



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 224/20

Federführung:

Projektgruppe Bahnofsareal

Sachbearbeitung:

Linder, Oliver
Lehmpfuhl, Frank
John, Michaela

Datum:

26.06.2020

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Stadtentwicklung, Hochbau und Liegenschaften	16.07.2020	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	28.07.2020	ÖFFENTLICH

Betreff: Bahnhofsgebäude Ludwigsburg
- Konkretisierung der Sanierungsziele im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet ZIEL
- Bebauungsplan „Bahnhofsgebäude“, Nr. 016/11 - Aufstellungsbeschluss und frühzeitige Beteiligung

Bezug SEK: MP 08 / SZ 01 / OZ 03

Bezug: VORL. NR. 002/17 Satzungsbeschluss Sanierungsgebiet ZIEL
VORL.NR. 038/17 Entwicklungsbereich Bahnofsareal- Ergebnisse des Ideen- und Realisierungswettbewerbs

Anlagen: 1 Abgrenzung Geltungsbereich BP „Bahnhofsgebäude“ vom 02.07.2020

Beschlussvorschlag:

- I. Der Gemeinderat beschließt die in der Begründung ausgeführten und planerisch dargestellten **Sanierungsziele für das Bahnhofsgebäude** und die damit baulich im Zusammenhang stehenden Bereiche.
- II. Der Gemeinderat beschließt zur Sicherung der städtebaulichen Entwicklung für das „Bahnhofsgebäude“:
 - a. Die **Aufstellung des Bebauungsplanes „Bahnhofsgebäude“ Nr. 016/11**. Maßgebend für den Geltungsbereich ist der Plan des Fachbereichs Stadtplanung und Vermessung vom 02.07.2020 (Anlage 1).
 - b. Ziel der Planung ist die Sicherung der künftigen Nutzung als Bahnhofs-Entrée und Mobilitätsdrehscheibe unter Ausschluss großflächiger Einzelhandelsangebote und einer angemessenen baulichen Dichte insbesondere in Bezug auf das Maß der baulichen Nutzung einschließlich der Höhe und die überbaubaren Grundstücksflächen.
Es gilt auch die öffentlich nutzbaren Flächen vor und im Gebäude zu erweitern und im Sinne einer Mobilitätsdrehscheibe mit den umliegenden Verkehrsangeboten (u.a. dem Busangebot am ZOB) besser zu vernetzen.

- c. Die Verwaltung wird beauftragt, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchzuführen.

Sachverhalt/Begründung:

Für den eiligen Leser

Um die Ziele der Stadt bei der Weiterentwicklung des Bahnhofsgebäudes zu sichern, sollen

- kurzfristig die Sanierungsziele im Stadterneuerungsverfahren ZIEL konkretisiert werden. Damit könnten umfassend die Rechtsinstrumente des besonderen Städtebaurechts des Baugesetzbuches angewandt werden und alle Maßnahmen verhindert werden, die den Sanierungszielen zuwiderlaufen.
- durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes eine geordnete städtebauliche Entwicklung für das Bahnhofsgebäude und der damit in räumlicher Verbindung stehender Flächen gewährleistet werden.

Ausgangslage

Das Bahnhofsgebäude hat für die Gesamtstadt Ludwigsburg als Hauptzugang zu den Angeboten des schienengebundenen Regionalverkehrs und als Verteiler zu den übrigen Verkehrsangeboten am Bahnhof Ludwigsburg eine zentrale Bedeutung.

Darüber hinaus prägt das Bahnhofsgebäude die Innenstadt auch als wichtiger Stadteingang für Besucher aus dem Umland, Touristen und die Bewohner von Ludwigsburg.

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofs in den späten 1980er-Jahren mit der Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) wurde auch das ursprüngliche Bahnhofsgebäude zugunsten eines modernen Gebäudes abgebrochen.

Das neue Bahnhofsgebäude wurde im Rahmen eines Erbbaurechts von einem Privatinvestor als Kaufhaus mit Gleisanschluss errichtet. Der Zugang zur Bahnunterführung und damalige Hauptzugang zu den Gleisen 2-5 erfolgte über das Bahnhofsgebäude.

In den vergangenen Jahren zeigten sich zunehmend die funktionalen, städtebaulichen und architektonischen Mängel des Bahnhofsgebäudes.

