

Thema des Monats

Zukunftserklärung zur Sicherung der Weiterbildung überbetrieblicher Berufsausbildung



Dr. Bernd Althusmann

(brb).- Der niedersächsische Kultusminister Dr. Bernd Althusmann hat eine „gemeinsame Zukunftserklärung zur Sicherung der überbetrieblichen Berufsausbildung in Niedersachsen“ mit der Landesvertretung der Handwerkskammern, der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen und der Landwirtschafts-

kammer Niedersachsen unterzeichnet. „Wir sind den überbetrieblichen Bildungsstätten aus Handwerk, Bauindustrie und Landwirtschaft sehr dankbar, dass sie den Auszubildenden hochmoderne Lehrwerkstätten auf technisch neuestem Stand anbieten. Sie vermitteln mit qualifizierten Ausbildern hoch spezialisierte Fertigkeiten und Kenntnisse in Theorie und Praxis“, sagte Dr. Bernd Althusmann anlässlich der Unterzeichnung der Zukunftserklärung im Gästehaus der niedersächsischen Landesregierung in Hannover.

Der Kultusminister sicherte zu, dass das Land bis Ende 2015 jährlich 6,2 Millionen Euro zur Finanzierung der Kurse bei den überbetrieblichen Bildungsstätten beisteuern will. „Angesichts des sich abzeichnenden Fachkräftebedarfs ist es unser gemeinsames Ziel, für Jugendliche eine attraktive Zukunftsperspektive zu eröffnen. Dazu leistet die überbetriebliche Ausbildung einen wesentlichen Anteil, da sie Inhalte vermittelt, die nicht jeder Betrieb vor Ort vorhalten kann“, sagte Althusmann und dankte den Mitunterzeichnern, Peter Voss (Präsident der Landesvertretung der Handwerkskammern Niedersachsen),

Fortsetzung auf Seite 2

Jahrestendenz Baukonjunktur 2010 Stabilisierung nach Wirtschaftskrise

(brb).- Im Jahr 2010 konnte sich die baukonjunkturelle Entwicklung in Niedersachsen und Bremen nach den vergangenen Krisenjahren wieder stabilisieren. Dies ist das Fazit des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen aufgrund der baustatistischen Daten des Landesbetriebes für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen sowie des Statistischen Landesamtes Bremen für das Jahr 2010.

Bei der Bauproduktion war im vergangenen Jahr gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein leichtes Minus von 0,5 Prozent zu verzeichnen. Die Tatsache, dass sich der Rückgang bei der Bauproduktion

im Verlaufe des vergangenen Jahres immer weiter verringerte, deutet darauf hin, dass eine maßgebliche Ursache in den witterungsbedingten Ausfällen zu Beginn des Jahres 2010 liegen dürfte.

Erfreulich stellt sich die Situation bei den Auftragseingängen dar. Diese konnten im Verbandsgebiet im Jahresvergleich um 8,6 Prozent zulegen, wobei Hochbau und Tiefbau nahezu gleichauf lagen. Die kräftigsten Zuwächse gab es im Bereich des Öffentlichen Tiefbaus sowie des Wohnungsbaus. Im letzteren Bereich werden sich auch die Mittel aus dem

Fortsetzung auf Seite 2

1 Thema des Monats:

Zukunftserklärung zur Sicherung der Weiterbildung überbetrieblicher Berufsausbildung

Jahrestendenz Baukonjunktur 2010 Stabilisierung nach Wirtschaftskrise

2 Kommentar:

Jedermann weiß es

(weiter von Seite 1)

Zukunftserklärung zur Sicherung der Weiterbildung überbetrieblicher Berufsausbildung

(weiter von Seite 1)

Jahrestendenz Baukonjunktur 2010 Stabilisierung nach Wirtschaftskrise

3 Forum Nord:

Elbe-Seitenkanal spielt wieder eine Rolle
Interview mit Prof. Dr.-Ing. habil. Torsten Schlurmann, Direktor des Franzius-Instituts für Wasserbau an der Leibniz Universität Hannover

4 Trends und Märkte:

Schulleiter und Eltern mit ÖPP-Schulprojekten zufrieden

Fördereffekte der KfW-Programme zur energetischen Wohngebäudesanierung

Projektbezogene Anleihen zum Ausbau der Infrastruktur

Bauausgaben der Gebietskörperschaften

Impressum



Nachrichten und Kommentar:

Fortsetzung von Seite 1

Zukunftserklärung zur Sicherung der Weiterbildung überbetrieblicher Berufsausbildung

Prof. Dipl.-Kfm. Michael Sommer, Hauptgeschäftsführer des Bauindustrieverbandes Niedersachsen- Bremen) und Heinrich Grupe (Vizepräsident der Landwirtschaftskammer (Niedersachsen)).



