

Einwendungen und Stellungnahme zur Planänderung Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung Gemeinde Großenbrode

I. Betroffenheit der Gemeinde Großenbrode

Dieses Änderungsverfahren der Planfeststellung wird für den deutschen Bereich der Beltquerung durchgeführt. Die Auswirkungen dieses Vorhabens sind für den gesamten Bereich des Beltes (deutsch, international, dänisch) sowie die erforderlichen Anbindungen von Straße, Schiene und der Querung des Fehmarnsundes (siehe auch den Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark vom 03.09.2008) zu bewerten. Das Vorhaben Belttunnel ruft sämtliche Anbindungsplanungen (zunehmendes Verkehrsaufkommen) hervor bzw. löst diese aus. Es besteht somit eine direkte Betroffenheit der Gemeinde Großenbrode von dem Vorhaben Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung.

Die Gemeinde ist aufgrund der geografischen Lage und der wirtschaftlichen Struktur von der geplanten festen Querung des Fehmarnbelts und seiner geplanten Anbindungen unmittelbar, auch in ihrer Planungshoheit, direkt betroffen. Dieses gilt sowohl für die Bauphasen als auch für den künftigen laufenden Betrieb des Tunnels und seiner Anbindungen.

In der **Stellungnahme vom 30.06.2014 zum Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung (Belttunnel) zum Az. 409-622.228-16.1.1** wurde die Betroffenheit der Gemeinde Großenbrode von dem Vorhaben Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung als Tunnelneubau ausführlich dargestellt.

Mensch und menschliche Gesundheit

Lärm, Staub, Erschütterungen

Tourismus als wirtschaftliche Grundlage des Ostseeheilbades Großenbrode und der Tourismusregion

Natur und Landschaft

FFH Schutzbereiche und NATURA 2000 Gebiete

Beeinträchtigung der Ostseewasserqualität

Hochwasser- und Küstenschutz

Gefahrguttransporte und Krisenmanagement

Betroffenheit der Arbeitsplätze, Anbindung des Fährhafens Puttgarden und Auswirkungen auf die kommunalen Finanzen

Kosten für die Kommunen, Anpassung von Bahnübergängen gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz

Die in der Stellungnahme vom 30.06.14 erhobenen Einwendungen werden aufrecht erhalten. Zu den vorgelegten Unterlagen der 1. Planänderung wird zusätzlich folgende Stellungnahme abgegeben:

II. Neubewertung der aktuellen Entwicklungen und Zusammenfassung der Verfahren Hinsichtlich des vor knapp 8 Jahren geschlossenen dänisch/deutschen Staatsvertrages (03.09.2008) ist eine **Neubewertung der aktuellen Verhältnisse und Entwicklungen im gesamten Kontext der Maßnahmen**

des Ausbaus der B 207 zur vierspurigen Bundesstraße Großenbrode und Fehmarn

des Neubaus der Schienenhinterlandanbindung

der neuen Fehmarnsundquerung (FSQ)

des Zustand der jetzigen Fehmarnsundbrücke (FSB)

des Zustandes der Verkehrsinfrastruktur der A 1

vorzunehmen.

Es ist für eine belastbare und nachhaltige Bewertung nicht ausreichend, jede bzw. eine der Maßnahmen einzeln zu untersuchen und zu bewerten. Jede Maßnahme hat für sich Auswirkungen auf viele Bereiche. Eine Untersuchung und Bewertung macht nur Sinn, wenn dieses in der Gesamtheit der Maßnahmen (kumulativ) erfolgt.

Unterstützend wird hierzu auf die Forderung der Landesplanung im **Abschlussbericht des ROV Schienenplanung (am 06.05.2014)** auf Abstimmung der verschiedenen Verfahren erneut hingewiesen;

ebenso wird auf das **Ergebnisprotokoll des Scopings Ersatzneubau einer festen Fehmarnsundquerung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 12.11.2015** verwiesen, dieses enthält den Hinweis „...auf die Beachtung der kumulativen Auswirkungen infolge räumlich assoziierter Vorhaben...“.

