

Aktenzeichen

Kitzingen, 11.10.2024

11-MIG

Federführung: Sachgebiet 11

Vorlage-Nr.: SG 11/476/2024

Bearbeiter: Frank Albert

Tel.Nr.:

| Beratungsfolge: | Status:öffentlich/nicht öffentlich | Termin: |
|------------------------------|------------------------------------|------------|
| Verkehrs- und ÖPNV-Ausschuss | öffentlich / Beschluss | 25.10.2024 |
| Kreisausschuss | öffentlich / Beschluss | 25.10.2024 |
| Kreistag | öffentlich / Beschluss | 28.10.2024 |

Mainschleifenbahn

Reaktivierungsvorhaben

Weiteres Vorgehen

Anlagen:

2024-10-14_MIG_High Level Betrachtung_Varianten Fortführung MIG_final

I. Vortrag:

Die Mainschleifenbahn-Infrastruktur-Gesellschaft mbH (MIG) verfügt nach wie vor nicht über eigenes Personal.

Per Geschäftsbesorgungsvertrag zwischen der MIG und dem Kommunalunternehmen des Landkreises Würzburgs hat die MIG gesamt 1,3 VZ – aktuell gültiger Vertrag befristet von 01.01.2024 – 31.12.2024 – zur Verfügung:

1,0 der Personalkosten TVöD EGr. 12 (Projektleitung und deren Stellvertretung)
0,3 der Personalkosten TVöD EGr. 9 (weitere KU-Dienstleistungen entsprechend § 1 Abs. 2, insbes. für Finanzbuchhaltung, Assistenz und Öffentlichkeitsarbeit)

Seit Dezember 2022 konnte mit der 08 16 Projektmanagement GmbH aus München eine Projektsteuerung vertraglich an das Reaktivierungsvorhaben gebunden werden.

Darüber hinaus hat die MIG zwei nebenamtliche Geschäftsführer, Herrn Thomas Götz, Landratsamt Würzburg und Herrn Frank Albert, Landratsamt Kitzingen, die diese Tätigkeit zusätzlich zu ihren regulären Anstellungsverhältnissen ausüben.

Ursprünglich geplant war, dass die MIG das vollständige Reaktivierungsvorhaben umsetzt,

sich währenddessen zu einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) transformiert und die Strecke nach erfolgreicher Reaktivierung betreibt (nur die Schieneninfrastruktur. Kein Eisenbahnverkehrsunternehmen.). Mit Betrieb der Strecke und der Erhebung von Trassen- und Stationsentgelt sollte die Reaktivierung refinanziert werden. Für den Unterhalt und Betrieb der Strecke für den regelmäßigen SPNV sind jedoch u. A. zu jeder Zeit Gleisbauer, Elektriker, Eisenbahnbetriebsleiter etc. vorzuhalten. Auch sollte man über entsprechende Schienenfahrzeuge verfügen oder per Subunternehmervertrag an sich binden. Derartige Investitionen können sich für die MIG mit hoher Wahrscheinlichkeit betriebswirtschaftlich nicht amortisieren, weswegen sich die Strecke durch die MIG in keinem Szenario wirtschaftlich betreiben lassen kann.

Die bisherige Struktur der MIG, ohne eigenes Personal; mit oben beschriebenem Team, stößt bei der Umsetzung des Reaktivierungsvorhabens zunehmend an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Ein derart komplexes Projekt lässt sich dauerhaft nicht in beschriebenen Strukturen effizient, effektiv und wirtschaftlich sinnvoll vorantreiben. Die MIG verfügt nicht über tiefgehendes Know-how oder Erfahrungen mit Schieneninfrastruktur und Baumaßnahmen im Eisenbahnbereich. Die Herausforderungen einer Reaktivierung, gepaart mit der Herausforderung, dieses Projekt synchron mit der Ortsumgebung Prosselsheim in Fertigstellung zu bringen, bedarf deutlich mehr Zeit und Kompetenzen.

Aus diesen Gründen hat die MIG Geschäftsführung seit Ende 2023 Vorgespräche mit verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen geführt und ausgelotet, ob Interesse an einer Übernahme des Reaktivierungsvorhabens besteht. Stand heute gibt es zwei Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit sehr großem Interesse an einer Übernahme des Reaktivierungsvorhabens und dem späteren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur.

