

Stellungnahme zur Machbarkeitsuntersuchung „Bootschleusenanlage“ vom 25.05.2022, Verfasser Inros Lackner SE

1. Vorbemerkungen:

Die Erarbeitung dieser Machbarkeitsuntersuchung (nachfolgend kurz Studie) wurde im März und Mai 2021 gemeinsam mit unserem Verein mit einem positiven Start begonnen. Leider blieb es dabei bis zur Aushändigung der fertigen Studie an uns am 15. Juli 2022.

D.h., während der gesamten Erarbeitung, Auswertung bis hin zur Veröffentlichung war die Meinung und das umfangreiche Wissen des Mühlendammschleusenvereins für die Bearbeiter der Studie offensichtlich nicht von Interesse.

Die zeitgleiche Verteilung an die Bürgerschaftsmitglieder und an die Presse ohne jegliche Stellungnahme unseres Vereins und damit deren einseitige Information und Beeinflussung belegt ebenso ein fehlendes Interesse der Stadtverwaltung an einer echten Zusammenarbeit zugunsten eines feststehenden Ziels.

Eine echte Bürgerbeteiligung sieht anders aus, und ist offensichtlich nicht gewollt!

Damit blieben wesentliche Eckpunkte bei der Studie unberücksichtigt, die bei ihrer Berücksichtigung eine völlig andere Auswertungsgrundlage der Variantenbewertung hätten ergeben müssen.

Damit sind die Aussagen in der Zusammenfassung der Studie realistisch betrachtet, im Wesentlichen falsch.

Eine Bewertung ohne das nachfolgend dargelegte Potential für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock bleibt einseitig, vorgefasst und musste letztendlich zu einer Fehlentscheidung führen.

Die Risiken wurden eingehend und allseitig beleuchtet. Jedoch wurden die möglichen positiven Potentiale für die Entwicklung des Areals, für das Wohnumfeld und die Anwohner auch mit Hinsicht auf den historisch wertvollen Bestand nicht berücksichtigt und völlig ausgeblendet.

Hier wurde das gesamte städtebauliche Anwohnerpotential nicht berücksichtigt.

Die einseitige Betrachtung der Bedeutung der Schleuse für den Wassertourismus, (deren Entwicklung ja auch verhindert werden soll), negiert die Bedeutung der Mühlendammschleuse inkl. des gesamten Geländes für die Rostocker Einwohner, insbesondere der angrenzenden, sich dynamisch entwickelnden Stadtteile Brinkmannsdorf, Dierkow und Steintor-Vorstadt, sowie des angrenzenden Landkreises mit den Gemeinden Kessin und darüber hinaus.

Denn wo gibt es für die Bürger in diesen Gegenden eine bessere Möglichkeit der Naherholung und Freizeitgestaltung mitten im natürlichen Umfeld der Warnow?

Unsere Bürger brauchen und wünschen sich genau das:

- o Wohnumfeldverbesserungen
- o Rückzugsorte ins Grüne
- o Erholungstourismus am Wasser

- o einen ungeteilten Fluss, um zwischen Ober- und Unterwarnow problemlos wechseln zu können, damit können nicht nur aktive Wassersportler, sondern alle Wassertouristen (auch mit Handicap) eingebunden werden
- o der Fluss gehört in seiner Gesamtheit zu Rostock, so wie auch ein funktionsfähiges technisches Denkmal zur Identität der Hansestädter gehört, dass es auch künftige Generationen zu erhalten gilt
- o die Rostocker Mühlendammschleuse ist nicht irgendeine Schleuse, sondern die einzige weit und breit und eine der ältesten überhaupt, erbaut auch auf Initiative einer Rostocker Bürgerbewegung – wir können eine Tradition in Rostock fortsetzen – Rostock war die führende erste treibende Kraft der Hansebewegung – wollen wir jetzt unsere wenigen Identitätsmerkmale untergehen lassen?

In diesem Zusammenhang darf ich an die 10.700 Bürger erinnern, die unsere damalige Petition „Rettet die Mühlendammschleuse“ unterzeichnet haben und deren Willensbekundung mit dieser Studie mit Füßen getreten wird!

Und nicht zu vergessen: auch der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestags sprach sich für den Erhalt der Schleuse aus!

