

Referat III/Ordnungsamt

I. Vorlage

- zur Beschlussfassung
 als Bericht

Gremium

Sitzungsteil

Datum

bisherige Beratungsfolge		Sitzungstermin	Abstimmungsergebnis			
			einst.	mit Mehrheit		Ja-Stimmen
			angen.	abgel.		
1	Umweltausschuss	05.02.2004				
2	Umweltausschuss	27.05.2004				
3	Stadtrat	23.06.2004		X		2
4	Umweltausschuss	13.01.2005				
5	Umweltausschuss	12.05.2005		X		
6	Umweltausschuss	20.03.2006	X			
7	Umweltausschuss	21.09.2006		X		

Betreff

Erstellung eines Luftreinhalteplanes für den Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen

1. Aktuelle Belastungssituation
2. Einrichtung einer Umweltzone

Zum Schreiben/Zur Vorlage der Verwaltung vom

Anlagen

Beschlussvorschlag

Der Umweltausschuss beschließt, bis auf Weiteres keine Umweltzone in Fürth auszuweisen. Die Verwaltung wird beauftragt, abhängig von der weiteren Entwicklung der NO_x-Belastung die mögliche Einrichtung einer Umweltzone ab der Fertigstellung der Höfener Straße erneut zu prüfen. Dabei sind die stetig zurückgehende Zahl der betroffenen Fahrzeuge zu berücksichtigen und die lufthygienische Wirkung der Umweltzone durch ein Gutachten zu prognostizieren.

Sachverhalt

1. Aktuelle Belastungssituation

Über den Luftreinhalteplan wurde in den vergangenen Sitzungen des Umweltausschusses und des Fürther Stadtrates mehrfach, zuletzt am 21.09.2006, berichtet.

Im Jahr 2006 kam es in Fürth bei Feinstaub (PM₁₀) zu insgesamt 35 Überschreitungen des Grenzwertes von 50 µg/m³. Somit wurde die zulässige Anzahl von max. 35 Überschreitungen des Grenzwertes in Fürth, ebenso wie in den anderen Städten des Ballungsraumes, - wiederum, wenn auch knapp - eingehalten. Im Übrigen darf auf die nachfolgende Tabelle der Überschreitungen Bezug genommen werden.

Überschreitungshäufigkeiten, Maximal- und Mittelwerte der mittelfränkischen LÜB Stationen 2006 für Feinstaub PM₁₀

Stationsname	TMW > 50 µg/m ³ 2006	Mittelwert µg/m ³ 2006	Maximalwert µg/m ³ 2006
Ansbach Residenzstraße	41	31	122
Fürth Theresienstraße	35	30	121
Nürnberg Bahnhof	33	29	131
Nürnberg Muggenhof	27	28	126
Erlangen Pfarrstraße	23	28	112
Nürnberg Ziegelsteinstraße	22	27	123
Erlangen Kraepelinstraße	14	23	103

