.04 2020“ gestellt.

Inhaltlich verweist die Verwaltung auf die nachfolgenden Ausführungen und empfiehlt, den Antrag abzulehnen.

2. Regularien zur Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs nach dem Gesellschaftsvertrag

Der VVS (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH) besteht seit 1996 als sogenannter Mischverbund, an dem neben der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), der Deutschen Bahn AG (DB) und den regionalen Verkehrsunternehmen auch die Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und der Rems-Murr-Kreis, die Landeshauptstadt Stuttgart, das Land Baden-Württemberg und der Verband Region Stuttgart beteiligt sind. Verkehrsunternehmen und die Gebietskörperschaften halten zusammen jeweils 50 % der Anteile an der VVS GmbH.

Zu den Aufgaben des VVS zählt unter anderem die Sicherstellung und Entwicklung der tariflichen Integration des Verkehrs im Verbundgebiet durch einen Gemeinschaftstarif.

Nach dem VVS-Gesellschaftsvertrag läuft das Tarifbildungsverfahren im VVS nach bestimmten Regularien (§ 10 Abs. 2 und 3 des Gesellschaftsvertrages) wie folgt ab:

a) Die Gesellschafterversammlung beschließt nach Vorbehandlung im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der Stimmen der Verbundunternehmen-Gesellschafter den Zeitpunkt und die Höhe der Tarifierfassung. In einem weiteren Schritt beschließt die Gesellschafterversammlung nach Vorberatung durch den Aufsichtsrat, wie die prozentuale Anpassung bei den einzelnen Tarifpositionen umgesetzt wird bzw. welche Tarifpositionen geändert werden. Sie ist hierbei an die prozentuale Vorgabe gebunden.

b) Die Gesellschafterversammlung kann mit mindestens 40 v. H. der Stimmen der Gebietskörperschaften-Gesellschafter eine höhere prozentuale Tarifierfassung oder eine frühere Tarifierfassung beschließen. Sie kann ferner mit mindestens 50 v. H. der Stimmen der Gebietskörperschaften-Gesellschafter der mit den Stimmen der Verbundunternehmen-Gesellschaft beschlossenen Höhe der Tarifierfassung widersprechen und eine geringere prozentuale Tarifierfassung festlegen, wenn die Gebietskörperschaften, welche mit ihren Stimmrechten einen solchen Beschluss herbeiführen, den Verbundunternehmen die sich hieraus ergebenden Einnahmeausfälle ausgleichen.

3. Tarifierfassung 2020

a) Sachstand Tarifzonenreform

Am 01. April 2019 ist der neue VVS-Tarif in Kraft getreten, die größte Reform in der 40-jährigen Verbundgeschichte. Aus den bisher über 40 Tarifzonen wurden fünf Ringzonen im Kerngebiet des VVS. Das Tarifsystem wurde damit einfacher und übersichtlicher. Für viele Fahrgäste wurde es auch günstiger, vor allem für die zahlreichen Pendler in den Talkessel der Landeshauptstadt. Der ÖPNV wurde in der Region Stuttgart und somit auch im Landkreis Böblingen attraktiver.

Aufgrund der durchgeführten Tarifzonenreform und der in 2019 ausgebliebenen Tarifierfassung im VVS hat sich der Gesamtprozess zur Tarifierfassung für das Jahr 2020 zeitlich etwas verzögert. Zunächst galt es abzuwarten, wie sich die Tarifzonenreform auf die Einnahmen bei verschiedenen Tarifproduktgruppen und auf die Fahrgastzahlen auswirken würde.

Wie erwartet, gab es bei den Fahrgastzahlen zwischen April und September 2019 (aktuellster bekannter Stand) einen Zuwachs von 3,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die gemeldeten Einnahmen sind im selben Zeitraum indes um knapp 7,4 % gesunken. Der für 2019 dafür zur Verfügung stehende Ausgleichsbetrag der Finanzierungsträger der Tarifzonenreform beträgt 31,6 Mio. € (Anteil Landkreis Böblingen 2,7 Mio. €).

b) Tarifierfassung

Die Höhe der Tariffortschreibung basiert im VVS regelmäßig auf den durch die Verkehrsunternehmen gemeldeten Entwicklungen der Kostengruppen Personal-, Energie-, Kapital- und Materialkosten.