Der Landesanglerverband Mecklenburg-Vorpommern und der Deutsche Angelfischerverband e.V. haben in ihren jüngsten Ausgaben der Zeitschrift „angeln“ (3-2022) und ihrer Webseite

(<https://dafv.de/referate/gewaesser-und-naturschutz/item/559-wir-haben-unsere-gewaesser-ruiniert>)

zum Fischsterben im August 2022 in der Oder genau auf dieses Problem hingewiesen. Seit 100 Jahren haben wir unsere Flüsse in die Hände von Wasserbauingenieuren gelegt, die sie verbuhnen, begradigen, betonbewehren, aufstauen und zahlreiche Vollsperrungen für Fische bauen. Dazu kommen Wasserentnahme und die Verstromung der Fließenergie! Das unsere Flüsse ihr Wasser und die darin enthaltene Fließenergie als Lebensraum für die angestammten Tiere und Pflanzen selbst brauchen, scheint nicht klar zu sein. Das wir hier für rückwirkende Fehler endlich in die Verantwortung gehen müssen, scheint auch in Rostock mit der Warnow als bestes Negativbeispiel nicht klar zu sein.

Unser Fluss trägt ebenso die Altlasten in sich, das Wasser und die Fließgeschwindigkeit wird ihm genommen, die Oberwarnow versandet, die Niederschläge reduzieren sich und die Oberwarnow stinkt schon vor der alten Schleusenkammer, worauf warten wir noch. Sollen hier auch erst alle Fisch hochkommen damit der Letzte begreift, welcher Frevel hier mit dem Zuschütten begangen worden ist?

Wir müssen uns endlich unserer Verantwortung stellen, gemachte Fehler an der Natur nicht fortführen. Wir sollten dazu übergehen eine Wiedergutmachung gegenüber dem Fluss anzugehen, den Fluss mit seinen Problemen ernst nehmen. Es ist unsere Pflicht ihn in seinem und in unserem Interesse regelmäßig zu pflegen, von Altlasten zu befreien und ihn nur vorsichtig zu bewirtschaften.

*Damit ist unser Statement eindeutig: Der jetzige Zustand ist nicht nur unhaltbar und inakzeptabel, sondern auch ein Armutszeugnis für die Hansestadt Rostock!
Es muss wieder eine funktionstüchtige Schleuse geben!*

2. Zu den einzelnen Punkten der Zusammenfassung der Studie:

Zu 1. Umwelt und Natur

Ein schädlicher Einfluss der Öffnung der MDS wird hier nur einseitig auf den Wassertourismus abgestellt, der Zugang zur Oberwarnow ist seit 1980 für jeglichen Motorbootverkehr ab der Geinitzbrücke gesperrt, hier ändert die Öffnung der MDS nichts. Der muskelkraftbetriebene Tourismus wächst mit oder ohne eine Schleuse ungehindert und wird sich nicht aufhalten lassen. Ob dieser für Umwelt und Natur schädlich ist, muss eine Umweltverträglichkeitsstudie ermitteln, die es nicht gibt, somit wurde ein ganzes Spektrum für die die Belange des Natur- und Umweltschutzes außer Acht gelassen.

Die die dauerhafte Sperrung des Flusslaufes wird für die Umwelt einen viel gravierenden schädlicheren Faktor darstellen (Versandung, Altlasten in der Oberwarnow, fehlende Fließgeschwindigkeit, fehlende Fischwanderungen aufgrund eingeschränkter Durchlassfähigkeit etc.).

Die Stadt und der Landkreis müssen sich jetzt entscheiden, ob wir den Menschen komplett aus der Oberwarnow verbannen wollen oder ob wir bewusst mit der Natur leben und uns auch um deren Belange kümmern, dazu gehört auch dass wir uns um unseren Fluss kümmern.

Zu 2. Hochwasser- und Trinkwasserschutz

Dies erstmalig nach dem Hochwasser am 02.01.2019 aufgeworfenen Argument wird in der Studie herangezogen, um jeglichen Schleusenbetrieb abzulehnen.