Die Geschäftsführung hat auf Grundlage verschiedener Gespräche mehrere Szenarien entwickelt, wie das Reaktivierungsvorhaben abgeschlossen und die Strecke betrieben werden kann.

Da die MIG als GmbH eine Gesellschafterstruktur der öffentlichen Hand mit Ausnahme des Fördervereins Mainschleifenbahn e.V. aufweist, ist die Übertragung des Reaktivierungsvorhabens, ob im Verkauf oder in Kooperation mit einem EIU, rechtlich kompliziert.

Aus diesem Grund hat sich die Geschäftsführung in Abstimmung mit der Gesellschafterversammlung der MIG dazu entschieden, das Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmen KPMG zu beauftragen, gemeinsam mit der MIG, dem Förderverein und dem aktuellen EIU Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn mbH oben genannte Szenarien zu betrachten und Handlungsempfehlungen zu erarbeiten.

Dabei haben sich zwei Varianten zur weiteren Professionalisierung herauskristallisiert, die aus Sicht des Reaktivierungsvorhabens, des Zeitplans, der MIG Geschäftsführung als auch KPMG unter nachfolgender Prämisse *„Die MIG führt das Projekt fort, beauftragt insbesondere noch im Jahr 2024 die Vertragsstufe 2 (LPH 3/4) bei den bislang eingebundenen*

Planungsbüros und bereitet parallel die weitere Professionalisierung des Projekts vor“ am sinnvollsten sind:

Variante 1: Übergabe des Reaktivierungsprojekts an ein EIU spätestens bis zum Abschluss LPH 4

Die MIG (gemeinsam mit Förderverein und Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn) veräußert und übergibt das Projekt – bei gleichzeitiger Sicherstellung der erforderlichen Einflussnahme-Möglichkeiten – mit sämtlichen Rechten und Pflichten an ein EIU.

Variante 2: Kooperation mit einem EIU

Die MIG (gemeinsam mit Förderverein und Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn) und ein EIU schließen eine vertragliche Kooperation (Joint Venture), die eine Zusammenarbeit im Hinblick auf das definierte Ziel „Zurverfügungstellung der Schienenstrecke für den SPNV“ regelt.

Nachfolgende Rahmenbedingungen bzw. Anforderungen müssen hierbei aus Sicht von KPMG beachtet werden (siehe auch Anlage):

| | Anforderungen / Rahmenbedingungen | Anmerkung |
|-------------------------------|---|---|
| Kosten / Finanzierung | Annahme: Möglichkeit zur Refinanzierung von Investitionskosten während der Projektlaufzeit durch Einnahmen aus dem Betrieb der Schieneninfrastruktur. Aktueller Fokus der MIG: Bilanzverlust geringhalten; im Idealfall "schwarze Null" gegen Übergabe der bisherigen Planunterlagen. | Betriebswirtschaftl. Betrachtung (Gegenüberstellung realistischer Kosten / Erträgen über die Projektlaufzeit) ist vorgesehen. |
| Eigentum / Verfügungsbefugnis | Planunterlagen (Eigentum der MIG): Können einem Dritten zur Verfügung gestellt / verkauft werden. Schienenstrecke (Eigentum des Fördervereins): Pacht (Vorzugsvariante) oder Kauf durch einen Dritten unter bestimmten Voraussetzungen (insb. Streckenerhalt) möglich. | Vor einer Überlassung bzw. einem Verkauf der Planunterlagen wäre deren Wert zu ermitteln. |
| Zeitplan / Zielermin | Um den Zielermin 12/2028 aufrechterhalten zu können, müssen die Leistungsphasen 3 und 4 zwingend noch in 2024 beauftragt werden. | |
| Käufer / Pächter | Um eine weitere Professionalisierung zu erreichen, kommt als Käufer / Partner nur ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen | Keine Präferenz, ob öffentliches oder privates EIU. |

| | | |
|----------------------------|---|---|
| | (EIU) in Betracht. | |
| Governance / Einflussnahme | MIG / Gesellschafter benötigen Möglichkeiten zur Einflussnahme (mind. Sperrminorität) bzw. zur Rückübernahme des Projekts (z.B. bei Insolvenz.) | |
| Projektförderung | GVFG-Förderung ist zwingende Voraussetzung für die Realisierung des Projekts. Förderbedingungen der bisherigen RZCIPNE-Förderung sind zu beachten. | Grundsätzl. Zusage des BMDV für GVFG-Förderung liegt vor. |