Prof. Dipl.-Kfm. Michael Sommer

Prof. Sommer, fügte hinzu: „Mit der Unterzeichnung dieser Erklärung setzt das Kultusministerium für das Land Niedersachsen das eindeutige Signal, dass es die Bedeutung der überbetrieblichen Ausbildung für Handwerk, Bauindustrie und Landwirtschaft anerkennt. Wir begrüßen nachdrücklich, dass sich das Land Niedersachsen damit auch zu der vor über 30 Jahren verabredeten anteilmäßigen Finanzierung an den Kosten dieser überbetrieblichen Ausbildung weiter beteiligen will.“ Allein im gewerblich-technischen Bereich nehmen rund 50.000 Auszubildende in Niedersachsen an der überbetrieblichen Berufsausbildung teil.

Fortsetzung von Seite 1

Jahrestendenz Baukonjunktur 2010
Stabilisierung nach Wirtschaftskrise

Konjunkturpaket II positiv ausgewirkt haben. Allerdings dürften diese überwiegend dem Ausbaugewerbe und nicht der Bauindustrie zugute gekommen sein.

Ebenfalls erfreulich ist die Entwicklung der Beschäftigtenzahl. Diese konnte im Jahresvergleich um 2,7 Prozent auf jetzt ca. 79.100 zulegen.

Jedermann weiß es

(brb).- Jedermann weiß es. Dieser Winter hat unübersehbar Spuren hinterlassen. Die Straßen hierzulande sind übersät mit Schlaglöchern. Jeder Lastzug, der über diese Rüttelstrecken poltert, lässt sie breiter und tiefer werden. Es wird Unsummen kosten, die Schäden zu beheben, die nicht bleiben dürfen.

Der zweifellos ungewöhnlich harte Winter hat schonungslos die Versäumnisse der Vergangenheit aufgedeckt. Obgleich der Verkehr stetig zugenommen hat und weiter wachsen wird, ist die Unterhaltung der hochbelasteten Straßen über viele Jahre geradezu sträflich vernachlässigt worden. In den Frost- und Schneewochen hat es sich auch gerächt, dass allzu lange nur ramponierte Straßendecken geflickt wurden, wo doch längst der kaputte Unterbau hätte saniert werden müssen.

Es hat sich noch nie gelohnt, am falschen Ende sparen zu wollen.

Die Gemeinden versuchen sich nun wieder aus der Verantwortung zu stehlen mit der Ausrede, ihre Kassen seien leer, und sie hätten kein Geld, um ihre Straßen in Ordnung zu bringen. Das Land hat sich schon vor geraumer Zeit nicht von der alarmierenden Feststellung der Fachleute aufschrecken lassen, ein Teil der Landesstraßen sei in einem erbärmlichen und nachgerade verkehrsgefährdenden Zustand. Und der Bund wird sich vermutlich weiterhin damit begnügen, an maroden Autobahnabschnitten in scheinbar bewährter Weise kurzerhand Tempo 80-Schilder aufzustellen.

Dieser Winter hat an den Straßen Schäden in Milliardenhöhe bewirkt. Sie müssen gründlich und möglichst rasch beseitigt werden. Das erfordert eine klare Abkehr von der bisherigen Politik gleichgültigen Achselzuckens. In der Mitte Europas darf es für den Verkehrsstrom von Nord nach Süd und von West nach Ost nicht dauerhaft Langsamfahrstrecken geben. Den Schaden hätten alle – und wir hätten den Spott dazu.