So werden z.B. in Anlage 20 der vorgelegten Planänderungsunterlagen „Wasserrechtlicher Fachbeitrag“ unter den Abb. 5.46 und 5.47 die mittleren und maximalen Strömungsgeschwindigkeiten im Fehmarnsund untersucht. Diese Untersuchungen und deren Bewertungen machen nur Sinn, sofern die neue Querung des Fehmarnsundes in diese Betrachtungen einbezogen wird.

Im Einzelnen wird gefordert, folgende Gesamtzusammenhänge (nach Erstellung der Planungsunterlagen) herzustellen und diese insgesamt zu untersuchen und zu bewerten:

- Entwurfsplanung der DB AG Schienenhinterlandplanung (Einleitung des PFV Schiene voraussichtlich ab Ende 2016)
- Planfeststellungsbeschluss des LVS zum Ausbau der B 207 zur vierspurigen Bundesstraße Großenbrode und Fehmarn (September 2015)
- die Variantenplanung FSQ (Frühjahr 2016) und
- die Einbeziehung und Bewertung des Zustandes der Fehmarnsundbrücke (FSB):
 - nicht dauerhaft belastbar für den Straßen- und Schienengüterverkehr, Ist die Belastbarkeit der FSB durch die zusätzliche Nutzung der Baufahrzeuge zur landseitigen Versorgung der Baustelle gegeben (durchschnittlich zusätzlich 200 LKW/tgl., Femern A/S April 2014)?
 - mit temporären Schließungen der FSB ist zu rechnen (Aussage der DB AG in der Sitzung des Dialogforums FBQ am 09.06.16), wie werden sich diese Schließungen unter anderem auf den geplanten Baustellenverkehr auswirken?
 - angesichts der bestehenden Tempobeschränkung für den Schwerlastverkehr auf der FSB auf 50 km/h ist mit umfangreichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen
- Die Kenntnisse und Anregungen aus dem Scopingverfahren FSQ sind in die Gesamtbewertung einfließen lassen (Ergebnisprotokoll des Scopings Ersatzneubau einer festen Fehmarnsundquerung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 12.11.2015, u.a. Hinweis „...auf die Beachtung der kumulativen Auswirkungen infolge räumlich assoziierter Vorhaben...“)
- ROV Schienenhinterlandplanung; die Forderung der Landesplanung auf Abstimmung der Verfahren ist zu beachten (Stllgn Gemeinde vom 30.06.14 II.3 und II.4)
- In die Untersuchungen ist außerdem der Zustand der derzeitige Verkehrsinfrastruktur der A1 einzubeziehen. Dauerbaustellen auf unabsehbare Zeit der A 1 im Bereich Hamburg bis Lübeck und Lübeck in Richtung Fehmarn und damit verbundene Verkehrsstaus (Zeitverluste auch für den Baustellenverkehr) sind in die Bewertungen einzubeziehen.

Anlagen: Berichte aus den LN vom 20.05.16 „Tourismusorte: Wir müssen für Urlauber besser erreichbar werden“ ... - Verband verlangt vom Land ein Verkehrskonzept“, vom 01.07.2016 „Neue Baustellen auf der A1: Im Sommer droht Stau-Chaos“, vom 20.07.2016 „Nichts geht mehr auf der A1, Autofahrer stehen im Stau“ und vom 25.05.16 „Verkehrsminister warnt: Personalnot gefährdet Straßenbau“

III. Gemeindliche Entwicklung

Die Gemeinde weist auf die Stellungnahme vom 30.06.14 zum PVF Belttunnel hin. Die Forderungen aus III. 3 dieser Stellungnahme werden erneuert. Die gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten werden durch die Planungen im und am Gemeindegebiet erheblich eingeschränkt.

Ein Ausbau der Hinterlandanbindung nimmt das Gemeindegebiet Großenbrode erheblich in Anspruch

- Ausbau der B 207 zur vierspurigen Bundesstraße
- zusätzliche Gleisanlagen einschl. Überholgleise
- Schaffung eines neuen Haltepunktes
- Anbindung an die B 207 ist in den Verfahren Straßen- und Schienenausbau bishernicht abgestimmt
- 6 Meter hohe Lärmschutzwände (technische Bauwerke).