Die Verkehrsunternehmen haben sich im Jahr 2011 verpflichtet, vor der Beschlussfassung über Tarifmaßnahmen die Entwicklung ihrer Kosten transparent darzustellen. Dabei wird ein einheitliches Bezugsjahr für alle Verkehrsunternehmen im VVS gewählt, nämlich jeweils das zurückliegende Wirtschaftsjahr.

Nach der Gewichtung entsprechend der Verkehrsanteile aller Unternehmensgruppen ergab sich für den gesamten VVS im Jahr 2019 ein gemittelter Wert von 2,62 %. Diese durch die Unternehmen angemeldete Kostensteigerung (für 2017) muss aufgrund der in 2019 ausgebliebenen Tariffortschreibung einerseits durch steigende Fahrgastzahlen und andererseits durch den Ausgleichsbetrag der Finanzierungsträger kompensiert werden.

Eine gesamthafte Betrachtung der VVS-Einnahmen zeigt für den Zeitraum April – September 2019 im Vergleich mit 2018 auf, dass derzeit nur eine leicht positive Entwicklung von etwa 1,8 % zu verzeichnen ist, für den Zeitraum von Januar – September 2019 nur eine solche von 0,9 %. So bleibt es weiterhin eher unwahrscheinlich, dass die verbleibenden drei Monate des Jahres 2019 die notwendigen Mehreinnahmen zur vollständigen Kompensation der unterbliebenen Tariffortschreibung in 2019 erbringen werden.

c) Zeitpunkt und Höhe der Tarifierfassung 2020

Die Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen spielt auch für die Tarifierfassung 2020 eine zentrale Rolle. Außerdem ist sie für die Ermittlung des Referenzwertes für das Jahr 2020 relevant. In der Zuschussvereinbarung für die Tarifzonenreform ist vorgesehen, dass zur Berechnung der tatsächlichen Finanzierungsbeiträge der Landeshauptstadt Stuttgart und der Verbundlandkreise „ein Referenzwert zu bilden ist, der grundsätzlich abbilden soll, wie sich die Fahrgeldeinnahmen ohne die Tarifzonenreform entwickelt hätten“. Des Weiteren ist dort vereinbart, dass der Referenzwert für die Jahre 2020 und 2021 mit der durchschnittlichen Kostensteigerung des Verbundverkehrs fortgeschrieben wird.

Für das Jahr 2020 ergibt die gemittelte Kostenentwicklung (im Jahr 2018) über alle Verkehrsunternehmen hinweg einen Wert von 3,51 %.

Der Wert setzt sich wie folgt aus den verschiedenen Unternehmensgruppen zusammen:

- DB Regio: + 3,43 %
- Stuttgarter Straßenbahnen AG: + 3,56 %
- regionale Verkehrsunternehmen: + 3,52 %

Die Kostenentwicklung bei den einzelnen Unternehmensgruppen ist in diesem Jahr sehr homogen und im Wesentlichen auf die Personalkostensteigerung durch die Tarifabschlüsse zurückzuführen. Insoweit steigt der Einnahmeanspruch der Verkehrsunternehmen im Jahr 2020 nach der Zuschussvereinbarung um die festgestellten 3,5 % - unabhängig von einer Tarifierfassungsmaßnahme.

Sofern der veranschlagte Ausgleichsbetrag von 42,1 Mio. € für 2020 für die Tarifzonenreform nicht ausreicht, um auch das Delta zwischen Referenzwert und tatsächlichen Einnahmen zu decken, wären die Verkehrsunternehmen zudem gemäß der Zuschussvereinbarung zur Tarifzonenreform berechtigt, über vier Jahre hinweg Tarifaufschläge auf die durchschnittliche Kostensteigerung zu erheben, sofern diese marktverträglich zu realisieren sind.

Für eine Tarifierhöhung müssen aber nach dem Gesellschaftsvertrag neben der Kostenentwicklung auch die Marktlage und die Fahrgastinteressen berücksichtigt werden. In den letzten Jahren war die Einschätzung stets, dass der über die Kostenentwicklung ermittelte Wert auf dem Markt durchgesetzt werden kann, da er zuletzt auch nur knapp über der Entwicklung der allgemeinen Lebenshaltungskosten bzw. des Verkehrskostenindex lag. Der ermittelte Betrag der Kostensteigerung von rund 3,5 % ist im VVS jedoch der höchste Wert seit 2007. Er liegt deutlich über dem allgemeinen Lebenshaltungskostenindex (+ 1,8 %) und leicht über dem Verkehrskostenindex (+ 3,2 %) in Deutschland für das Gesamtjahr 2018.