Elbe-Seitenkanal spielt wieder eine Rolle

(brb).- Im Gespräch mit Prof. Dr.-Ing. habil. Torsten Schlurmann, Direktor des Franzius-Instituts für Wasserbau an der Leibniz Universität Hannover

Baurundblick: Herr Prof. Schlurmann, Sie haben im vergangenen Jahr die „Studie der logistischen Randbedingungen und infrastrukturellen Voraussetzungen für den Ausbau der Seehafenhinterlandanbindung über Binnenwasserstraßen in Norddeutschland“ vorgelegt. Sie leiten das Franzius-Institut für Wasserbau und Küsteningenieurwesen an der Leibniz Universität Hannover und haben die Studie im Auftrag der Stiftung der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen gemeinsam mit Frau Dipl.-Ing. Franziska Verwon erstellt. Sie haben dabei die zuverlässige Erreichbarkeit der Nordseehäfen und der Hinterlandanbindung beleuchtet, um das anhaltende Verkehrswachstum zu bewältigen. Sie sind zunächst von einer Bestandsaufnahme der in Norddeutschland bestehenden Flüsse und künstlichen Wasserstraßen und Kanälen ausgegangen. Welchen Beitrag können die Wasserstraßen zur Bewältigung des Hafen-Hinterlandverkehrs ab Hamburg und Bremen/ Bremerhaven leisten?

Prof. Schlurmann: Zunächst einmal sollte im Zusammenhang des Hafen-Hinterlandverkehrs das Nationale Hafenkonzept des Bundesverkehrsministeriums aus dem Jahr 2009 als Teil des Masterplans Güterverkehr und Logistik erwähnt werden. Dieses weist den See- und Binnenhäfen eine Schlüsselrolle für die volkswirtschaftliche Entwicklung in Deutschland zu. Demzufolge wird der Weiterentwicklung der Hafenstandorte an der Küste und im Binnenland sowie der Unterhaltung und dem Ausbau der vernetzenden Infrastrukturen, hier den Wasserstraßen, dabei höchster Stellenwert zugeordnet. Mit dem kürzlich vorgelegten Aktionsplan Güterverkehr und Logistik des Bundesverkehrsministeriums (2010) wird diesem Punkt noch einmal Nachdruck verliehen, indem vereinbart wird, den Verkehr der Zukunft wirtschaftlich, innovativ und effizient zu konzeptionieren und ein neues strategisches Konzept für die Logistik zu erreichen. Die Bundesregierung reagiert damit einhellig dahingehend, wie so oft bereits an anderer Stelle gefordert, bedeutendere Anteile des steigenden Güterverkehrsaufkommens als bisher auf die



Wasserstraßen zu verlagern und damit auch ein neues, tragfähiges Konzept für den Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen und der Weiterentwicklung der See- und Binnenhäfen zu entwickeln.

Vor diesem sich abzeichnenden Schwerpunkt wird in Kürze an meinem Institut auch eine Professur für Infrastrukturplanung und Hafenlogistik (W2) ausgeschrieben werden, um das Aufgaben- und Forschungsprofil des Franzius-Instituts gezielt zu ergänzen. Dieser Bereich wird sich primär der Entwicklung von integrierten Gesamtkonzepten zur infrastrukturellen Optimierung und logistischen Verketzung von Warenströmen widmen. Dies kann beispielsweise mit dem Schwerpunkt eines ganzheitlichen Managements der systemischen Zusammenhänge von Seeverkehrs-, Hafen- und Hinterlandfunktionen und deren Infrastruktur/Suprastruktur ausgerichtet werden und die Entwicklung zukunftsweisender Konzepte multimodaler Transport- und Umschlagsysteme in der Hafenwirtschaft und im Hafenbetrieb einschließen.

Baurundblick: Welche Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem Elbe-Seitenkanal (ESK) zu?