Die gemeindliche Entwicklung wird dadurch dauerhaft beeinträchtigt. Ein Großteil des Ortes und der Landschaft sollen nach den im ROV Schiene vorgelegten Unterlagen mit sechs Meter hohen Wänden „eingewandet“ werden. Das ist nicht raumverträglich, nicht sozial und nicht naturverträglich.

Um landschaftliche und städtebauliche Einschränkungen zu minimieren, sind Synergien (z.B. bei Lärmschutzmaßnahmen Straße und Schiene) zu nutzen (siehe auch II. Zusammenfassung der Verfahren).

Die Gemeinde verweist auf ihre Forderung nach Absenkung der Strecken in Richtung der zweiten Fehmarnsundquerung mittels eines Tunnels.

Anlage: Resolution der Gemeindevertretung Großenbrode vom 24.09.2014

Die Gemeinde Großenbrode fordert die Beachtung und die Einhaltung der kommunalen Planungshoheit und der gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten.

Die Vorgaben der Landesentwicklungsstrategie SH 2030 sind bei sämtlichen Untersuchungen und Bewertungen zu Grunde zu legen mit der Berücksichtigung der Grundsätze auf Grundlage des ROG des Bundes sowie der Planungs- und Entwicklungsgesetze und der Pläne des Landes SH.

III. 1 Schutzgut Mensch

Gesundheit und Wohlbefinden / Wohn- und Wohnumfeldfunktion / Erholungs- und Freizeitfunktion

AVZ 2.3.26.1 S. 160 und 4.2.1. S. 224 / Kap. 3.26.1 UVS, Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen

Den Aussagen des Vorhabenträgers, dass Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch/menschliche Gesundheit nicht zu erwarten sind, wird widersprochen.

Nach Angaben von fernern A/S aus dem Jahre 2014 werden pro Arbeitstag 200 LKW Fahrten auf dem Landweg die Baustelle versorgen. In der ersten Hälfte der geplanten 6,5-jährigen Bauzeit werden es tendenziell mehr sein.

Die Verkehrszunahme um rund 20% des derzeitigen LKW-Verkehrs (über 6,5 Jahre) bedeutet ein deutliches Mehr an Lärm und Schadstoffausstoß. Dabei ist zusätzlich der desolante Zustand der Fehmarnsundbrücke in die Bewertungen einzubeziehen und zu berücksichtigen. Diese darf aktuell nur mit Tempo 50 km/h für LKW befahren werden. Es werden somit zusätzliche erhebliche Staus von und nach Fehmarn die Folge sein.

Diese bedeuten zusätzliche Luftverschmutzungen, Erschütterungen, erhebliche Zeitverluste durch Wartezeiten (Verkehrsstaus) und wirken somit durchaus negativ auf den Mensch bzw. die menschliche Gesundheit aus.

Aussagen zum Sicherheits- und Rettungskonzept sowohl auf der Baustelle als auch für die Bereiche Großenbrode und Fehmarn über die **Einhaltung der Einsatz- und Hilfszeiten für Rettungsfahrzeuge** werden nicht getroffen. Im Hinblick auf den o.g. zusätzlichen Baustellenverkehr, den Zustand der FSB, die gleichzeitigen Bauarbeiten des Ausbaus der B 207 und die Bauarbeiten an den Schienen sind diese Aussagen für die Bauzeiten zu berücksichtigen und bewerten.

Die Belastungen und Wirkungen auf die Menschen ist für die Nutzung der touristischen Außenbereiche (Strand, Promenade, Terrassen usw.) zu untersuchen und zu bewerten.

Das Schutzgut Mensch (die Einwohner/innen und Gäste der Region) werden hiervon erheblich betroffen sein.

Diese Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit bleiben somit zu bewerten. Im Kontext der Verfahren (siehe II) ist ein Zeitplan über die Dauer der Baustellen (einschl. Baustellenfahrten) vorzulegen und im Hinblick auf das Schutzgut Mensch / menschliche Gesundheit für die Gesamtbereiche Fehmarn, Großenbrode und der regionalen Wirkungen zu untersuchen und zu bewerten.

Die Vorgaben der Landesentwicklungsstrategie SH 2030 sind bei sämtlichen Untersuchungen und Bewertungen zu Grunde zu legen.