Quelle: Bayer. Landesamt für Umwelt – vorläufige Werte, Stand Jan. 2007

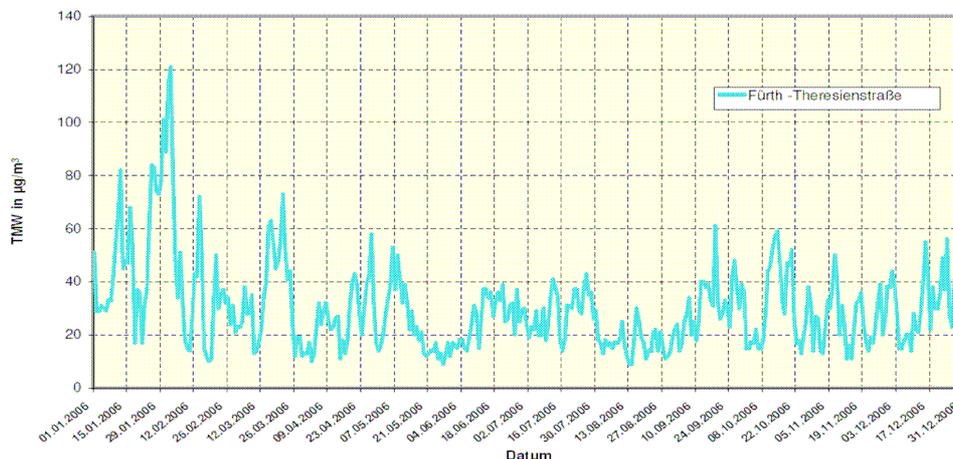
Grenzwerte

Tagesmittelwert: max 35 mal/Jahr > 50 µg/m³
Jahresmittelwert: max. 40 µg/m³

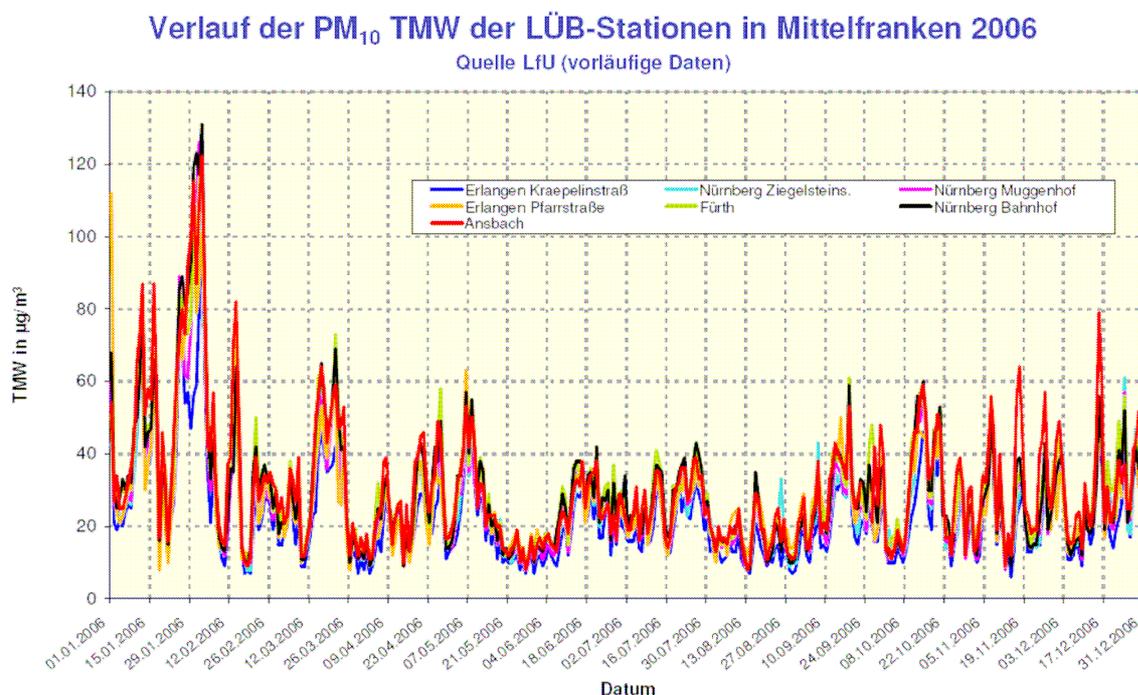
Für die Messstation in der Fürther Theresienstraße ergibt sich für das Jahr 2006 der Verlauf der PM₁₀-Tagesmittelwerte wie folgt:

Verlauf der PM₁₀ Tagesmittelwerte 2006 in Fürth

(Quelle: LfU / vorläufige Daten)



Betrachtet man die entsprechenden Verläufe für 2006 aller mittelfränkischen Stationen, stellt man schnell fest, dass sich die Verläufe wieder nahezu synchron verhalten (nicht absolut, jedoch in der Tendenz) und somit wohl der regionale Hintergrund und meteorologische Bedingungen den bestimmenden Einfluss auf die PM₁₀-Belastung haben dürften.



Vergleiche mit anderen Stationen in so genannten Reinluftgebieten ergeben, dass auch dort Überschreitungen der PM₁₀-Tagesmittelwerte festgestellt wurden, so z.B. in Andechs an 5 Tagen und auf der ostfriesischen Insel Norderney an 14 Tagen. Die Ursachen hierfür mögen unterschiedlich sein, zeigen aber deutlich, dass der lokale Autoverkehr sicher nicht alleine ursächlich für die Überschreitungen ist. Auf der Insel Norderney ist der Kraftfahrzeugverkehr saisonal eingeschränkt.