Prof. Schlurmann: Eine ganz entscheidende Rolle kommt dem Elbe-Seitenkanal im Hinblick auf die Vernetzung der Hafenstandorte in Norddeutschland zu, da See- und Binnenhäfen sowohl Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustausches, als auch attraktive Standorte für Industrieunternehmen und das Dienstleistungsgewerbe sind und demnach auch als Entwicklungszentren für logistische Aktivitäten angesehen werden. Dabei bilden See- und Binnenhäfen die Schnittstellen für die Landverkehrsträger Straße und Schiene mit dem System Schiff und Wasserstraße. Der Elbe-Seitenkanal (ESK) ist in diesem Zusammenhang eine der tragenden Verkehrsachsen für die Hafen-Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens. Der ESK schöpft die theoretisch gegebenen Kapazitäten anhand des momentanen verzeichneten Güteraufkommens nicht aus. Dies ist aufgrund eines einzelnen, die Leistungsfähigkeit limitierenden Elements am ESK – das Schiffshebewerk Scharnebeck – auch nicht weiter erstaunlich.

Baurundblick: In Ihrer Untersuchung haben Sie die unzureichende Leistungsfähigkeit des Schiffshebewerks Scharnebeck in der Nähe der Stadt Lüneburg untersucht. Welche Maßnahmen sind erforderlich, um das Mitte der 1970er Jahre erstellte

Bauwerk für moderne Binnenschiffe von mehr als 100 m Länge zu ertüchtigen?

Prof. Schlurmann: Richtig. Das Schiffshebewerk Scharnebeck überwindet einen Höhenunterschied von 38 Metern nahe der Stadt Lüneburg am ESK. In zwei Trögen können derzeit bis zu 100 Meter lange Schiffe trans-



portiert werden, wovon sich ein Trog derzeit noch in Revision befindet. Auf dem ESK fahrende Schubverbände müssen vor Einfahrt in das Schiffshebewerk zeitaufwendig entkoppelt werden, um dann einzeln den Höhenunterschied zu überwinden und anschließend wieder gekoppelt zu werden. Hingegen zeigt das derzeitige und vor allem das prognostizierte Verkehrsaufkommen des ESK die Notwendigkeit eines zusätzlichen, an die Verhältnisse der modernen Binnenschifffahrt angepassten Abstiegsbauwerks bei Scharnebeck eindeutig auf, damit auch Binnenschiffe von mehr als 110 Meter Länge den ESK uneingeschränkt befahren könnten. Die derzeitige Auslastung des ESK definiert sich dementsprechend über die bedingte Leistungsfähigkeit seines schwächsten Verbundglieds, hier dem Schiffshebewerk Scharnebeck.

Baurundblick: Wie hoch schätzen Sie die voraussichtlichen Investitionskosten ein?

Prof. Schlurmann: Es liegt auf der Hand, dass das Nutzen-Wirksamkeitsverhältnis eines neuen, leistungsfähigeren Abstiegsbauwerks am ESK in der Nähe der Stadt Lüneburg

gegeben ist. Dies ist unstrittig und wird, soweit mir bekannt ist, auch von keiner Einrichtung widerlegt. Bitte sehen Sie es mir indes nach, dass es nicht im Aufgaben- und Kompetenzbereich eines Wissenschaftlers liegt die Investitionskosten einer Infrastrukturmaßnahme im Detail zu kalkulieren. Außerdem verfügen die Kolleginnen und Kollegen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) über ausreichende Erfahrungen, Sachverstand und die notwendige Legitimation dies eigenständig zu projektieren und umzusetzen.

Baurundblick: Wie entwickeln sich die Verkehrsströme aus dem Hamburger Hafen über den Elbe-Seitenkanal und welches Verkehrsvolumen muss das Schiffshebewerk nach derzeitigem Stand Scharnebeck zukünftig bewältigen?