Nach Angaben des VVS sei nach einer Umfrage unter den größeren Verkehrsverbänden derzeit eine große Zurückhaltung in Bezug auf Tarifierhöhungen zu spüren. Tatsächlich finden Tarifierhöhungen in vergleichbaren Verkehrsverbänden in ganz unterschiedlicher Höhe statt (s. Anlage 2).

Um einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf zu vermeiden, müssen die Einnahmen 2020 gegenüber 2019 indes um mindestens 3,51 % gesteigert werden (und darüber hinaus die Prognosewerte für Verkehrsverbesserungen realisiert werden). Die dafür notwendigen Einnahmesteigerungen von rund 20 Millionen Euro können grundsätzlich durch Tarifierhöhungen und/oder durch ein Mengenwachstum erzielt werden. Daher gibt es für die Tarifierhöhung 2020 folgende Möglichkeiten, die derzeit diskutiert werden:

- Bei einer Tarifierhöhung von 3,51 % müsste kein zusätzliches Mengenwachstum erzielt werden. Ein Mengenwachstum würde in diesem Fall dazu führen, den Ausgleichsbetrag der Finanzierungspartner zu reduzieren. Eine Erhöhung in diesem Umfang wäre allerdings die höchste im VVS seit 2007 und nach bisherigen Erkenntnissen auch der höchste Wert 2020 in Deutschland.
- Bei einem Verzicht auf eine Tarifierhöhung, das heißt einer weiteren Nullrunde, müsste ein zusätzliches Mengenwachstum von mindestens 3,51 % erzielt werden. Dies zu erreichen ist eher unwahrscheinlich. Es würde ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf entstehen, für den der auf 42,1 Millionen Euro gedeckelte Ausgleichsbetrag für die Tarifzonenreform nicht ausreichen wird.
- Es wäre auch denkbar, den Wert von 3,51 % durch einen Mix von Tarifierhöhung und Mengenwachstum zu erzielen und den Tarif insgesamt um einen geringeren Wert zu erhöhen. Eine Tarifierhöhung von 1,9 % würde es ermöglichen, im Ausbildungsverkehr (insbesondere Scool-Abo, Ausbildungs-Abo und StudiTicket) auf eine Preisanpassung zu verzichten. Dieser hat wegen der netzweiten Gültigkeit von der Tarifzonenreform nicht unmittelbar profitiert und in letzter Zeit Rückgänge zu verzeichnen. Ein zusätzliches Mengenwachstum von 1,6 % scheint erreichbar zu sein.

Insbesondere eine weitere „Nullrunde“, also der völlige Verzicht auf eine Tarifierhöhung in Struktur und Höhe, wird ganz aktuell vom Land und der Landeshauptstadt für das Jahr 2020 politisch gefordert. Die erzielten Effekte der Tarifzonenreform sollen demnach nicht durch eine unmittelbar danach stattfindende Tarifierhöhung in der Wahrnehmung konterkariert werden. Zudem drohten auch in 2020 wieder Fahrverbote in der Stadt Stuttgart. Eine weitere Nullrunde erfordert indes, wie bereits dargestellt, eine dauerhafte und auskömmliche Ausgleichsfinanzierung.

Sicher ist zum jetzigen Zeitpunkt bereits, dass eine Tarifierhöhung beim VVS in 2020 wegen der derzeit noch geführten Diskussionen und des Zeitbedarfs der technischen Umsetzung frühestens zum 1. April und damit genau ein Jahr nach Inkrafttreten der Tarifreform umgesetzt werden könnte. Das bedeutet für die Verkehrsunternehmen in jedem Fall, dass die Monate Januar bis April ohne zusätzliche Tarifeinnahmen überbrückt werden müssen und der obengenannte Ausgleichsbetrag diese neuen und die alten Mindereinnahmen auffüllen muss.

Beim Baden-Württemberg-Tarif (bwtarif) selbst soll es nach Aussagen des Verkehrsministeriums 2020 keine Tarifierhöhung geben. Die im bwtarif tätigen Verkehrsunternehmensgesellschafter werden hierfür abermals nach der Tarifabsenkung 2019 eine Ausgleichszahlung erhalten.

d) Tarifstruktur

Im Falle einer Tarifierhöhung sollen für 2020 von der strukturellen Anpassung lediglich die Tickets, die von der Tarifzonenreform nicht betroffen waren (z. B. School-Abo, StudiTicket, Ausbildungs-Abo, weil sie alle ohnehin Netzwerke entfalten) ausgenommen oder nur geringfügig verändert werden.