Wie auch an anderer Stelle der Studie werden negative Prognosen hinsichtlich der Nutzbarkeit bei den Risiken sehr deutlich aufgeführt, dass es jedoch europäische Vorgaben gibt – wie die Trinkwassergewinnung auf Grundwasser umzustellen und das dies in Rostock auch künftig zu völlig veränderten Betrachtungsweisen führen kann wird nicht erwähnt und auch nicht betrachtet. Damit kann aber auch die künftige Nutzbarkeit entgegen den Aussagen in der Studie unter Punkt 4.4 (Seiten 12 ff) genau andersherum betrachtet werden. Also positiv im Interesse des Erhalts der Schleuse, warum wurde darauf nicht eingegangen?

Wir müssen unserer Umwelt schützen, aber was hat sich verändert: die Warnow ist seit 1980 nur bis zur Geinitzbrücke motorisiert schiffbar und auch dies ist in Verbindung mit dem Erhalt eines funktionsfähigen Denkmals durchaus erhaltenswert und für den Tourismusfaktor bis zur Schleuse notwendig (z.B. die bereits seit längerem vorliegende Idee der Möglichkeit von elektrisch betriebenen Fähren hier anzulegen und einen Gastronomiestandort zu fördern).

Das gesamte Gelände der MDS ist planungstechnisch - wenn politisch gewollt – sehr gut entwicklungsfähig für so einen das Wohnumfeld aufwertenden Standort, ohne die noch vorhandene höher gelegene Trinkwasserentnahme zu gefährden. Die Variante 3 wurde mit nicht richtigen Begründungen bezüglich des gefährdeten Trinkwasserschutzes (zu keiner Zeit gefährdet gewesen) und den Hochwasserschutz für künftige Generationen auf höherem Niveau zu gewährleisten im Schnellverfahren umgesetzt, tatsächlich wurde mit dem 2019

errichtetem Damm nur das gleiche Niveau, wie mit der den ehem. Flutoren der Schleuse hergestellt. D.h., auch hier fallen somit wie bei allen anderen Varianten künftig Kosten für die höhere Sicherung gegen Hochwasser an. Wurden diese auch bei der Variante 3 berücksichtigt?

Ergänzend sei erwähnt, dass der Hochwasserschutz an der Schleuse unwirksam ist, solange große Abschnitte des Mühlendamms ein niedrigeres Niveau haben.

Zu 3. Denkmalschutz

Die Schlussfolgerungen der Studie zur Denkmalsbewertung der einzelnen Varianten ist nach unserer Auffassung eindeutig falsch. Kann der derzeitige zugeschüttete Zustand und das Fragment einer Schleuse gleich bewertet werden mit einer funktionstüchtigen Schleuse unter dem gleichzeitigen Erhalt von historischer Bausubstanz?

Den besten Substanzerhalt und die Verdeutlichung einer Schleuse kann nur eine funktionsfähige Schleuse darstellen, hier liegt die Variante 0 eindeutig vorn, auch was die Gestaltung der äußeren Anlagen insgesamt beinhaltet, selbst die technisch wohl notwendige und mögliche Variante 1 hat hierbei größeres Potential.

Eine sehr einseitige Betrachtungsweise zugunsten der Variante 3 hat hier wohl zu dieser Aussage geführt, dass nur eine zugeschüttete Schleuse eine gute Schleuse sei, diese Bewertungsansätze sollten richtige Fachleute überprüfen, wir als Verein können diese Ansätze jedenfalls nicht mittragen.

Zu 4. Art und Auswirkung der touristischen Nutzung

Auch hier wieder eine einseitig lastende Aussage, dass nur landseitige Touristen davon profitieren. Die Nutzung der Oberwarnow mit Schiffsverkehr ist bis zur Geinitzbrücke erlaubt, warum wird hier ein Verbot von vornherein unterstellt?

Darüber hinaus können viele Einwohner der Stadt Rostock aus den anliegenden Bootshäusern und Kleingärten mit ihrem vielen Booten den Stadthafen nicht mehr erreichen und die Schleuse nicht mehr nutzen, umgekehrt können viele Wassertouristen den Bereich bis zur Geinitzbrücke nicht mehr nutzen.

Ganze Wassersportlergruppen werden wieder komplett in der Studie ausgegrenzt (alle größeren Boote, alle Bootsfahrer mit Handicap, Ruderer, Wasserwandergruppen, Begleitboote, Angelboote, Rettungsboote, Feuerwehr, Unterhaltungsboote im Zusammenhang mit der künftigen Sanierung der Altlasten in der Warnow und der Ausbaggerung der Sedimente etc.).