Prof. Schlurmann: Die Verkehrs- und Transportentwicklung am ESK ist anhaltend positiv, zumal die Finanz- und Wirtschaftskrise überwunden scheint und in den Seehäfen der Umschlag, allen voran Hamburg, wieder kräftig zunimmt. Indes sollte bei Planungen zur Zukunft des Wasserstraßennetzes und dessen Verwaltung auch berücksichtigt werden, dass sich Verkehrsströme durch die Attraktivität und Leistungsfähigkeit eines Verkehrsweges bestimmen und die Nachfrage uneingeschränkt dem Angebot folgt. Momentaufnahmen des individuellen Verkehrsaufkommens, z.B. in Tonnagen gemessen, spiegeln nur bedingt die Wertigkeit und Entwicklung einer Wasserstraße wider. Hingegen sollten gezielte, auf das Gesamtsystem Hafen-Hinterlandanbindung strategisch ausgerichtete Investitionen sowie auf die Wertigkeit der transportierten Güter zielende Kriterien im Vordergrund einer integrierten Entwicklung eines modernen, auf die knappen Haushaltsmittel ausgerichteten Wasserstraßenkonzepts stehen, und in gegenseitiger Abstimmung mit regionalen, wirtschaftlichen Interessen, Standortvorteilen und Investitionen in der Wertschöpfungskette erfolgen. Damit könnte auch der ESK als tragende Verkehrsachse zwischen dem Seehafen Hamburg und der Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen und Wolfsburg mit leistungsstarker Anknüpfung an den Mittelkanal (MLK) und auf diese Weise Anschluss über die West-Ost Trasse an den Raum Rhein-Ruhr sowie die Hauptstadt Berlin profitieren. Folglich könnte dies auch insgesamt zu einem belastbaren und zukunftsfähigen Modernisierungskonzept für ein integriertes Bundeswasserstraßennetz führen.



Trends und Märkte

Schulleiter und Eltern mit ÖPP-Schulprojekten zufrieden

(brb).- ÖPP-Projekte haben im Schulbereich den Praxistest bestanden: Gegen alle Vorurteile ziehen kommunale Auftraggeber, Lehrer und Eltern eine überaus positive Bilanz ihrer Erfahrungen mit Öffentlich Privaten Schulpartnerschaften. Nach einer Studie des Instituts für Demoskopie Allensbach im Auftrag der Deutschen Bauindustrie zum Thema „Zufriedenheit von ÖPP-Projekten im Schulbereich aus Sicht von Auftraggebern, Schulleitern und Elternvertretern“ im Herbst 2010 an mehr als 100 deutschen Schulen haben 90 Prozent der Auftraggeber in der Zusammenarbeit mit einem privaten Partner für die eigene Stadt oder Gemeinde vor allem Vorteile gesehen.

Gelobt wurde von 95 Prozent der Auftraggeber die Qualität der Zusammenarbeit und wie schnell der private Betreiber auf Beschwerden reagiere und bestehende Mängel beseitigt würden.

Trotz der positiven Ergebnisse müsse nach Ansicht der Deutschen Bauindustrie jedoch noch viel Aufklärungsarbeit geleistet werden, da immer noch 10 Prozent der Schulleiter und 23 Prozent der Elternvertreter die Auffassung vertreten, dass durch Öffentlich Private Partnerschaften ein Teil des staatlichen Bildungsauftrages an Private abgegeben werde.

Fördereffekte der KfW-Programme zur energetischen Wohngebäudesanierung

(brb).- Von 2006 bis 2010 sagte die KfW im Rahmen ihrer Förderprogramme „Energieeffizient Sanieren“ insgesamt 22,6 Mrd. Euro an Krediten zu. Das dadurch ausgelöste Investitionsniveau erreichte 27,2 Mrd. Euro, mit denen die Sanierung von 1,4 Mio. Wohnungen gefördert wurde.

Aus dem Bundeshaushalt (Einzeletat des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) erhält die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) Zuschüsse. Mit diesen fördert die KfW die energetische Sanierung von Wohngebäuden hauptsächlich in zwei Programmen: Im Kreditprogramm wird das Zinsniveau gegenüber dem Marktzins herunter subventioniert.

Alternativ zum Zuschussprogramm wird ein nicht zurückzahlender Zuschuss angeboten. Die KfW legte nunmehr die Zusagen und Fördereffekte für das Jahr 2010 vor.

Bei Zusagevolumen, geförderten Investitionen und geförderten Wohnungen lag 2010 der Rückgang gegenüber 2009 zwischen 10,5 Prozent und 13,6 Prozent. Durch Umstellungen der Fördersystematik (vor allem Abschwächung der Zins-Subventionierung) sowie Verwendung von Restmitteln aus 2009 war 2010 der Rückgang der Fördereffekte deutlich schwächer als der Rückgang der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel (- 550 Mio. Euro bzw. - 27 Prozent).