KPMG kommt zu vorläufigen Bewertungen der beiden genannten Varianten:

| | Variante 1: Übergabe | Variante 2: Kooperation |
|--|---|---|
| Kommunal-wirtschaftsrecht <u>Umsetzbarkeit:</u> <i>In beiden Varianten (+)</i> <u>Umsetzungsaufwand:</u> <i>In Var. 1 voraussichtlich höher als in Var. 2</i> | Beteiligung kommunaler Gremien: Entscheidungsvorbehalte zugunsten der Gesellschafter und deren Gremien (Kreistage / Gemeinderäte / Verwaltungsrat) sind zu beachten. Anzeigepflicht gegenüber Kommunalaufsicht: Im Falle einer Veräußerung von Gesellschaftsanteilen (share deal) muss dies der (Kommunal-) Aufsichtsbehörde mindestens sechs Wochen vor Vollzug angezeigt werden (Art. 84 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LKrO); im Falle eines Verkaufs von Vermögenswerten (asset deal) ist Anzeigepflicht abhängig von den Umständen des Einzelfalls; bei Veräußerung wesentlicher Vermögenswerte ist ebenfalls von einer Anzeigepflicht auszugehen. | Beteiligung kommunaler Gremien: Entscheidungsvorbehalte zugunsten der Gesellschafter und deren Gremien (Kreistage / Gemeinderäte / Verwaltungsrat) sind zu beachten. Anzeigepflicht gegenüber Kommunalaufsicht: Die Kooperation löst für sich genommen keine Anzeigepflichten aus; sollte sich die Kooperation zu einer Übernahme des Projekts entwickeln (siehe Variante 1), ist von einer Anzeigepflicht auszugehen. |
| EU-Beihilferecht <u>Umsetzbarkeit:</u> <i>In beiden Varianten</i> | Anteile bzw. Vermögensgegenstände sind zu marktüblichen Konditionen zu | Auch der Abschluss eines Kooperationsvertrags muss beihilferechtlichen |