4. Sachstand Tarifierhöhung 2020 und weiteres Verfahren

Die Finanzierungsträger der Tarifzonenreform haben in mehreren Gesprächsrunden und in unterschiedlicher Besetzung seit Oktober über die bisherigen Erfahrungen mit der Reform, eine mögliche weitere „Nullrunde“ und die Konsequenzen für eine Tarifmaßnahme in 2020 beraten.

Stand heute ist aus Sicht der Verwaltung eine weitere Nullrunde nur unter folgenden Bedingungen denkbar:

- das Land finanziert zu 50 % und dauerhaft jährlich den über das angenommene Mengenwachstum von 10 Mio. € hinausgehenden Betrag von rund 9,47 Mio. €,
- es findet keine einseitige Anrechnung bzw. Abschöpfung des Landes bei einem in Summe mit der Tarifzonenreform darüberhinausgehenden Mengenwachstum statt,
- das Land erklärt dies verbindlich in einem Schreiben. Eine Vereinbarung dazu wäre danach noch abzuschließen.

Mit Schreiben vom 18.11.2019 hat Herr Verkehrsminister Hermann ein weiter verbessertes Angebot zur Mitfinanzierung des Landes unterbreitet. Es beinhaltet die Dauerhaftigkeit der

Mitfinanzierung des Landes und keine einseitige Abschöpfung von Mehreinnahmen durch das Land am noch zu finanzierenden Betrag von jährlich 9,47 Mio. €. Allerdings bleibt es mit einem Mitfinanzierungsanteil von einem Drittel für die Jahre 2020 bis 2024 und einem Viertel ab 2025 hinter den Forderungen der Landkreise zurück.

Mit diesem „Letztangebot“ des Landes hätten die Landkreise erhebliche Haushaltsbelastungen zu bewältigen, die für alle Landkreise zusammen bei jährlich rund 3,47 Mio. € bis 2024 und danach bei 3,9 Mio. € lägen, im Falle des Landkreises Böblingen in der Größenordnung vom ca. 711.000 € bzw. 800.000 € jährlich. Auch bei einer Beteiligung von 50 % läge die jährliche Belastung noch bei 2,6 Mio. € für alle Verbundlandkreise und bei 533.000 € für den Landkreis Böblingen.

Die sich aus einer Nullrunde ergebenden Haushaltsbelastungen sind für die Landkreise zu hoch angesichts dessen, was auf uns in naher Zukunft an Investitionen und Verkehrsverbesserungen zukommt. Unser Hauptziel muss jetzt zunächst sein, die Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs voranzutreiben. Eine Nullrunde erweckt in diesem Zusammenhang den falschen Eindruck und auch falsche Erwartungen: Wir können das Geld nicht zweimal ausgeben. Mit diesen Beträgen könnten viele tausend zusätzliche Buskilometer bestellt werden.

Nachweislich ist die Entscheidung für den ÖPNV nicht zuvorderst vom Fahrpreis abhängig. Dies zeigen Zahlen und Berichte aus anderen Verbänden, die bereits Nullrunden hinter sich oder verbilligte Fahrpreise haben. Nullrunden bzw. niedrigere Fahrpreise verpuffen in der Wahrnehmung sehr schnell und führen zu Forderungen nach weiteren Nullrunden oder Fahrpreismäßigungen. Die Netz- und Taktichte spielt eine mindestens ebenso große Rolle, neben einer Vielzahl anderer Kriterien, wie z. B. der Zuverlässigkeit und Schnelligkeit der angebotenen Verbindungen.

Nachdem es dieses Jahr gelungen ist, mit einer großen Tarifreform, verbunden mit dem Verzicht einer Tarifierhöhung gegenüber dem Jahr 2018, die Fahrgäste um mehr als 50 Millionen € zu entlasten, erscheint es den Fachverwaltungen der Verbundlandkreise auch mit Blick auf eine sich eintrübende konjunkturelle Lage im Interesse eines attraktiven ÖPNV Angebotes wünschenswert, einer moderaten Tarifierhöhung von 1,9 % zugunsten dringend erforderlicher Investitionen in die Zuverlässigkeit des ÖPNV Angebotes und zahlreicher angedachter Verbesserungen der Verkehrsleistungen zuzustimmen.