Die stetig wachsende Anzahl der Fahrgäste und Pendler kann im Bahnhofsgebäude immer schlechter aufgenommen und verteilt werden. Durch die Öffnung des Westausganges ergab sich eine weitere Verstärkung des Fußgängeraufkommens im Bahnhofsgebäude.

Durch zahlreiche Einbauten insbesondere in der Erdgeschosszone des Bahnhofsgebäudes ist die Orientierung für Ortsfremde und Gelegenheitsnutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unzureichend. Darüber hinaus mangelt es an attraktiven Warte- und Aufenthaltsbereichen.

Auch hinsichtlich der Barrierefreiheit zeigt das Gebäude Schwächen. Durch die Erschließung der Bahngleise und der unterschiedlichen Funktionsebenen mit nur einem Aufzug ergeben sich lange Wartezeiten für mobilitätseingeschränkte Personen wie Rollstuhlfahrer und SeniorInnen aber auch für Eltern mit Kinderwagen. Auch das Befördern von Fahrrädern zu den Gleisen ist dadurch erschwert.

Aus städtebaulicher Sicht sind ebenfalls deutlich Mängel erkennbar. So werden die notwendigen Bewegungsflächen im Umfeld des Bahnhofs stark durch das große Gebäudevolumen beeinträchtigt, das fast das gesamte Grundstück in Anspruch nimmt. Die verbleibende öffentliche Flächen an der Bahnhofstraße können die großen Fußgängerströme nicht aufnehmen, so dass es häufig zu gefährlichen Konflikten zwischen dem Fußgänger und dem motorisierten Individualverkehr kommt.

Durch die Nutzung des Gebäudes mit großflächigem Einzelhandel ergeben sich zusätzliche Nutzungsansprüche an diesen verdichteten städtischen Raum, welche die eigentliche Funktion zusätzlich beeinträchtigen. Dazu zählen unter anderem erforderliche Stellplatzkapazitäten mit dem damit verbundenen Parksuchverkehr.

Das betrifft insbesondere die obere Ebene des Parkdecks des Bahnhofsgebäudes. Hier befinden sich derzeit 40 Parkplätze, die ausschließlich über die Myliusstraße erreichbar sind. Aufgrund der Lage direkt am Bahnhof ergibt sich dadurch ein starker Parksuchverkehr, der insbesondere die Abläufe des Busverkehrs in der Myliusstraße massiv stört.

Auch in Bezug auf seine Architektur kann das Gebäude seiner herausgehobenen Lage und Funktion als Endpunkt der Myliusstraße und wichtiger Städteingang nicht gerecht werden.

Im Maßnahmenplan in den Vorbereitenden Untersuchungen zum Sanierungsgebiet wurde das Bahnhofsgebäude als Gebäude mit durchgreifendem Modernisierungsbedarf einschließlich energetischer Sanierung ausgewiesen. Bei der Mängelanalyse wurden neben den baulichen Mängeln auch eine fehlende gestalterische und funktionale Gliederung im öffentlichen Raum um das Gebäude ausgemacht und ein verkehrlicher Gefahrenpunkt ausgewiesen.

Im Rahmen des Ideen- und Realisierungswettbewerbs „Bahnhofsareal Ludwigsburg“ wurden städtebauliche Überlegungen für die bauliche Ausgestaltung des Bahnhofsgebäudes gesammelt. Diese geben einen Eindruck für eine städtebaulich verträgliche Gestaltung.

Durch den Umzug des Ankernutzers Saturn in das „Marstall“ und die Insolvenz des Nachnutzers besteht derzeit ein Leerstand im Gebäude. Die Erbbauberechtigte hat zuletzt eine Modernisierung des Gebäudes in Aussicht gestellt.

Zukunft des Bahnhofsgebäudes

Aufgrund der herausragenden Bedeutung des Bahnhofsgebäudes für die Stadt unternimmt die Verwaltung große Anstrengungen, um auf die künftige Ausgestaltung des Bahnhofs, sowohl in funktionaler als auch in gestalterischer Hinsicht, Einfluss zu nehmen.

Aus diesem Grund wurde verwaltungsintern eine Projektgruppe „Entwicklungsbereich Bahnhofsareal“ installiert und eine Stabsstelle „Bahnhofbeauftragter“ geschaffen.