| | | |
|---|---|---|
| <p>(+) <u>Umsetzungsaufwand:</u> <i>In beiden Varianten voraussichtlich ähnlich</i></p> | <p>veräußern, um Beihilfen auszuschließen. Auch andere Leistungsaustauschverhältnisse (z.B. Pachtverträge) sind grundsätzlich marktüblich auszugestalten, wenn sie aus staatlichen Mitteln finanziert werden. Marktüblichkeit kann durch Ausschreibungsverfahren (wettbewerblich, transparent, diskriminierungsfrei und bedingungsfrei) oder unabhängiges Wertgutachten (bspw. Benchmarking oder IDW S1) sichergestellt werden.</p> | <p>Anforderungen genügen, d.h. marktüblichen Konditionen entsprechen. Dies kann beispielsweise durch Ausschreibungsverfahren (wettbewerblich, transparent, diskriminierungsfrei und bedingungsfrei) sichergestellt werden. Eine beihilferechtskonforme Finanzierung der MIG bzw. der durch die MIG zu finanzierenden Investitionen ist sicherzustellen.</p> |
| <p>Förderrecht <u>Umsetzbarkeit:</u> <i>In beiden Varianten (+)</i> <u>Umsetzungsaufwand:</u> <i>In Var. 1 voraussichtlich höher als in Var. 2</i></p> | <p>Im Falle einer Veräußerung von Gesellschaftsanteilen bzw. Vermögensgegenständen sind regelmäßig förderrechtliche Mitteilungspflichten zu beachten. Hinsichtlich bestehender Förderungen / Förderzusagen sollten die Auswirkungen einer Veräußerung vorab mit der Bewilligungsbehörde besprochen werden, um eine Förderschädlichkeit auszuschließen.</p> | <p>Der Abschluss eines Kooperationsvertrags führt im Regelfall nicht zu förderrechtlichen Implikationen, soweit damit keine Verfügungen über geförderte Vermögensgegenstände verbunden sind.</p> |
| <p>Vergaberecht <u>Umsetzbarkeit:</u> <i>In beiden Varianten (+)</i> <u>Umsetzungsaufwand:</u> <i>In beiden Varianten voraussichtlich ähnlich</i></p> | <p>Der alleinige Verkauf von Anteilen / Vermögenswerten eines öffentlichen Unternehmens ist ausschreibungsfrei. Eine Ausschreibungspflicht ist anzunehmen, wenn ein Dritter Aufgaben des öffentlichen Unternehmens übernimmt (Öffentlicher Auftrag bzw.</p> | <p>Sofern der Kooperationspartner Aufgaben übernehmen soll, die gemäß § 2 des Gesellschaftsvertrags der MIG obliegen, ist – abhängig vom Auftragswert – auch bei einer Kooperation von einer Ausschreibungspflicht nach</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Konzession i.S.d. GWB).</p> <p>Da der Dritte Aufgaben übernehmen soll, die gemäß § 2 des Gesellschaftsvertrags der MIG obliegen, ist von einer Ausschreibungspflicht nach EU-Vergaberecht auszugehen. Eine Übergabe bzw. ein Verkauf ohne Ausschreibungspflicht würde voraussetzen, dass die bislang öffentlichen Aufgaben (bereits jetzt) vollständig auf den erwerbenden Dritten übertragen werden (sog. materielle Privatisierung).</p> | <p>EU-Vergaberecht auszugehen (entsprechend Variante 1). Dies gilt unabhängig davon, ob es sich bei dem Kooperationspartner um einen privaten Dritten oder um einen öffentlichen Auftraggeber handelt. Insbesondere scheidet eine ausschreibungsfreie öffentlich-öffentliche Zusammenarbeit i.S.d. § 108 Abs. 6 GWB voraussichtlich aus, da diese nach herrschender Meinung eine allen Kooperationspartnern gleichermaßen obliegende öffentliche Aufgabe (sog. Zielidentität) voraussetzt.</p> |
| <p>Schiene- verkehrsrecht</p> <p><u>Umsetzbarkeit:</u> <i>In beiden Varianten (+)</i></p> <p><u>Umsetzungsaufwand:</u> <i>In beiden Varianten voraussichtlich ähnlich</i></p> | <p>Schieneverkehrsrechtlich ergeben sich in den beiden Varianten voraussichtlich keine wesentlichen Unterschiede. Zu beachten: Das EIU wird voraussichtlich eine neue bzw. eigene Betriebsgenehmigung für die Strecke benötigen.</p> | <p>Schieneverkehrsrechtlich ergeben sich in den beiden Varianten voraussichtlich keine wesentlichen Unterschiede. Zu beachten: Das EIU wird voraussichtlich eine neue bzw. eigene Betriebsgenehmigung für die Strecke benötigen.</p> |
| <p>Gesellschaftsrecht / Vertragsrecht</p> <p><u>Umsetzbarkeit:</u> <i>In beiden Varianten (+)</i></p> <p><u>Umsetzungsaufwand:</u> <i>In Var. 1 voraussichtlich höher als in Var. 2</i></p> | <p>Gesellschafts- bzw. vertragsrechtlich ist eine Übergabe bzw. ein Verkauf unter Berücksichtigung der skizzierten Anforderungen und Rahmenbedingungen umsetzbar. Je nach Ausgestaltung kann eine Pflicht zur notariellen Beurkundung des Kaufvertrages</p> | <p>Gesellschafts- bzw. vertragsrechtlich ist eine Kooperation unter Berücksichtigung der skizzierten Anforderungen und Rahmenbedingungen umsetzbar. Ein reiner Kooperationsvertrag bedarf in der Regel keiner</p> |

| | | |
|--|--|--------------------------|
| | bestehen (insb. bei einem share deal). | notariellen Beurkundung. |
|--|--|--------------------------|

Das Zwischenfazit von KPMG:

Nach vorläufiger Einschätzung sind sowohl Variante 1 als auch Variante 2 rechtlich umsetzbar. Variante 1 wäre mit einem höheren Umsetzungsaufwand verbunden als Variante 2.