Im ersten Halbjahr 2007 ergibt sich an den mittelfränkischen Messstationen folgende Situation:

LÜB Station EU-Code	Messorte	Juni 2007 TMW > 50 µg/m ³	kumuliert 2007 TMW > 50 µg/m ³
DEBY001	Ansbach, Residenzstraße	0	7
DEBY113	Erlangen, Kraepelinstraße	0	1
DEBY116	Erlangen, Pfarrstraße	0	3
DEBY056	Fürth, Theresienstraße	0	8
DEBY053	Nürnberg, Bahnhof	0	6
DEBY058	Nürnberg, Muggenhof	0	6
DEBY120	Nürnberg, Von-der-Tann-Straße	0	11
DEBY054	Nürnberg, Ziegelsteinstraße	0	5

Im Monat Juni wurden an den LÜB-Stationen in Mittelfranken keine Überschreitung des Tagesmittelwertes für Feinstaub (PM10) sowie des 1 Std - Mittelwertes für Stickstoffdioxid festgestellt

Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt LfU
Stand: 01.07.2007

Zum Vergleich: Im gleichen Zeitraum des Vorjahres wurde der zulässige Tagesmittelwert von 50 µg/m³ PM₁₀ bereits an 28 Tagen überschritten! Die günstigere Entwicklung in 2007 dürfte wohl in erster Linie auf den milden Winter 2006/2007 zurückzuführen sein.

2. Einrichtung einer Umweltzone

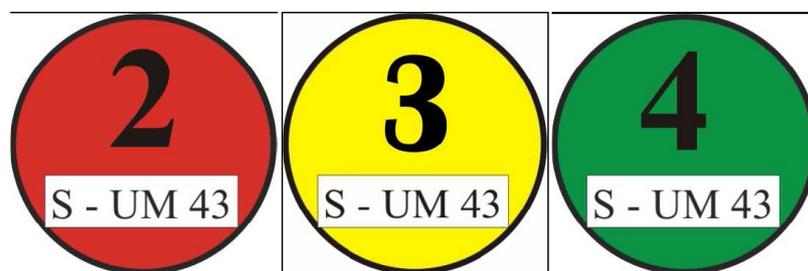
Auf Grund der Feinstaubproblematik war der Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen, wie andere Ballungsräume und Städte auch, verpflichtet, in einem Luftreinhalteplan Maßnahmen zur Minimierung des Feinstaubgehaltes in der Luft zu beschreiben. Mit dem darin vorgesehenen Maßnahmenmix sollen die verschiedenen Herkunftsbereiche der Staubbelastung, insbes. Straßenverkehr, Hausbrand, Energieerzeugung und Gewerbe, gleichermaßen betrachtet und Möglichkeiten zur Reduzierung des Feinstaubgehaltes in der Luft aufgezeigt werden.

Mit Beschluss des Umweltausschusses vom 12.05.2005 wurde die Verwaltung u.a. beauftragt, nach Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen die Möglichkeit der Ausweisung einer Umweltzone, innerhalb derer Fahrzeuge eines bestimmten Schadstoffausstoßes grundsätzlich nicht verkehren dürfen, zu prüfen. Das ebenfalls durch den Umweltausschuss geforderte Prognosemodell (als Grundlage für diese Straßensperrungen) liegt jedoch nicht vor. Die im Vollzug des Ausschussbeschlusses angeschriebene Bayer. Staatskanzlei hat die Anfrage der Stadt Fürth an das Bayer. Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (StMUGV) weitergegeben.