Zudem liegen über die Bedeutung der touristischen Nutzung des Schleusengeländes für „Nicht-Wassertouristen“, sprich als Naherholungsgebiet, hinreichend Dokumente vor.

zu 5. Betrieb und Unterhaltung

Die Betriebskosten sind zwar bei den Varianten 0 bis 2 höher als bei der Variante 3 ausgewiesen, aber die Kosten einer auch bei Variante 3 notwendigen regelmäßige Bauwerksinspektion wurden nicht in die Bewertung einbezogen?

D.h. die Inspektion, Wartung Reparatur der noch vorhandenen

Schleusenkammern muss in jedem Fall erfolgen.

Dabei sollte nicht vergessen werden, dass nach der Bauwerksinspektion im Jahre 2019 und der unmittelbar danach erfolgten Verfüllung der Kammer es keine Instandsetzungsarbeiten (z.B. die Abdichtung der Undichtigkeiten in den Wänden und im Boden, Instandsetzung von Ober- und Unterhaupt) an der Schleusenammer gab! Absolut gesehen sind diese Kosten jedoch untergeordnet in der Kapitalisierung ihrer Höhe anzusehen, diese in der Auswertung mit gleichem Maßstab als Gewichtung einzubeziehen ist nach unserer Auffassung als fehlerhaft einzustufen. Angenommen, die Kosten sind korrekt vergleichbar angesetzt liegt die kapitalisierte Differenz von jährlich 3.000 € hier unter 100.000 € zum Betrachtungs-stichtag.

zu 6. Realisierungszeitraum

Seit dem 01.10.2011 (11 Jahre!) wird für die im Vorfeld zugesicherte und versprochene Wiedereröffnung und damit den Erhalt des technischen Denkmals gewartet. Da kommt es auf 2 Jahre Planung und Realisierung auch nicht mehr an. Aus der Historie kann man ersehen, dass hier einigen (bekannten und benannten) Beteiligten am Bauwerk in Bund, Land und Stadt eine wesentliche Rolle bei der Verhinderung und Verzögerung der ursprünglich gesicherten Sanierung zukommt, und die so eine zügige Instandsetzung verhinderten.

Hier sollte sich die Politik in der Pflicht sehen auch eine Wiedergutmachung an den schon langen wartenden Rostockern zu leisten, zumal der Gewinn einer sanierten und funktionierenden Mühlendammschleuse nicht nur dem Fluss sondern auch allen Rostockern zugutekommt, denn es geht auch darum, uns ein Stück Hanse-Identität zu bewahren und zusätzlich um einen wesentlichen Wertzuwachs in der Wohnqualität. Rostock ist eine Stadt am Wasser, und das ist nicht nur die Ostsee, sondern auch und vor allem die Warnow mit ihrer Schleuse!

zu 7. technische Machbarkeit

Es liegt in der Natur der Sache, dass wenn ein Fluss abgeschnitten wird, sich vor der Staustufe um das Wehr alle Sedimente ablagern, insbesondere auch im Zufahrtskanal zur Schleuse.

Insofern ist es bei der Nutzung unseres Flusses und damit der Oberwarnow insbesondere für unser Trinkwasser auch unsere Pflicht als Rostocker, sich um die regelmäßige Unterhaltung des Wasserweges zu sorgen. Nur ein Verbot der Boote und des Tourismus in der Oberwarnow entbindet uns nicht von der Verantwortung uns um die Belange des Flusses zu kümmern, dazu gehören

- die regelmäßige Entfernung der Sedimentablagerungen
- die künftige Beseitigung von Altlasten und des Totholzes welches sich vor der Staustufe ansammelt
- eine die Fischwanderung der Kleinfische zu ermöglichen, was jetzt über das benachbarte Wehr nur bedingt möglich ist (eine Funktion welche übrigens die Schleuse zuvor hervorragend übernommen hat, wie die früher beobachteten Glasaal-Schwärme in der Schleuse belegen); bei Variante 3 völlig ausgeschlossen!
- wenn gewährleistet werden soll, dass die Wassersportler und Ruderer die

Oberwarnow weiter nutzen, müssen wir auch das Freihalten der Fahrrinne gewährleisten; es zeigt sich bereits jetzt eine starke Verschlammung des Kanals verbunden mit einem starken Wasserpflanzenwuchs, der jeglichen Bootsverkehr behindert und bereits zu stinken beginnt

