

Öffentliche Sitzung des Gemeinderats am 21. Juni 2006

R. Pr. Nr. 71

**Stadtbahn (Karlsruhe-) Ettlingen – Malsch – Rastatt**

- **Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke Ettlingen – Erbprinzen bis Verknüpfung Bruchhausen (DB)**
  - **Stellungnahme der Stadt Ettlingen**
- 

**Beschluss:**

1. a) **Der Planung für die Neubaustrecke der Stadtbahn Süd von Ettlingen-Erbprinzen bis Verknüpfung Bruchhausen wird als Träger der öffentlichen Belange und als betroffener Grundstückseigentümer zugestimmt.  
(23:9 Stimmen, 2 Enthaltungen)**
- b) **Im Anschlussbereich Erbprinzen/Rastatter Straße, der stadtgestalterisch von besonderer Bedeutung ist, fordert die Stadt Ettlingen eine Ausführung als „Rasengleis“/Pflasterung.  
(23:9 Stimmen, 2 Enthaltungen)**
2. **Eine Entscheidung über die mit der Stadtbahn vorgesehenen Führung des Horbachs als offener Graben wird zurückgestellt, die Verwaltung wird jedoch beauftragt, die dafür vorgesehenen Flächen als Sicherheitsstreifen zwischen Radweg und Straßenbahn auszuweisen und die Flächen zu erwerben.  
(25:9 Stimmen)**

- - -

Die Verwaltung teilte hierzu mit:

**A. Stadtbahn (Karlsruhe) Ettlingen – Malsch – Rastatt (BA I)**

**Verfahren:**

Die Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) hat die Feststellung des Planes für den Neubau der Strecke Ettlingen-Erbprinzen – Verknüpfung Bruchhausen (DB) beantragt. Die Neubaustrecke verbindet die Albtalbahn der AVG mit der DB-Hauptstrecke Karlsruhe - Ettlingen – Rastatt. Um eine planerische Koordination zu erreichen und um eine Verzögerung des Planfeststellungsverfahrens zu vermeiden, wurde in den Plänen die von der Stadt vorgesehene Freihaltetrasse für eine evtl. später durchzuführende Horbachverlegung beibehalten.

Das Regierungspräsidium führt nunmehr das Planfeststellungsverfahren durch und in diesem Zusammenhang das Anhörungsverfahren gemäß §§ 18 und 20 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), §§ 7 und 9 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG). Der Stadt Ettlingen wird, obwohl sie dem Projekt schon zugestimmt hat und im Jahr 1997 die entsprechende Vereinbarung der Beteiligten unterzeichnet hat, nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Auslegung der Planunterlagen wurde ortsüblich am 04.05.06 im Amtsblatt der Stadt Ettlingen bekannt gemacht. In der Zeit vom 05.05. bis 06.06.06 besteht die Möglichkeit, die Planunterlagen einzusehen und bis 20.06.06 Stellungnahmen abzugeben. Die Stadt Ettlingen hat aus sichtigungstechnischen Gründen eine Fristverlängerung für ihre Stellungnahme als Trägerin öffentlicher Belange bis zum 27.06.2006 beantragt und erhalten. Als Trägerin eigener Belange (als Grundstückseigentümerin) muss sie sich jedoch bis zum 20.06.2006 äußern.

Die Verwaltung bittet daher um Ermächtigung, dem Regierungspräsidium nach Vorberatung in der AUT-Sitzung die Meinung der Stadt als Grundstückseigentümer wegen Fristablauf vor der GR-Sitzung mitteilen zu dürfen.

Vom Beginn der Auslegung des Planes an treten Anbaubeschränkungen und eine Veränderungssperre entsprechend den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen ein.