Das StMUGV teilte daraufhin am 12.04.2006 mit, dass nach damaligem Kenntnisstand die Schaffung einer dauerhaften Umweltzone aus nachstehenden Gründen für vorteilhafter gehalten wird als temporäre Umweltzonen und somit ein Prognosemodell nicht erforderlich sei:

- Da die Prognose mit einer Unsicherheit verbunden sei, bestehe die Gefahr, dass ein Fahrverbot ausgesprochen werde, obwohl tatsächlich keine erhöhten Feinstaubbelastungen gemessen werden (und umgekehrt),
- die Festlegung der Auslöseschwelle für das Verkehrsverbot sei schwierig zu definieren,
- die Planungsunsicherheit bezüglich des Fahrverbotes schaffe für die privaten und insbesondere die gewerblichen Autofahrer Verwirrung,
- Aufwand und Kosten der Prognose müsse in angemessenem Verhältnis stehen,
- eine ständige Umweltzone schaffe Anreize zur Nachrüstung der Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern und beschleunige die Neuanschaffung von emissionsärmeren Fahrzeugen.

Mit dem Erlass der fünfunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BImSchV) am 10.10.2006 wurde die rechtliche Grundlage, die PM₁₀-Belastungen durch Fahrverbote zu reduzieren, erlassen. Die Verordnung ist am 01.03.2007 in Kraft getreten und teilt die Fahrzeuge, je nach ihrem Schadstoffausstoß, in die Schadstoffgruppen 1 – 4 ein. Die Zugehörigkeit zu den Schadstoffgruppen 2 bis 4 wird durch eine an der Windschutzscheibe des Fahrzeugs anzubringende Plakette aufgezeigt.



Muster der „Feinstaubplaketten“, Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 erhalten keine Plakette

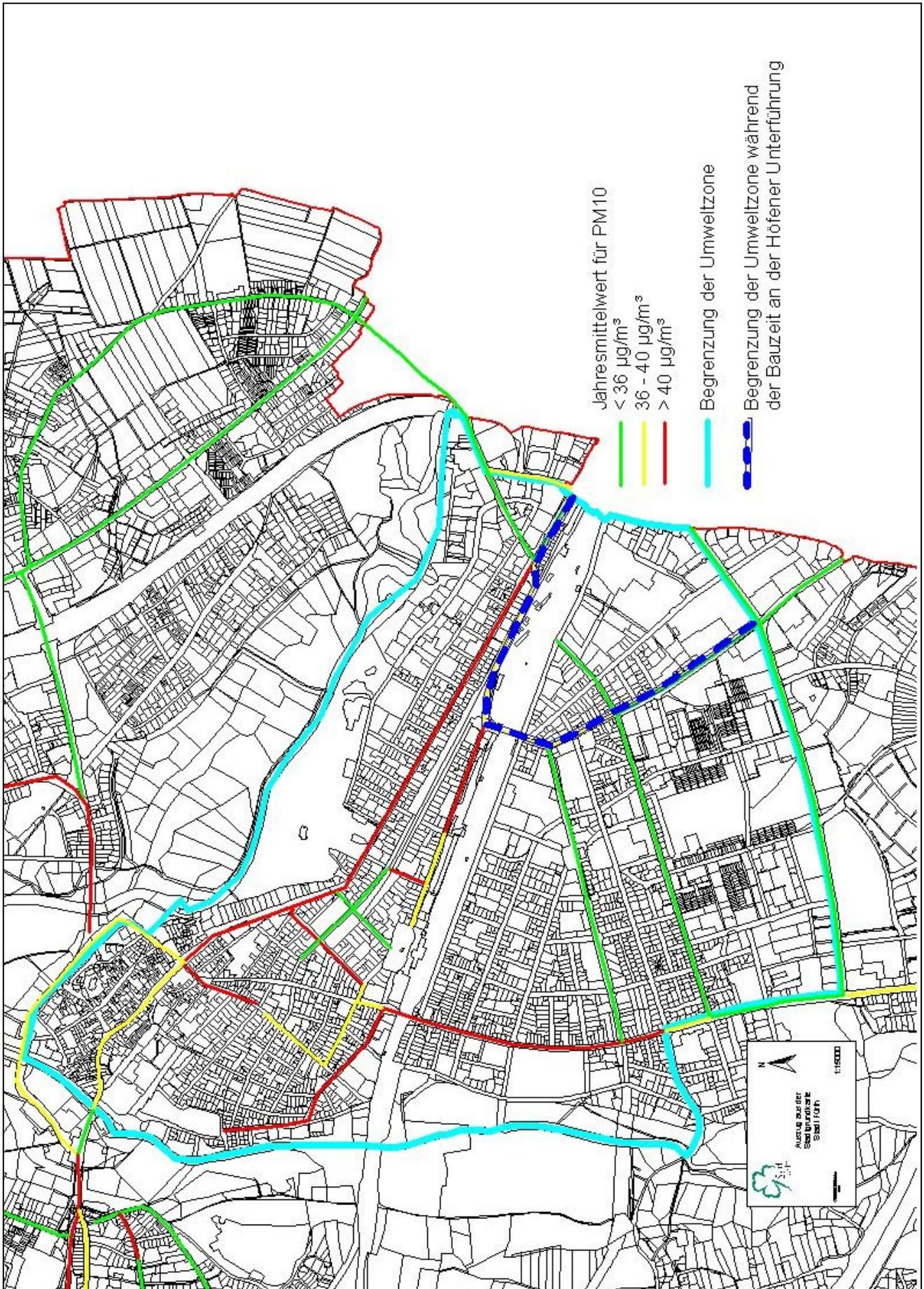
Diese „Plakettenverordnung“ trifft keine Aussagen über die Zuordnung der einzelnen Fahrzeuge zu den Schadstoffgruppen. Dies ist erst mit der Bekanntgabe der „Emissionsschlüsselnummern für die Anwendung der Plakettenverordnung“ am 16.11.2006