- warum diese Unterhaltungsmaßnahmen nicht in der Variante 3 in der Studie berücksichtigt werden und die Kosten als aufwendiger für die Varianten 0 bis 2 analysiert werden ist hier für uns nicht nachvollziehbar, eine sehr einseitige Betrachtungsweise, denn auch bei der Variante 3 müssen regelmäßig Ausbaggerarbeiten vorgenommen, um eine vollständige Verlandung zu verhindern

Es wird weiter in der vorliegenden Studie unterstellt, dass der Aufwand bei allen Varianten größer wäre, außer bei der angeblich fertigen Variante 3.

Tatsächlich gibt es außer für die kleinen Wassersportler keine Anlegemöglichkeiten für Wasserboote, es gibt keinen baulich gestalteten Vorhafen im Ober- und Unterwasser, wo bitte legen andere Wassersportler an, um das Schleusengelände nutzen zu können?

Die Aussage, dass die Wasserwanderer die überwiegenden Nutzer der Variante 3 wären, muss damit widersprochen werden, denn eben das Auf- und Abbauen der größeren Wanderboote stellt sich insgesamt zu aufwendig als Hindernis an der Umtragestelle dar.

zu 8. rechtliche Machbarkeit

Tatsächlich wurde die Machbarkeit nicht beleuchtet und abgeklärt, welche Ergebnisse wurden in den letzten gemeinsamen Beratungen zwischen Bund, Land und Stadt im Zuge der Übernahmeverhandlungen der Unterwarnow und der Schleuse erzielt – trotz Verhandlungen gibt es keine veröffentlichten Ergebnisse diesbezüglich – warum?

Genau diese Abstimmungen zwischen den Beteiligten sind aber notwendig und führten schon zur Blockade der durch das WSA ehemals geplanten turnusmäßigen Sanierung.

Die Mühlendammschleuse diente einst als Highlight, als es um die Übernahme der Unterwarnow für die BUGA ging (siehe OZ 23. Mai 2019), wird sie jetzt wieder fallen gelassen?

Die Sedimente werden als rechtliches Problem nur für die Varianten 0 bis 2 aufgeführt, eine wiederum sehr einseitige Betrachtungsweise.

Offensichtlich glauben die Beteiligten, dass mit Zuschnitten getreu dem Motto nichts sehen und nichts Wissen alles nicht real ist, eine Betrachtungsweise, von welcher wir uns verabschieden sollten.

zu 9. wirtschaftliche Machbarkeit

Auch hier wurden die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Studie oberflächlich betrachtet und nicht belegt. Es wurden bisherige Zusagen, z.B. der Landesregierung, nicht im Interesse der Umsetzung zur Erhaltung des technischen Denkmals nochmals eingeholt. Damit wird suggeriert, dass Zusagen der Förderung nicht mehr eingehalten werden. Klar ist, dass eine steigende Preisentwicklung die

Eigenmittel der Stadt erhöhen. Wie eingangs erwähnt müssen wir uns jedoch unserer Verantwortung stellen oder ist umgekippter Fluss am Ende besser?

Die Begründung mit dem fehlenden Tourismus hinkt, auf die bisherigen Förderzusagen des Landes und des Bundes zur Unterstützung der Umsetzung des Vorhabens der Inbetriebsetzung wird nicht mal hingewiesen.

Der damit mögliche verbleibende reduzierte Eigenanteil von nur 5% der Gesamtanierungssumme durch die Stadt, wird nicht einmal erwähnt.

Es wird nur auf die angeblich „billigste“ Alternative des bereits erfolgten Zuschüttens verwiesen ohne tatsächlich auch hier die anfallenden künftigen Kosten (s.o.) und das Ökosystem insgesamt zu betrachten.

Auch in der Variante 3 sind die Instandhaltungskosten in nicht geringer Höhe einzuplanen und die hier ebenfalls erforderliche Gestaltung der Zufahrtskanäle mit Uferbefestigungen, Dalben und Vorhäfen, die nach der ersten Machbarkeitsstudie des gleichen Autors mit bis zu 400.000,00 EUR zu Buche schlagen können.