#### Ziele, Konzepte:

Ziel der geplanten Stadtbahnverbindung ist, durch eine Vernetzung des Schienen-ÖPNV besonders die Städte und Stadtteile südlich von Ettlingen besser mit dem Ettlinger Stadtzentrum zu verbinden. Auch Schulzentrum, berufliches Bildungszentrum und der Sportpark im Baggerloch erhalten dadurch Stadtbahnhaltestellen. Ein Stadtbahnanschluss ist heute bereits und noch vielmehr in der Zukunft ein wesentlicher Standortfaktor für Wohnen, Infrastruktureinrichtungen und Arbeitsplätze. Die „Südbahn“ ist deshalb schon vor Jahren vom Gemeinderat in den Verkehrsentwicklungsplan und in das „Konzept innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen“ aufgenommen worden. Die Planung fügt sich also nahtlos in die langfristigen Konzepte und aktuellen Maßnahmen der Stadt ein.

Deshalb hat die Stadt auch bereits 1997 die Vereinbarung über die Planung und Kostentragung unterzeichnet (einstimmige Zustimmung durch den Gemeinderat in der öffentlichen Sitzung am 05.03.1997, R. Pr. Nr. 9).

Die Maßnahme ist besonders interessant und wirksam, weil sie das System der AVG mit dem System der DB verbindet und dazu nur eine Netzlücke von ca. 2 km geschlossen werden muss.

#### Planung:

Ausgangspunkt der Planung ist der heutige Haltepunkt „Ettlingen-Erbprinz“ der AVG. Hier schwenkt die zweigleisige Neubaustrecke von der Albtalbahn in südwestlicher Richtung ab. Zur Abwicklung von Einsatzfahrten vom/zum Bahnhof „Ettlingen Stadt“ der AVG ist dort zusätzlich eine eingleisige Verbindungskurve vorgesehen. Die Neubautrasse verläuft anschließend in Seitenlage östlich der Rastatter Straße. Diese Ostlage ist verkehrlich die beste Lösung, erzeugt die geringsten Eingriffe und fügt sich zudem ins Gesamtkonzept von Stadt und AVG ein. Die Trasse kreuzt die Schlossgartenstraße in deren Einmündungsbereich zur Rastatter Straße niveaugleich, unterquert die Clevedonbrücke (Fußgängerbrücke) und kreuzt die Löbauer Allee und die Römerstraße ebenfalls in den Einmündungsbereichen. In Höhe der Einmündung der Römerstraße in die Rastatter Straße teilen sich die parallel verlaufenden Gleisachsen, um eine niveaufreie Verknüpfung mit der DB-Strecke zu ermöglichen. Das Stadtbahngleis in Fahrtrichtung Rastatt wird mit einem Kreuzungsbauwerk über die bestehende DB-Strecke Karlsruhe – Rastatt geführt und danach an diese angeschwenkt. Bereits vor der querenden Straßenüberführung der L 607 wird die Parallellage zur DB-Strecke erreicht. Das Gleis in Fahrtrichtung Ettlingen schwenkt nach der Querung der Römerstraße an die DB-Strecke an. Hier wird ein Wirtschaftsweg niveaufrei gekreuzt. Etwa 200 m südlich der Straßenüberführung L 607 münden beide Schienenstränge in die bestehenden DB-Gleise.

Durch die Erweiterung der Dammbauwerke sind die Verlegung des „Brunnengrabens“ und des „Weilgibächleins“ erforderlich. Des Weiteren werden neue Wegflächen zur Vernetzung angelegt.

In dem Verfahren wird auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens geprüft.

Der landschaftspflegerische Begleitplan sichert eine sehr gute Grüneinbindung und Gestaltung.

Weil Variantenüberlegungen ergaben, dass die Baumreihe östlich der Rastatter Straße u. a. wegen der westseitigen Wohnbebauung nicht zu erhalten war, wird dies durch eine neue dreifache Baumreihe ausgeglichen, die gestalterisch (analog Karlsruher Straße) einen sehr schönen südlichen Stadteingang ergibt und gleichzeitig einen ökologischen Ausgleich darstellt.