III. 2 Tourismus

Die Gemeinde Großenbrode weist auf die Risiken für den bestehenden Tourismus (siehe Ziffer III. 3 der Stellungnahme vom 30.06.2014) während des Baus und des Betriebs der Beltquerung und die damit zusammenhängenden Anbindungen hin.

Die Untersuchungen der Folgen auf den Tourismus beschränken sich auf den festgelegten Untersuchungskorridor. Touristische Zusammenarbeiten (Tourismusorte außerhalb des Untersuchungskorridors, Verbindungen ins touristische Binnenland), der Wettbewerb und Zusammenarbeiten und notwendige Wechselbeziehungen werden in dem Gutachten nicht untersucht. Mit der Gründungen der LTOs wird für die Region der Aufbau gemeinsamer Organisations- und Vermarktungsstrukturen im touristischen Bereich angestrebt (Ziff. 2.13.4 tourist. Sonderuntersuchung Tourismuskonzepte, Inspektour GmbH 2011 S. 4).

Das **Gutachten Entwicklungsanalyse und –Konzept Endbericht Touristisches Infrastrukturmanagement T.I.M 2015 für die Region der LTO Wagrien vom 14.04.2014** weist

auf ein Entwicklungskonzept (Masterplan) und zielgerichtete, übergeordnete Entwicklungsmöglichkeiten und –potenziale (Ziff. 4.2.2) der Touristikkommunen Heiligenhafen, Oldenburg/H., Wangels, Gremersdorf, Heringsdorf und Neukirchen hin. Diese Möglichkeiten und Potenziale dürfen in allen Bereichen des Tourismus (vom Wassersport über Campingurlaub, Ferienwohnungen, Strand- und Ausflugstourismus) nicht gefährdet werden. Eine Vielzahl von Betrieben und Arbeitsplätzen in ganz Ostholstein ist von diesen Möglichkeiten und deren Ausbau direkt und indirekt abhängig.

Die Beschränkung der bisherigen touristischen Untersuchungen auf den Untersuchungskorridor bzw. auf die Bereiche Fehmarn und Großenbrode wird beanstandet. Diese Beschränkung wird den bestehenden Wechselwirkungen des Tourismus in OH nicht gerecht und ist nicht realistisch. Die Gesamtsituation des Tourismus in Ostholstein (Küste und Binnenland) mit allen Chancen und Risiken ist zu bewerten und darzustellen.

Die Tourismusdestination Ostholstein mit allen Ostsee(heil)bädern und dem gesamten Hinterland kann sich eine negative Berichterstattung über Dauerbaustellen und Dauerstaus nicht erlauben. Dieses hätte unabsehbare negative Folgen für den gesamten Tourismus in Ostholstein und damit verbunden für alle dort Beschäftigten (siehe auch Gutachten der Vorhabenträgerin **femern A/S Einflussanalyse Tourismus, Einfluss einer festen Fehmarnbeltquerung auf Angebot und Nachfrage im Segment Tourismus auf der Insel Fehmarn und in der Gemeinde Großenbrode vom 30.09.2011**)

Darin heißt es u.a. in Kap. 3.1.1, dass Chancen für die untersuchten Orte auszubauen und Risiken zu minimieren seien.

Folge von nicht abgestimmten Planungen sind Dauerbaustellen, Dauerstaus und damit verbunden, eine negative Berichterstattung. Dieses wird sich negativ auf die Gästezahlen und damit auf die Tourismusbetriebe (direkte und indirekte Arbeitsplätze) der gesamten Region Ostholstein auswirken.

Die Gemeinde fordert die Vorhabenträger auf, diesem durch geeignete Maßnahmen entgegenzuwirken. Hierin eingeschlossen ist die **Forderung eines effizienten Schienenersatzverkehrs während der Bauzeit an den Schienen.**

Einzubinden in die Verfahren ist auch die **geplante Lage und die Anbindung der künftigen überörtlichen Fernhaltepunkte** der Region (in Oldenburg/Holst. und auf Fehmarn in Burg). Für die Bevölkerung und den Tourismus ist die (bessere) Erreichbarkeit infolge der Maßnahmen von allergrößter Wichtigkeit.