Zu den Genehmigungsrisiken

Ja, es gibt immer Risiken und auch Hindernisse, es bleibt die Frage, ob wir es schaffen uns den Aufgaben zu stellen oder vor allen Problemen wegzulaufen.

Wollen wir gemeinsam den Rostockern ihre Schleuse zurückgeben und damit gleichzeitig zur Verbesserung der Durchlassfähigkeit des Flusses beitragen?

Mit der umgesetzten Verfüllungsvariante 3 wurden hier falsche Tatsachen im Vorfeld als Begründung suggeriert und vollendete Tatsachen geschaffen.

Die vorliegende Studie ist wiederum sehr einseitig darauf abgestellt, auch diese Variante 3 der Verfüllung als das „sogenannte Optimum“ darzustellen – es liegt halt immer im Auge des Betrachters. Der Fluss kommt dabei auf jeden Fall zu kurz.

Zur Finanzierung/Baukosten

Statt das Risiko der möglichen nicht förderfähigen Einstufung durch das Land zu bewerten, könnte man in der Studie auch den Mehrwert für die ortsansässigen Rostocker betrachten und so das vorhandene Einwohnerpotential an dieser Stelle nutzen, insbesondere zugunsten der angrenzenden Stadtteile.

Für die Bereitstellung der Fördermittel wurde auf Bundes- und Landesebene durch den Verein für Fördermittelzusagen gekämpft, jetzt besteht ein Risiko in der Studie und sie werden einfach ausgeblendet, warum?

Zur Nutzbarkeit

Der Pegelunterschied *könnte* um 2050 zu einer Einschränkung des Schleusenbetriebes führen und unter den gegebenen Bedingungen unsere Trinkwasserversorgung aus Oberflächenwasser gefährden.

Ein Blick in die Zukunft sollte dann aber auch das mögliche andere Szenario wie unter Punkt 2 bereits ausgeführt beleuchten - kein Trinkwasser mehr aus dem Oberflächenwasser, sondern aus dem Grundwasser, dann braucht es den Pegelunterschied nicht mehr (eine Aufgabe der Zukunft).

An dieser Stelle macht man aber in der Studie aus dem „könnte“ eine Tatsache

und begründet damit die Vorzüge der Variante 3 bzw. die fehlende Machbarkeit einer Schleuse.

An anderen Stellen könnte der Betrachter auch positiver denken, z.B. bei der nicht abgeklärten Finanzierung? Warum?

Bei gutem Willen kann man bis 2050 unsere Schleuse weiter nutzen, der Fluss mit seiner Gewässerbiodiversität wird es neben den Anwohnern auf jeden Fall danken und keiner weiß wohl abzuschätzen, wie sich weiter Umwelt, Wissenschaft und Technik bis dahin entwickeln.

Zur Haushaltsmittelbedarfsabschätzung

Wie bereits dargelegt, sind bei der „Vorzugsvariante 3“ der Verfasser der Studie nach unserer Meinung vielfach falsche Ansätze getätigt worden, so z.B. bei:

- den Instandhaltungskosten der Anlage
 - den Unterhaltungskosten der Schleuse und des Flusses
 - den Baukosten für die Nebenanlagen
 - den möglichen Fördermitteln des Landes
-
- der Bewertung der Nutzbarkeit und des Mehrwertes für die Bevölkerung
 - die Bewertung der Nachteile für den Fluss und seine Gewässerbiodiversität

Daraus ergeben sich für die in der Studie enthaltene Tabelle teils erhebliche Abweichungen wie dargestellt.

Das ein (halb)fertiges Bauwerk günstiger ist als der Erhalt und die Sanierung einer fast 140 Jahre alten Schleuse ist sicher einleuchtend, dazu hätte es keine aufwändige Studie bedurft.

Aber unter Betrachtung aller Aspekte und der nicht immer vordergründig zu bewertenden Finanzen sollte die Entscheidung eindeutig zugunsten einer funktionstüchtigen Schleuse mit einem touristischen Umfeld ausfallen.

Passend dazu ein Zitat der Cree-Indianer:

„Erst wenn der letzte Baum gerodet, der letzte Fluss vergiftet, der letzte Fisch gefangen ist, werdet ihr merken, dass man Geld nicht essen kann.“

Rostock, 12. September 2022



Detlef Krause
Vorsitzender