Projektbezogene Anleihen zum Ausbau der Infrastruktur

(brb).- Europas Verkehrs- und Kommunikationsverbindungen stehen vor einem gewaltigen Investitionsschub. Eisenbahnstrecken, Straßen, Brücken, Gas- und Stromleitungen sowie die Informations- und Kommunikationsnetze müssen modernisiert und ausgebaut werden. Die EU-Kommission rechnet mit bis zu zwei Billionen Euro für die Umsetzung der Europa-2020-Strategie.

Angesichts knapper öffentlicher Kassen haben die Europäische Investitionsbank (EIB) und die EU-Kommission so genannte Europa-2020-Anleihen mit langfristigen Ertragsmöglichkeiten vorgestellt. Es sind auf einzelne Projekte bezogene Schuldverschreibungen (Bonds). Sie funktionieren ähnlich wie Staats- oder Unternehmensanleihen. In dieser Woche beginnt eine öffentliche Konsultation zu dem Thema.

Zum ersten Mal angekündigt hatte die Idee Kommissionspräsident José Manuel Barroso in seiner Ansprache zur Lage der Union im vergangenen Herbst. Barroso sprach von der Erschließung neuer Finanzquellen für große europäische Infrastrukturprojekte und schlug die Einführung projektbezogener EU-Anleihen gemeinsam mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) vor.

Wirtschafts- und Währungskommission Olli Rehn sagte bei der Vorstellung der Konsultation: „Die öffentlichen Haushalte sind derzeit konsolidierungsbedürftig. Wir müssen aber trotzdem ein nachhaltiges Wachstum in Europa fördern.“ Der Präsident der Europäischen Investitions-

bank, Philippe Maystadt, ergänzte: „Durch die Finanzkrise hat die Infrastrukturfinanzierung in Europa gelitten... Projektbezogene Anleihen könnten eine Möglichkeit darstellen, andere Investoren, wie Pensionsfonds oder Versicherungsgesellschaften, zur Bereitstellung von Kapital zu veranlassen.“

Bauausgaben der Gebietskörperschaften

(brb).- Die Gebietskörperschaften haben in den ersten drei Quartalen 2010 ihre Ausgaben für Baumaßnahmen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 10,4 Prozent erhöht. Wie vom Hauptverband erwartet, nimmt der Zuwachs im Laufe des Jahres ab. Diese Entwicklung ist auf den Bund zurückzuführen, der seine Bauausgaben im dritten Quartal um 11,7 Prozent reduziert hat.

Die Gebietskörperschaften haben laut Kassenstatistik des Statistischen Bundesamtes (Destatis) in den ersten drei Quartalen 2010 19,3 Mrd. Euro für Baumaßnahmen ausgegeben, das sind 10,4 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum.

Am stärksten haben die Gemeinden ihre Bauausgaben erhöht: Diese lagen mit 12,3 Mrd. Euro um 16,3 Prozent über dem Wert der ersten drei Quartale 2009. Sowohl die westdeutschen (+ 16,5 Prozent) als auch die ostdeutschen Gemeinden (+ 15,4 Prozent) gaben mehr für Baumaßnahmen aus.

Die Länder haben in den ersten drei Quartalen 2010 3,0 Mrd. Euro für Baumaßnahmen ausgegeben, 11,3 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Insbesondere die westdeutschen Flächenländer (inkl. Stadtstaaten) haben verstärkt in ihre Infrastruktur investiert: Sie gaben 13,1 Prozent mehr für Baumaßnahmen aus als im Vorjahreszeitraum. Die ostdeutschen Länder (inkl. Berlin) haben ihre Bauausgaben um 7,2 Prozent erhöht.

Das Statistische Bundesamt wird die Jahresergebnisse 2010 für alle Gebietskörperschaften voraussichtlich im April veröffentlichen.

Impressum

Ruth Printmedien Hannover GmbH
Zeißstraße 63, 30519 Hannover
Telefon (05 11) 7 00 86-0
Telefax (05 11) 7 00 86-86

Norddeutsche Landesbank
Girozentrale
Konto 101020 964, BLZ 250 500 00

Sparkasse Hannover
Konto 547 646, BLZ 250 501 80
Verantwortlich: Dr. Hans-Peter Sattler

Nachdruck, auch auszugsweise
gestattet. Quellenangabe und
Belegexemplare erbeten.