Aufgrund des bestehenden Erbbaurechts sind Veränderungen des Gebäudes nur im Einvernehmen mit der Erbbauberechtigten möglich.

In den Gesprächen mit der Erbbauberechtigten hat die Stadtverwaltung folgende Ziele vertreten:

Aufwertung Gebäude - Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe

- Ausreichend Aufenthaltsflächen innen und außen
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Stärkung der Mobilitätsfunktion durch ergänzende Angebote für Mobilität

Aufwertung Gebäude - Bahnhof als Eingangstor zur Innenstadt

- Zentralen Stadtbaustein angemessen gestalten
- Gestalterische Qualifizierung durch ein konkurrierendes Verfahren (z.B. einen Architektenwettbewerb)

Einzelhandel (innenstadtrelevant) in der Innenstadt konzentrieren

- „Kaufhaus mit Gleisanschluss“ auflösen!
- Entstehende Entwicklungsmöglichkeiten für Mobilitätsfunktion nutzen

Erschließung über die Bahnhofstraße

- Verbesserung der Situation für ÖPNV/ Fahrrad / Fußgänger in der Myliusstraße
- Anbindung erforderlicher Parkplätze über die Bahnhofstraße (Parkring)

Alle Teilnehmer des Ideen- und Realisierungswettbewerbs „Bahnhofsareal Ludwigsburg“ sahen an

dieser Stelle eine Bebauung mit stark reduziertem Grundriss und geringerer Baumasse vor, wodurch Raum für einen Bahnhofsvorplatz an der Bahnhofstraße entsteht, der von den Teilnehmern unterschiedlich gestaltet wurde. Die genaue Dimension und der Umfang der baulichen Dichte müssen im Weiteren untersucht werden.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Es besteht eine Vereinbarung zwischen der Stadt und der Erbbauberechtigten aus dem Jahr 1993. Darin sind u.a. die Zugänglichkeit zur Unterführung, sowie die Nutzung der Vorbereiche des Bahnhofsgebäudes für die Öffentlichkeit abgesichert. Dabei ist lediglich der nördliche Zugang des Bahnhofs für die Öffentlichkeit gesichert.

Das Bahnhofsgebäude befindet sich im durch Gemeinderatsbeschluss vom 22.02.2017 förmlich festgelegten Sanierungsgebiet ZIEL. Rechtskraft erlangte das Sanierungsgebiet durch amtliche Bekanntmachung am 25.02.2017.

Die Bedeutung, sowie die städtebaulichen Missstände des Bahnhofsgebäudes wurden bereits im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen zum Sanierungsgebiet ZIEL erkannt und das Gebäude als Handlungsschwerpunkt ausgewiesen. Folgerichtig wurde das Gebäude und die damit in Verbindung stehenden Flächen in den förmlichen Geltungsbereich des Sanierungsgebietes ZIEL aufgenommen.

Durch die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets ZIEL findet im gesamten Geltungsbereich das besondere Städtebaurecht der §§ 136 ff des Baugesetzbuches Anwendung.

Neben der Möglichkeit der Stadt Vorkaufsrechte auszuüben, sind u.a. Vorhaben innerhalb des Sanierungsgebietes genehmigungspflichtig, die die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen zum Inhalt haben. Verhindern oder beeinträchtigen diese Vorhaben die Sanierungsziele, kann die sanierungsrechtliche Genehmigung versagt werden.

Zur Sicherung städtebaulicher Entwicklungsmöglichkeiten für das Bahnhofsareal und für Bereiche westlich der Bahn wurde eine Vorkaufsrechtssatzung erlassen. Der Geltungsbereich der Vorkaufsrechtssatzung umfasst auch das Bahnhofsgebäude und die damit in Verbindung stehenden Flächen. Dieses besondere Vorkaufsrecht ergänzt die Vorkaufsrechte im Sanierungsgebiet und dient der Sicherung städtebaulicher Maßnahmen beispielsweise der Aufstellung eines Bebauungsplanes.

Durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes können die städtebaulichen Ziele der Stadt formuliert und rechtlich festgelegt werden. Zwar ist im Sanierungsgebiet der Erlass einer Veränderungssperre nicht möglich, dennoch können diese städtebaulichen Ziele durch sanierungsrechtliche Regelungen abgesichert werden.