Anlage: Presseartikel Heiligenhafener Post 26.10.2015 „Land setzt weiter voll auf den Tourismus“

IV. Planung zur Ausweisung eines Naturschutzgebietes im Fehmarnbelt FFH Bereich DE 1332-301

Ein wesentlicher Teil des Fehmarnbelts ist FFH Schutzgebiet.

Das Bundesumweltministerium hat Anfang 2016 die Planung zur Ausweisung eines Naturschutzgebietes in dem Schutzgebiet Fehmarnbelt aufgenommen. Danach soll im bestehenden FFH-Bereich (siehe auch Ziff. III.5 der Stellungnahme der Gemeinde vom 30.06.14) ein Schutzgebiet mit Angelverbot errichtet werden (insbesondere zum Schutz der Sandbänke, der Riffe und der Arten Schweinswale und Seehunde).

Die geplante Errichtung und der Betrieb der landseitigen Anlagen und des Tunnelbauwerks im Fehmarnbelt, bleiben angesichts der Nähe dieses geplanten Naturschutzgebietes zu überprüfen und zu bewerten.

Anlage: Pressebericht Lübecker Nachrichten vom 18.02.2016 „Berlin will Angelverbot im Belt“

V. Wasserrechtlicher Fachbeitrag

Die Maßnahme Belttunnel wird in den Unterlagen als Einzelmaßnahme bewertet. Die Bewertung der Folgen der Gesamtverfahren (Belttunnel) und der künftigen Sundquerung (s.o. unter II.) sind insgesamt zu untersuchen und zu bewerten (siehe hierzu auch die EG WRRL SH vom 22.12.2015).

Dabei sind auch die Folgen einer Einschränkung des Wasseraustausches der Ostsee durch die Baumaßnahmen kumulativ zu untersuchen und zu bewerten.

Gem. AVZ S. 139 erfolgen 70% des Wasseraustausches in die innere Ostsee zurzeit durch den Fehmarnbelt. „Damit hängt die biologische Vielfalt der inneren Ostsee stark vom ökologischen Zustand und der Bioversität im Fehmarnbelt ab.“ Die Gemeinde ist in vielerlei Hinsicht von einer intakten Natur und stabilen ökologischen Verhältnissen abhängig.

Die Auswirkungen auf die ökologischen Folgen durch die Bauarbeiten (z.B. Sedimentfreisetzung, Lärm, Einbringung der Baumaterialien, Änderung der Strömungsverhältnisse) im Fehmarnbelt und im Fehmarnsund bleiben insgesamt zu untersuchen. Hierin einzuschließen sind die Untersuchungen über die Auswirkungen auf den Wasseraustausch der Ostsee.

Bei allen Planungen sind

der gestiegene Mittelwasserstand der Ostsee, eintretende Hochwasserereignisse, die zunehmenden Starkregenereignisse sowie die zunehmende Flächenversiegelung seitens der Vorhabenträger zu berücksichtigen.

VI. Verkehrsprognose

Schiene

Unter Ziff. 3.1.1 der AVZ Verkehrsprognose 2030/Anlage 26.3 Verkehrsprognose FBQ, Ordner 16, gehen die Vorhabenträger jetzt von 111 Zügen täglich (38 Personenzüge und 73 Güterzüge) aus.

In Ziff. II. 7 der Stellungnahme zum PFV Belttunnel der Gemeinde Großenbrode vom 30.06.14 wurde ausführlich auf die sich ständig verändernden Prognosezahlen hingewiesen.

Die Untersuchungen und Bewertungen sind auf die höchstmögliche Auslastung der Schienenverkehre der Strecke auszuweiten (mit der Grundlage einer angenommenen intakten Querung des Fehmarnsundes).