Das Reaktivierungsvorhaben hat darüber hinaus zeitliche, finanzielle und politische Implikationen, die ebenfalls zu bedenken sind. Aus Sicht von KPMG sind diese nachfolgend:

Zeitliche Implikationen sprechen für eine Kooperation

Eine kurzfristige weitere Professionalisierung des Projekts erscheint in Anbetracht des geringeren Umsetzungsaufwandes besser im Wege einer Kooperation realisierbar als über eine- unmittelbare Übergabe / einen unmittelbaren Verkauf des Reaktivierungsprojekts an einen Dritten.

Die Erkenntnisse aus den bisherigen Gesprächen der MIG mit Marktteilnehmern deuten nach unserem Verständnis ebenfalls darauf hin, dass eine Übergabe / ein Verkauf einen größeren zeitlichen Vorlauf benötigen würde als eine Kooperation

Finanzielle Implikationen sprechen für eine Übergabe

Bei einer Übergabe / einem Verkauf des Reaktivierungsprojekts geht die MIG davon aus, dass für die finanzierenden Landkreise in Zukunft keine weiteren Investitionskosten entstehen und zudem ein Veräußerungserlös für bestehende Vermögenswerte erzielt werden kann.

Im Falle einer Kooperation sind zunächst weitere finanzielle Aufwände für die MIG bzw. für die finanzierenden Landkreise zu erwarten, da bei einer Kooperation zunächst Know-how bzw. Leistungen eines Dritten bezogen werden. Die Höhe der Aufwände wird maßgeblich davon abhängen, in welchem Umfang sich der Kooperationspartner einbringen soll. Weiterhin wird entscheidend sein, welche künftigen Erträge der Vertragspartner für den Fall einer Übernahme aus der Kooperation erwartet und inwieweit diese Erträge unmittelbar oder später gegengerechnet werden können.

Politische Implikationen sprechen für eine Kooperation

Bei einer Übergabe wird das Reaktivierungsprojekt an einen Dritten veräußert und damit die Möglichkeiten der künftigen Einflussnahme auf das Projekt reduziert. Zwar sind insoweit vertragliche Gestaltungsmöglichkeiten denkbar (z.B. Zweckbindung, Rücktrittsrechte etc.), jedoch werden die Möglichkeiten zur Einflussnahme in jedem Fall geringer sein als bei einer Kooperation.

Eine Kooperation ermöglicht ein gegenseitiges „Kennenlernen“, wobei die Hoheit über das Projekt bei der MIG und ihren Gesellschaftern verbleibt. Eine Kooperation ermöglicht zudem eine größere Flexibilität (Exit vs. Fortführung; sowohl hinsichtlich der Kooperation als auch hinsichtlich des Reaktivierungsprojekts als Ganzes). Eine spätere Übergabe (Verkauf) bleibt

auch im Falle einer Kooperation möglich.

Für die Zusammenarbeit mit anderen Beteiligten (Förderbehörden; Baubehörden, Ministerien etc.) dürfte es von Vorteil sein, wenn die MIG und ihre kommunalen Gesellschafter weiterhin eng in das Projekt eingebunden sind. Dies spricht unseres Erachtens für eine Kooperation.

Die vorläufige Bewertung zum weiteren Vorgehen durch KPMG sind:

Nach vorläufiger Einschätzung

- sind sowohl Variante 1 (Übergabe) als auch Variante 2 (Kooperation) rechtlich umsetzbar;*
- wäre eine unmittelbare Übergabe mit einem höheren Umsetzungsaufwand verbunden als eine Kooperation;*
- sprechen zeitliche und politische Erwägungen für eine Kooperation, während finanzielle Erwägungen für eine unmittelbare Übergabe / einen unmittelbaren Verkauf sprechen;*
- halten wir eine spätere Übergabe bzw. einen späteren Verkauf und damit eine – zumindest teilweise – Refinanzierung bisheriger Projektaufwände auch im Falle einer Kooperation für möglich.*