Städtebauliche Missstände

Die städtebaulichen Missstände im Bahnhofsgebäude wurden im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen verbal zwar kurz skizziert, bedürfen aber der weiteren Konkretisierung:

Zur Konkretisierung sind die zwei Grundtypen städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen zu unterscheiden: **Substanzmängelsanierung und Funktionsmängelsanierung** (Herleitung aus § 136 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 und 2 BauGB)

Unter die Kriterien für die **Substanzmängel** können für das Bahnhofsgebäude folgende Mängel und Missstände subsumiert werden:

Sicherheit des Fußgängerverkehrs und Beeinträchtigung der Wegebeziehungen

Die bauliche Ausgestaltung insbesondere in der Erdgeschosszone beeinträchtigt die Zugänglichkeit zu den Bahnsteigen bzw. den Abfluss ankommender Bahnreisenden zum ZOB und/ oder zur Innenstadt. Besonders zu den Hauptverkehrszeiten kommt es zu Stauungen im Bereich der Treppenauf- und Abgänge sowie an den Ausgangstüren in Richtung Bahnhofsvorplatz. Vor allem für SeniorInnen, Kinder und Gehbehinderte sowie PassantInnen mit Gepäck ergeben sich hier häufig unangenehme, teilweise sogar gefährliche Situationen.. Sollte die vertraglich nicht gesicherte Erschließungsachse Richtung ZOB geschlossen werden, würde sich die Situation noch erheblich

verschärfen. Jede Verkleinerung der aktuellen Erschließungsflächen bzw. zusätzlichen Erschwernisse des Fußgängerverkehrs lassen den Kollaps des Fußgängerverkehrs befürchten.

Erkennbarkeit des Bahnhofs als solchen

Zwar wurde vor Jahren ein DB-Schild angebracht, ansonsten ist wenig erkennbar, dass es sich um das „Empfangsgebäude“ des Bahnhofs handelt. Für einen Tourismusort wie Ludwigsburg ist es ein schwerer Mangel, wenn der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe nicht erkennbar ist und nicht ortskundige BesucherInnen sich direkt vor dem Empfangsgebäude nach dem Bahnhof erkundigen. Zudem weist das Bahnhofsgebäude gemäß Vorbereitender Untersuchungen eine nicht mehr zeitgemäße Formen- und Materialsprache auf, was einen großen Bruch gegenüber dem umgebenden Stadtbild darstellt.

Keine Aufenthaltsmöglichkeit für Bahnreisende auf Grund der baulichen Nutzung

Auf Grund der ausgedehnten Einzelhandelsnutzung stehen keine Aufenthaltsflächen im Empfangsgebäude zur Verfügung; Bahnreisende, die vor der Witterung Schutz suchen oder zu den frühen Morgen- bzw. späten Abendstunden reisen, halten sich oft an oder auf den Zugangstreppen zum Gleis 1 auf und beeinträchtigen auch hier die ungehinderte Durchgängigkeit des Fußgängerverkehrs. Auch hier vermittelt das Empfangsgebäude den ankommenden/ abfahrenden Reisenden nicht das Image und die Identität einer zeitgemäßen, attraktiven Mobilitätsdrehscheibe mit Aufenthaltsqualität.

Unter die Kriterien für die **Funktionsmängel** können folgende Mängel und Missstände subsumiert werden:

Fußgängerführung im Bahnhofsgebäude

Art und Umfang (Dimension) der Fußgängerführung im Bahnhofsgebäude sind für bis zu 46.000 Fahrgäste am Tag nicht angemessen dimensioniert (zwischen 1999 und 2019 hat sich das Fahrgastaufkommen/ Tag um nahezu 60% von 28.854 auf 45.810 erhöht). Zusätzlich kommen noch Passanten, die die Unterführung als Durchgang West-/ Innenstadt und umgekehrt nutzen. Insgesamt beläuft sich das Fahrgastaufkommen im Gesamtbereich Bahnhof/ ZOB aktuell auf rund 65.000 Reisenden/ Tag. Die Orientierung und Sicherheit im Ein-/ Ausgangsbereich ist durch ein fehlendes Orientierungsleitsystem sowie eine fehlende belagsmäßige Zonierung erschwert bzw. gefährdet. Großflächige Werbung, Schilder und Möblierung am Bahnhofsgebäude und am Bahnhofsvorplatz tragen zur Verwirrung bei.