Kfz

Die Verkehrsprognose Kfz-Verkehr am Fehmarnbelt (Verkehrsprognose 2030/Anlage 26.3 Verkehrsprognose FBQ, Ordner 16) sieht für den Basisfall B mit FFHQ für das Jahr 2030 12.158 Kfz vor. Diese Zunahme des Verkehrs bedeutet auch eine Zunahme des Kfz-Verkehrs, der nicht direkt über die A1/B 207 fährt. Betroffen werden auch die B 501, die K 42 und damit die Ortsbereiche Lütjenbrode und Großenbrode sein. **Die Auswirkungen dieser Verkehrszunahme auf die Gemeinden und die Region bleiben zu untersuchen und zu**

bewerten, auch z.B. unter den Aspekten:

-Umleitungen bei Verkehrsstau

-Einhaltung der Hilfs- und Rettungsfristen

VII. Wirtschaftlichkeit der Maßnahme und finanzielle Betroffenheiten der Gemeinde

Die Gemeinde Großenbrode fordert, unter Hinweis auf die Stellungnahme vom 30.06.14 zum PFV Belttunnel (III. 8) die Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Kosten und der Folgekosten vorzunehmen.

In die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Maßnahme sind die Kosten für die Erstellung einer zweiten Sundquerung mit den herzustellenden Anbindungen von Großenbrode und Fehmarn einzubeziehen. Hierin einzuschließen sind ebenso die finanziellen Auswirkungen der Zukunft und Nutzung der vorhandenen FSB. **Kosteneinsparungen durch Synergien bei der Zusammenlegung der Verfahren sollten genutzt werden (z.B. bei Lärmschutzmaßnahmen Straße und Schiene)**

siehe auch II. Zusammenfassung der Verfahren und III. Gemeindliche Entwicklung

Die Kosten für die Bürger/innen und für die Kommunen in der Region sind in die Wirtschaftlichkeitsberechnungen einzubeziehen, beispielhaft werden aufgezählt:

Wertminderungen der Grundstücke der privaten Eigentümer, Gewerbebetriebe und der Kommunen sind festzustellen,

Preisentwicklung für landwirtschaftliche Flächen, Mehrkosten bei Erwerb von Ausgleichsflächen für die öffentliche Hand oder bei Erwerb von Wege- und Straßenflächen

Einnahmeausfälle im Tourismus, Ausfall des Zugverkehrs während der Bauzeit Schiene, Ausfälle durch Rückgang (z.B. infolge Lärm, Schrankenschließungszeiten, Verbauung der Landschaft durch Lärmschutzwände, Gefahr des Status Ostseeheilbad) für die Gemeinden (Ausfälle an Kur- und Fremdenverkehrsabgabe, steuerliche Ausfälle –Gemeindeanteil Einkommensteuer, Gewerbesteuer), für die Gewerbebetriebe und die privaten Vermieter sind festzustellen und in die Berechnungen einzubeziehen.

Hierzu zählen auch zunehmende Kosten für einen künftig erforderlichen erhöhten Werbeaufwand.

Bewertung der Einnahmeausfälle für die Gemeinden infolge des möglichen Stellenabbaus auf der Fährschifflinie Scandlines und in der Verwaltung (z.B. Ausfall des Gemeindeanteils an der Einkommensteuer) und wegfallender Gewerbesteuereinnahmen (Zulieferer und Serviceunternehmen von Scandlines aus der Region)

Bewertung der Kosten der Arbeitsplatzverluste Scandlines (direkt und indirekt)

Die Abhängigkeit der Region von diesen Arbeitsplätzen wurde in der Stellungnahme der Gemeinde vom 30.06.2014 umfänglich dargestellt (Ziff. III.8). Die Erreichbarkeit und Anbindung des Fährhafens in Puttgarden bleibt zu gewährleisten.

VIII. Zusätzliche Stellungnahme der von der Gemeinde beauftragten Rechtsanwaltskanzlei Günther Partnerschaft aus Hamburg

Die Gemeinde Großenbrode weist zusätzlich und ergänzend auf die im Auftrag der Gemeinde gefertigte Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung der Rechtsanwaltskanzlei Günther Partnerschaft, Frau Dr. John, Hamburg hin.

IX. Weitere Beteiligung der Gemeinde

Die Gemeinde Großenbrode fordert wegen der direkten Betroffenheit, im weiteren Verlauf des PFV Feste Fehmarnbeltquerung über Anhörungen und dergleichen weiterhin beteiligt zu sein.

Oldenburg/Holst., 10.08.2016

Jens Reise
Bürgermeister