im amtlichen Teil des Verkehrsblattes geschehen. Damit wurde die rechtliche Voraussetzung geschaffen, innerhalb eines noch zu definierenden Gebietes (also in der sogen. Umweltzone), für Fahrzeuge bestimmter Schadstoffgruppen Fahrverbote auszusprechen.

Das OA hat in nachfolgendem Übersichtsplan den Umgriff einer möglichen Umweltzone dargestellt. Diese Zone sollte möglichst viele Straßenzüge mit Überschreitungen des zulässigen Jahresmittelwertes für PM₁₀ umfassen. Diese Straßen sind im beiliegenden Plan rot dargestellt. Auch sollten möglichst viele Straßenzüge erfasst werden, deren PM₁₀-Belastung sich im Grenzbereich bewegt (gelb). Straßenzüge, die die Umweltzone begrenzen (z.B. Fronmüllerstraße, Kapellenstraße, Höfener Straße, Ludwig-Quellen-Straße, Kurgartenstraße) sollen nicht zur Umweltzone gehören und frei befahren werden dürfen.

Mit dieser möglichen Umweltzone bleiben allerdings 2 Problembereiche ungelöst: Zum einen der stark befahrene Straßenzug Ludwigbrücke - Erlanger Straße, zum anderen der Straßenzug Flutbrücke - Hochstraße. Eine praktikable Möglichkeit, diese beiden Straßenzüge in die Umweltzone einzubeziehen, wurde wegen fehlender Umfahrungsmöglichkeiten nicht gesehen.

Nicht übersehen werden darf auch die Tatsache, dass das zugrunde liegende Zahlenmaterial schon einige Jahre alt ist und bei manchen Straßenzügen (z.B. Hirschenstraße) die Fahrtrichtung umgedreht wurde. Die Auswirkungen solcher Maßnahmen auf die aktuelle Belastungssituation können bei den Überlegungen mangels aktuellem Zahlenmaterials nicht berücksichtigt werden.



Mögliche Ausdehnung einer Umweltzone in Fürth

Denkbar wäre das in Kraft treten einer ersten Stufe der Umweltzone zum 01.10.2008 für die Schadstoffgruppe 1 und zum 01.10.2009 für die Schadstoffgruppe 2, analog zum derzeit geplanten Vorgehen der Stadt Nürnberg. Das StMUGV strebt an, bei den Ausnahmen von den Fahrverboten in Bayern möglichst einheitliche Regelungen zu treffen. Nicht zu unterschätzen dürfte in diesem Zusammenhang auch der Verwaltungsaufwand hinsichtlich der zu erteilenden Ausnahmen sein, da hier eine Zuständigkeit sowohl für den Quell-, als auch für den Zielverkehr gegeben sein wird.