Die Fußgängerführung ist zudem teilweise umständlich (keine direkte Verbindung von der Unterführung zum ZOB) und mit Hindernissen erschwert (Treppenanlage, ungünstig platzierte Aufzugsanlagen). Aufenthalts- und Bewegungsbereiche sind insgesamt zu unterdimensioniert und zudem optisch nicht unterscheidbar.

Die Wegebeziehungen zwischen Innen- und Weststadt ist in Ihrer Bedeutung und Funktion sind unzureichend gestaltet.

Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Erschließung ist ausschließlich durch Fahrstühle und damit anfällige technische Anlagen gegeben. Der häufige Ausfall der Anlagen ist ein ständiges Ärgernis, was sich auch in zahlreichen Presseberichterstattungen widerspiegelt. Mobilitätseingeschränkte Personen gelangen bei den Aufzugsausfällen nur umständlich an ihren Zielort.

Konkretisierung der Sanierungsziele

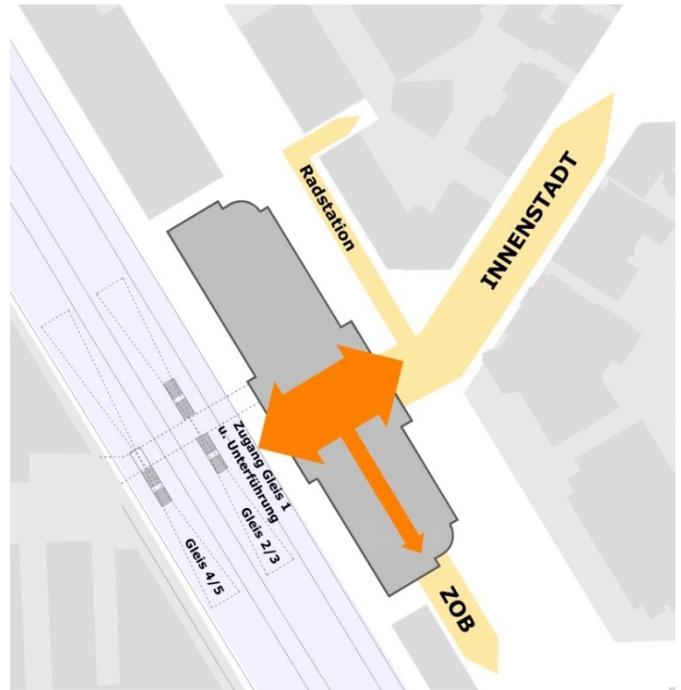
Die Mängel und Missstände können unter anderem durch folgende, Maßnahmen beseitigt bzw. gemildert werden (kursiv ist die *bisherige Zielstellung/* Konzeption aus den Vorbereitenden Untersuchungen dargestellt):

Das moderne Bahnhofsgebäude wirkt freundlich und einladend. Mit der aufgefrischten Optik entspricht es von außen in höherem Maße dem Charakter eines modernen Mobilitätszentrums. Im Innern bestätigt sich dies durch die Neuorganisation der Flächen.

Konkretisierung:

Dies wird gewährleistet durch:

- eine Aufwertung des Erscheinungsbilds zum öffentlichen Raum durch eine Neugestaltung der Fassaden und durch die gestalterische und funktionale Neuordnung des Gebäudes im Rahmen eines konkurrierenden Verfahrens.
- die Stärkung der Funktion als „Mobilitätsdrehscheibe“ unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen des ÖPNV sowie dem Fuß- und Radverkehr mit einer optimalen Anbindung zu den Gleisen 1-5, dem ZOB, der geplanten Radstation sowie zur Innenstadt.
- eine weitreichende Verbesserung der Barrierefreiheit für Geh- Hör und Sehbehinderte. (auch durch die Anbringung taktiler Leitsysteme) und direkte stufenlos erreichbare Verbindungen innerhalb des Gebäudes zu den Gleisen 1-5 und dem ZOB, sowie zur Innenstadt.
- großzügige Aufenthalts- und Bewegungsflächen, die über das heutige Ausmaß deutlich erweitert und klar zониert sind.
- Eine gute Orientierung im Gebäude für Ortsfremde und Gelegenheitsnutzer des ÖPNV mittels eines durchgängigen gut erkennbaren Leitsystems sowie fußgängerfreundliche Organisation und Reduzierung von Ladenflächen und Einbauten im Erdgeschoss.
- Ein Serviceangebot für Pendler in Form von Packstationen und anderen Hol- und Bringserviceleistungen.
- Der Verzicht auf großflächige Einzelhandelsangebote und die Beschränkung auf bahnhofsaffine Einzelhandelsangebote, d.h. Einzelhandelsangebote für Besorgungen und Verpflegung „auf dem Weg“.