KPMG empfiehlt auf Grundlage seiner vorläufigen Bewertung nachfolgend:

- eine Kombination der Varianten 1 und 2 (Kooperation mit dem Ziel / Option einer späteren Übernahme des Projekts durch den Partner) als vorläufiges Zielmodell für eine weitere Professionalisierung der Reaktivierung weiterzuverfolgen;*
- das vorläufige Zielmodell im Rahmen einer Markterkundung verschiedenen EIU vorzustellen und eine Rückmeldung der EIU hinsichtlich der Realisierbarkeit des Zielmodells einzuholen;*
- im Vorfeld einer möglichen Realisierung die internen Rechtsverhältnisse zwischen der MIG, dem Förderverein Mainschleifenbahn e.V. und der Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn mbH zu regeln (Abschluss einer Kooperationsvereinbarung) sowie die betriebswirtschaftliche Betrachtung (Gegenüberstellung realistischer Kosten / Erträge über die Projektlaufzeit) fortzuschreiben bzw. weiter auszuarbeiten.*

Die Geschäftsführung der MIG teilt die Einschätzung von KPMG und empfiehlt, dem Gutachten gemäß, die weiteren Schritte umzusetzen.

II. Beschlussvorschlag:

Verkehrs- und ÖPNV-Ausschuss

Der Verkehrs- und ÖPNV-Ausschuss nimmt den aktuellen Stand des Reaktivierungsvorhabens Mainschleifenbahn wohlwollend zur Kenntnis, befürwortet das weitere Vorgehen und beschließt, dem Kreisausschuss und dem Kreistag zu empfehlen:

Frau Landrätin Tamara Bischof wird ermächtigt, in der nächsten Gesellschafterversammlung der Mainschleifenbahn-Infrastruktur-Gesellschaft mbH entsprechend abzustimmen und die Geschäftsführung der MIG mit der Beauftragung der Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) (Vertragsstufe 2) vorbehaltlich der Beschlussfassung zur Finanzierung zu betrauen. Parallel dazu soll die MIG Geschäftsführung zügig die Voraussetzungen für eine vertraglich geregelte Zusammenarbeit und spätere Übergabe des Vorhabens mit dem definierten Ziel der Zurverfügungstellung der Schienenstrecke für den SPNV schaffen.

Kreisausschuss

Der Kreisausschuss nimmt den aktuellen Stand des Reaktivierungsvorhabens Mainschleifenbahn wohlwollend zur Kenntnis, befürwortet das weitere Vorgehen und beschließt, dem Kreistag zu empfehlen:

Frau Landrätin Tamara Bischof wird ermächtigt, in der nächsten Gesellschafterversammlung der Mainschleifenbahn-Infrastruktur-Gesellschaft mbH entsprechend abzustimmen und die Geschäftsführung der MIG mit der Beauftragung der Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) (Vertragsstufe 2) vorbehaltlich der Beschlussfassung zur Finanzierung zu betrauen. Parallel dazu soll die MIG Geschäftsführung zügig die Voraussetzungen für eine vertraglich geregelte Zusammenarbeit und spätere Übergabe des Vorhabens mit dem definierten Ziel der Zurverfügungstellung der Schienenstrecke für den SPNV schaffen.

Kreistag

Der Kreistag nimmt den aktuellen Stand des Reaktivierungsvorhabens Mainschleifenbahn wohlwollend zur Kenntnis und befürwortet das weitere Vorgehen. Frau Landrätin Tamara Bischof wird ermächtigt, in der nächsten Gesellschafterversammlung der Mainschleifenbahn-Infrastruktur-Gesellschaft mbH entsprechend abzustimmen und die Geschäftsführung der MIG mit der Beauftragung der Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) (Vertragsstufe 2) vorbehaltlich der Beschlussfassung zur Finanzierung zu betrauen. Parallel dazu soll die MIG Geschäftsführung zügig die Voraussetzungen für eine vertraglich geregelte Zusammenarbeit und spätere Übergabe des Vorhabens mit dem definierten Ziel der Zurverfügungstellung der Schienenstrecke für den SPNV schaffen.

Tamara Bischof
Landrätin