Zur Schadstoffgruppe 1 (keine Plakette) zählen derzeit neben den Benzin-Pkw ohne 3-Wege-Katalysator auch einige Benzin-Pkw mit 3-Wege-Katalysator aus den Baujahren ca. 1988 bis 1995 (US-Norm). Ursache für die „Schlechterstellung“ der älteren Benzin-PKW mit 3-Wege-Katalysator sind die hohen NO_x-Emission dieser Fahrzeuge, obwohl sie keinen Feinstaub emittieren. Erst ab Mitte der 90er Jahre erfolgte zunehmend ein elektronisches Motor-Management, das zu einer deutlichen Reduzierung der NO_x-Emissionen führte.

Bei den Diesel-Fahrzeugen handelt es sich um Euro 1 und schlechter.

Von den insgesamt 55.537 zum 15.06.2007 in Fürth zugelassenen Fahrzeugen fallen in die Schadstoffklasse 1 1268 Fahrzeuge mit Benzinmotor und 4120 Fahrzeuge mit Diesel-Antrieb, insgesamt also 5388 Fahrzeuge.

Nach der Zuordnung der Schlüsselnummern der Schadstoffgruppe 2 (Rote Plakette) wären von dem Fahrverbot in Fürth 2272 Diesel-Pkw und damit inklusiv der Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 6392 Diesel-Fahrzeuge bzw. insgesamt 7660 Fahrzeuge (und damit immerhin 13,8 % des gesamten Fahrzeugbestandes in der Stadt Fürth, zuzüglich eine nicht bekannte Anzahl Fahrzeuge von Pendlern in die Stadt) betroffen.

Bei der Auswertung der Zahlen der betroffenen Fahrzeuge ist zu berücksichtigen, dass bei einem zu erwartendem Erneuerungsprozess von einer Fluktuationsrate von jährlich mindestens 30 % auszugehen ist und damit ein stetiger Rückgang der schadstoffträchtigeren Altfahrzeuge einhergeht.

In den vergangenen Monaten hatten einzelne Großstädte und Länder eine Gleichstellung von G-Kat-Fahrzeugen mit Euro 1-Benzinern gefordert. Um diesen nachträglichen Forderungen unbürokratisch Rechnung zu tragen, hat die Bundesregierung in Abstimmung

mit den Ländern beschlossen, die 35. BImSchV dahingehend zu ändern, dass nun auch Pkw mit älteren Katalysatoren ("US Norm") eine grüne Plakette bekommen, die zur Einfahrt in Umweltzonen berechtigt. Außerdem wird die Vergabe von Plaketten für mit Rußpartikelfiltern nachgerüstete Lkw und Diesel-Pkw der Abgasstufe Euro 1 geregelt. Das Inkrafttreten dieser Änderungen bleibt abzuwarten.

Darüber hinaus sind die Konsequenzen einer Umweltzone zu prüfen. Wo sind Umleitungsstrecken einzurichten, welche Verbindungen sind mit betroffenen Fahrzeugen nicht mehr möglich? Können an geeigneten Stellen Kontrollstellen eingerichtet werden?

Das Stadtplanungsamt hat sich zu den verkehrlichen Auswirkungen einer Umweltzone wie folgt geäußert:

„Mit der Festlegung der Umweltzone entsprechend dem beiliegenden Plan würde sich eine enge Umfahrung der Umweltzone wie folgt darstellen: Kapellenstr. - Flutbrücke - Billiganlage - Cadolzbürger Str. - Scherbsgraben - Parkstr.- Fuchsstr. - Kaiserstr. - Schwabacher Str. - Fronmüllerstr. - Höfener Str. - Ludwig-Quellen-Str. - Kurgartenstr. - Hans-Böckler-Str. - Karl-Bröger-Str. - Espanstr. - (alternativ Fürther Straße - Frankenschnellweg - Poppenreuther Str.) - Erlanger Str. - Ludwigbrücke. Aus dieser Umgrenzung ist erkennbar, dass der Nord-Süd-Verkehr weit verdrängt wird und die B 8 nicht durchgängig befahrbar ist. Während das letztgenannte Thema durch Umleitung über Südwesttangente und Frankenschnellweg gelöst werden kann, gibt es h.E. für die Nord-Süd-Problematik keine sinnvolle Lösung, denn letztlich ist die westliche Umfahrung (Parkstr./Scherbsgraben) keine leistungsfähige Alternative, wie dies auch für die östliche Umfahrung gilt.