Aufgrund der hervorragenden Anbindung an das ÖPNV-Netz wird von der Unterbringung zusätzlicher Stellplätze abgesehen werden. Der bestehende Parksuchverkehr für die obere Parkierungsebene des Parkdecks über die Myliusstraße soll entfallen. Die erforderlichen Stellplätze werden zentral über die Bahnhofstraße im Bereich des ZOB-Tunnels erschlossen.

Weiterhin Gültigkeit behalten auch die in den Vorbereitenden Untersuchungen dargestellten Sanierungsziele für das Bahnhofsumfeld Gebiet in den Vorbereitenden Untersuchungen *Die Orientierung und Sicherheit am Ein- und Ausgang ist durch ein Orientierungsleitsystem, die Reduzierung von Schildern und Möblierung sowie eine belagsmäßige Zonierung erreicht.*

Die einheitliche mit barocken Referenzen versehene und barrierefreie Gestaltung rund um den Bahnhof und den ZOB gliedert die Aufenthalts- und Bewegungsbereiche optisch und sorgt bei

Besuchern für einen willkommenen stadtspezifischen Eindruck von Ludwigsburg, sowie bei Einheimischen für einen positiv besetzten Bezugspunkt in ihrer täglichen Mobilität.

Die Myliusstraße ist ganz bzw. zumindest zwischen Alleenstraße und Bahnhof vom MIV befreit.

Weiteres Vorgehen und Beschlussvorschlag

Um auf die künftige Entwicklung des Bahnhofsgebäudes Einfluss zu nehmen, stehen der enge Austausch mit dem Eigentümer und ein konstruktiver Dialog an erster Stelle.

Um die Position der Stadt in diesen Gesprächen zu stärken gilt es, die **Sanierungsziele** rechtlich abzusichern.

Dann können diese gegenüber den wirtschaftlichen Interessen des Erbbauberechtigten gemäß § 134 (4) S. 1 Baugesetzbuch abgewogen werden.

Da die bisherige Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und der Stadt alleine nicht ausreicht, um die Interessen des Gemeinwohls an dieser Stelle zu sichern, empfiehlt die Verwaltung die Sanierungsziele für das Empfangsgebäude wie oben dargestellt zu konkretisieren.

Darüber hinaus empfiehlt die Verwaltung die **Aufstellung eines Bebauungsplanes** für das Bahnhofsgebäude und die angrenzenden Flächen, um auch die städtebaulichen Zielsetzungen zu definieren. Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke Nr. 1234/2, 1234/4 und 1234/5.

Ziel ist die planungsrechtliche Sicherung:

- der künftigen Nutzung als Bahnhofs-Entrée und Mobilitätsdrehscheibe unter Ausschluss großflächiger Einzelhandelsangebote
- einer angemessenen baulichen Dichte insbesondere in Bezug auf das Maß der baulichen Nutzung einschließlich der Höhe baulicher Anlagen und die überbaubaren Grundstücksflächen
- Eine Erweiterung der öffentlich nutzbaren Flächen vor und im Gebäude, um diese im Sinne einer Mobilitätsdrehscheibe mit den umliegenden Verkehrsangeboten (u.a. dem Busangebot am ZOB) besser zu vernetzen.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes werden auch die Ergebnisse des Ideen- und Realisierungswettbewerbs Bahnhofsareal Ludwigsburg berücksichtigt.

Unterschriften:

Martin Kurt

Peter Fazekas

Finanzielle Auswirkungen?				
<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: EUR	
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler: FB23, Stabstelle Wirtschaftsförderung, FB 32/ Stabstelle Bahnhofsbeauftragter



LUDWIGSBURG

NOTIZEN