Bereits heute investieren die Verbundlandkreise jährlich über 150 Millionen € in den ÖPNV, ein Betrag, der sich in den nächsten Jahren nochmals deutlich erhöhen wird. Die Gründe hierfür in den nächsten Jahren sind im Bereich der Aufgabenträgerschaft für den Busverkehr:

- Standards für verlässliche S-Bahn-Zu- und Abbringer auch im Regionalzugbereich,
- Einführung des Viertelstunden-Takts auf den verlässlichen S-Bahn-Zubringer-Korridoren in der Hauptverkehrszeit
- Einführung des Halbstundentakts auf den verlässlichen S-Bahn-Zubringer-Korridoren an Samstagen als Ausfluss des ÖPNV-Pakts von 2014.
- eine Ausweitung des Basisangebotes auf bestehenden Linien,

- Investitionen in umweltfreundlicheres Wagenmaterial aufgrund der Clean-Vehicle-Richtlinie
- Verbesserung der Sozialstandards beim Personal in den Verkehrsunternehmen.

Daneben stabilisiert sich die Verkehrsumlage, die die Kreise jährlich an den Verband Region Stuttgart entrichten, mittelfristig auf einem hohen Niveau. 56 neue S-Bahnzüge wurden vom VRS bestellt, um bis 2021 einen durchgehenden 15-Minutentakt anbieten zu können. Diese werden von den Kreisen mitfinanziert. Die Stammstrecke der S-Bahn wird in den nächsten Jahren mit der digitalen Zugsteuerung ETCS (European Train Control System) ausgestattet. Mit der neuen Leit- und Sicherheitstechnik soll die Kapazität der Stammstrecke um 20 Prozent gesteigert werden, was u. a. die Zuverlässigkeit der S-Bahnen verbessern und Kapazitäten für eine Ausweitung des S-Bahnangebots schaffen soll.

Eine Tarifierpassung von 1,9 % ab 01.04.2020 würde wie folgt aussehen:

- Die letzte Tarifierpassung im VVS fand zum 1. Januar 2018 statt. Die Preise blieben damit über zwei Jahre lang stabil. Mit der Tarifierreform zum 1. April 2019 wurden zahlreiche Verbindungen günstiger. Auch nach einer moderaten Tarifierpassung um 1,9 Prozent bleiben die Vorteile der Tarifierreform erhalten.
- Die verbundweit gültigen Zeittickets des Ausbildungsverkehrs (Scool-Abo, Ausbildungs-Abo, StudiTicket und 14-Uhr-JuniorTicket) haben von der Tarifierreform nicht unmittelbar profitiert. Daher soll bei diesen Tickets auf eine Anpassung verzichtet werden. Damit bleiben über 36 Prozent aller Kunden von einer Tarifierpassung verschont und haben damit mehr als drei Jahre stabile Preise.
- Der VVS schlägt vor, zur weiteren Steigerung der Attraktivität die TagesTickets im Preis nicht zu verändern. Das TagesTicket bleibt damit weiterhin das günstigste TagesTicket aller deutschen Großstädte.
- Um das Gesamtvolumen von 1,9 Prozent zu erwirtschaften, ist eine maßvolle Anpassung der Tickets im Gelegenheitsverkehr, im Berufsverkehr und bei den Senioren notwendig. Die Verteilung auf die einzelnen Ticketarten ist der Anlage 4 zu entnehmen.

Die Beschlussfassung zu Höhe, Volumen und Zeitpunkt der Tarifierpassung sollte ursprünglich in den VVS-Gremien am 03. Dezember 2019 beraten und beschlossen werden. Mit Blick auf die notwendigen Entscheidungen in den Gremien der Gebietskörperschaften-Gesellschafter, die zum Teil erst nach dem 03.12.2019 möglich sind, wird danach per Umlaufbeschluss entschieden.

5. Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung hält aus den dargestellten Gründen eine weitere Nullrunde bei der Tarifierpassung im VVS für nicht notwendig und zielführend und mit Blick auf die weiteren Aufgaben im ÖPNV für finanziell für nicht darstellbar. Es wird gebeten, den Beschlussanträgen Ziffern 3 und 4 zuzustimmen.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Keine finanziellen Auswirkungen.

A handwritten signature in blue ink, reading "R. Bernhard". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

Roland Bernhard