Lösungsmöglichkeiten für diese Problematik können nicht aufgezeigt werden, weil durch die Umweltzone die beiden wichtigen Talübergänge „Flutbrücke“ und „Ludwigbrücke“ von Süden her nicht mehr erreicht werden können. Der nächstgelegene Talübergang über die Rednitz ist die Fuchsstraße, der über die Pegnitz die Kurgartenstraße.

Erwähnt sei in diesem Zusammenhang auch, dass in den Jahren ab 2008 die Bahnbrücke Höfener Straße umgebaut wird (mit zeitweisen und länger anhaltenden Sperrungen), so dass die östliche Umfahrung dann nicht zur Verfügung steht. Dies sollte auch berücksichtigt werden bzw. gleich ein entsprechendes „Notprogramm“ mit beschlossen werden.

Zusammenfassung:

Das Stadtplanungsamt hat keine Einwendungen gegen die Festlegung einer Umweltzone in der vorgeschlagenen Form, weist aber auf die Problematik der Umleitungen in Nord-Süd-Richtung hin. Da die Fläche recht groß ist und die dicht besiedelten Stadtteile enthält, stellt sich natürlich auch die Frage nach dem Binnen-, Ziel- und Quellverkehr der betroffenen Fahrzeuge. Hier wird es wohl zu bayernweit einheitlichen Regelungen kommen müssen.“

Das SpA weist darauf hin, dass die Unterführung Höfener Straße als östliche Umfahrung der Umweltzone in den nächsten Jahren nur eingeschränkt passierbar ist. Als Alternative (im beiliegenden Plan blau dargestellt) wäre als Begrenzung der Umweltzone in diesem Bereich auch die Waldstraße, beginnend an der Fronmüllerstraße, die Unterführung Jakobinenstraße, die Hornschuchpromenade und die Nürnberger Straße bis zur Stadtgrenze denkbar. Allerdings ist diese Strecke aufgrund der niedrigen Durchfahrtshöhe der Unterführung Jakobinenstraße mit 3,50 m nur begrenzt nutzbar.

Nachdem die östliche Umfahrung (Höfener Straße) erst nach Abschluss der Bauarbeiten an der Unterführung erst nach 2011 wieder voll befahrbar sein wird, wird vorgeschlagen, die Einführung einer Umweltzone derzeit zurückzustellen. Entsprechend hat sich auch die PI Fürth zu der Problematik geäußert. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass es 2005 nur an 30 Tagen bzw. 2006 an 35 Tagen Überschreitungen des zulässigen Tagesmittelwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gegeben hat. Die zulässige Anzahl von max. 35 Überschreitungen des Grenzwertes wurde in beiden Jahren in Fürth, wenn auch im Jahr 2006 nur knapp, eingehalten.

Im ersten Halbjahr 2007 wurde mit nur 8 Überschreitungen des zulässigen Tagesmittelwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eine deutlich bessere Entwicklung erreicht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres mit bereits 28 Überschreitungen.

In Anbetracht der geschilderten Situation erscheint es wenig sinnvoll und auch nicht erforderlich, zum jetzigen Zeitpunkt eine Umweltzone mit all ihren Vor- und Nachteilen auszuweisen.

Allerdings wurde bisher nur über die PM_{10} -Belastung öffentlich diskutiert. Die Stickstoffoxid-Problematik geriet hierbei etwas in den Hintergrund. In den nächsten Jahren wird nämlich, ähnlich wie in der Vergangenheit bei PM_{10} , die Toleranzmarge für NO_x immer weiter

abgesenkt werden, so dass es auch hier zu Überschreitungen kommen wird. Spätestens dann muss sich die Stadt Fürth wohl (erneut) mit der Einrichtung von Umweltzonen befassen.

Jahresmittelwerte der Jahre 2003 – 2006 für Stickstoffdioxid in $\mu\text{g}/\text{m}^3$:

LÜB – Station	2003		2004		2005		2006	
	GW	JMW	GW	JMW	GW	JMW	GW	JMW
Ansbach Residenzstraße	54	41	52	37	50	38	48	42
Erlangen Kraepelinstraße	54	(36)*	52	20	50	23	48	23
Erlangen Pfarrstraße	54	—	52	—	50	41	48	39
Fürth Theresienstraße	54	46	52	38	50	39	48	41
Nürnberg Bahnhofstraße	54	43	52	43	50	46	48	47
Nürnberg Ziegelsteinstraße	54	43	52	36	50	40	48	42

()* = 2003: Station Erlangen Häußling
 GW: anzuwendender Grenzwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

JMW: Jahresmittelwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Zum Vergleich:

Grenzwert 2002: 56 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Grenzwert 2007: 46 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Grenzwert 2008: 44 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Grenzwert 2009: 42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Grenzwert ab 2010: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

In Mittelfranken bestehen nach derzeitigem Stand keinerlei Probleme, den ab 2010 gültigen Stundenmittelwert von 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ für Stickstoffdioxid einzuhalten. Problematisch kann jedoch die Einhaltung des ab 2010 gültigen Jahresmittelwertes von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ werden. Dieser Wert wurde in den Jahren ab 2003 in allen Städten des Ballungsraumes überschritten. Bereits die Einhaltung des Grenzwertes für dieses Jahr (46 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) könnte zumindest in Nürnberg problematisch werden. Spätestens dann, wenn der jeweils gültige zulässige NO_x -Jahresmittelwert überschritten wird, muss sich auch die Stadt Fürth mit der Ergreifung geeigneter Maßnahmen befassen, um die NO_x -Belastung zu reduzieren. Nachdem die Belastung in erster Linie durch den Verkehr verursacht wird, erscheint die Schaffung einer Umweltzone insoweit ein das geeignetes Mittel.

Die Wirksamkeit von Umweltzonen hinsichtlich PM_{10} - und NO_x -Reduzierung wurde andernorts bereits durch lufthygienische Gutachten überprüft. Entsprechende Untersuchungsergebnisse liegen dem OA vor. Danach kann zweifelsfrei festgestellt werden, dass die lufthygienische Wirksamkeit einer Umweltzone in Bezug auf PM_{10} nur gering, bei NO_x jedoch signifikant ist. Der Gutachter kommt weiter zu dem Ergebnis, dass eine Umweltzone als Einzelmaßnahme nicht ausreichend ist, um die Einhaltung der Grenzwerte

zu gewährleisten. Eingebettet in weitere Maßnahmen eines Luftreinhalte- und Aktionsplanes sei eine Umweltzone jedoch zumindest hinsichtlich der Reduzierung von NO_x als geeignet einzustufen.

Fazit:

Aus verkehrlichen Gründen und mangels Wirksamkeit bezüglich der PM₁₀-Reduktion soll eine Umweltzone derzeit nicht eingerichtet werden. Abhängig von der weiteren Entwicklung der NO_x-Belastung soll die mögliche Einrichtung einer Umweltzone ab der Fertigstellung der Bahnunterführung Höfener Straße geprüft werden. Dabei sind die stetig zurück gehende Zahl der betroffenen Fahrzeuge zu berücksichtigen und die lufthygienische Wirkung der Umweltzone durch ein Gutachten zu prognostizieren.

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten €		€	
Veranschlagung im Haushalt		Budget-Nr.	
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	im	<input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			
Zustimmung der Käm		Beteiligte Dienststellen:	
liegt vor:	<input type="checkbox"/> RA	<input type="checkbox"/> RpA	<input type="checkbox"/> weitere: <input checked="" type="checkbox"/> SpA, SVA, PI Fürth
Beteiligung der Pflegerin/des Pflegers erforderlich:		<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Falls ja: Pflegerin/Pfleger wurde beteiligt		<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein

II. Ref. III / Upl zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Ref. III / OA

Fürth, 16.08.2007

Unterschrift des Referenten

Sachbearbeiter/in:
Herr Sonnabend

Tel.:
974-1491