Die beiden neuen Haltestellen (Clevedonbrücke, Dieselstraße) binden die angrenzenden Wohngebiete und Einrichtungen mit hoher Publikumsfrequenz sehr gut an. Im Verknüpfungsbereich mit der DB-Trasse unter der L 607-Brücke entsteht eine weitere Haltestelle, die den Zugang von Ettligenweier ermöglicht.

Die Kosten der Neubaustrecke zwischen Erbprinz und DB-Trasse sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Kostenregelungen werden in einer Vereinbarung geregelt. Zur Information hat die Stadt von der AVG dennoch eine Kostenaufstellung erhalten. Demnach verbleibt von den Baukosten (Neubaustrecke mit drei enthaltenen Haltestellen) in Höhe von ca. 25 Mio. € nach GVFG-Zuschussbescheid und zusätzlichen Anteilen des Landkreises bei der Stadt ein Komplementäranteil von ca. 1,25 Mio. €.

Zusammenfassend ist die Verwaltung der Ansicht, dass der Planung als Träger öffentlicher Belange und als Grundstückseigentümer zugestimmt werden kann.

## **B. Horbachverlegung „Bündelungstrasse als offene Grabenverlegung“**

Im Rahmen der Generalentwässerungsplanung und Regenwasserbehandlungskonzeption für die Kernstadt Ettligen ist vorgesehen, den Horbach als eigenständiges Gewässer dem Brunnengraben zuzuleiten. Der Gemeinderat hat dem in den öffentlichen Sitzungen am 05.04.1989, R. Pr. Nr. 20, und am 06.09.1989, R. Pr. Nr. 97, zugestimmt.

In der öffentlichen Sitzung am 23.07.2003, R. Pr. Nr. 38, stimmte der Gemeinderat der Trassenplanung zu und beauftragte die Verwaltung, das wasserrechtliche Genehmigungsverfahren sowie den Grunderwerb durchzuführen. Als erstes Ergebnis des Genehmigungsverfahrens lag die Umweltverträglichkeitsstudie mit ihren Variantenvergleichen vor, die in der nichtöffentlichen Sitzung am 13.07.2005, R. Pr. Nr. 17, dem Ausschuss für Umwelt und Technik zur Vorbera- tung vorgestellt wurden. Dieser stimmte der Variante 2 „Bündelungstrasse als offene Graben- führung“ zu.

In der öffentlichen Sitzung am 27.07.2005, R. Pr. Nr. 95, hat der Gemeinderat die vorgestellte Planung zur Horbachverlegung zwar mehrheitlich abgelehnt, jedoch ist die Verwaltung der Meinung, das Planfeststellungsverfahren der Stadtbahn zur Sicherung einer zukünftigen Trasse für eine Verlegung des Horbaches zu nutzen und das dafür notwendige Gelände zu erwerben. Nach nochmaliger Prüfung werden die dafür sprechenden Argumente wie folgt dargestellt:

- Offenlegung der bestehenden Verrohrung und damit Ökologisierung des Horbaches
- Herausnehmen von sauberem Quellwasser aus der Kanalisation
- Vorhaltung einer Fläche zur möglichen Schaffung von ausreichender Vorflut für eine zukünftige Bebauung des Horbachtals für den Fall, dass der Gemeinderat zu einem späteren Zeitpunkt in Umsetzung des Flächennutzungsplans ein entsprechendes Baurecht beschließt

- bei Trennung des wasserrechtlichen und eisenbahnrechtlichen Verfahrens entstünden der Stadt Ettlingen erhebliche Nachteile beim Grunderwerb, beim Verfahrensablauf und bei den Kosten
- Beseitigung von Engpässen in unterhalb liegenden Strecken der Horbachverdolung insbesondere im Hinblick auf die zu erwartenden klimatischen Veränderungen und damit Schaffung von Retention im Kanalnetz für weitere Regenwassereinleitungen,

Insgesamt sieht die Verwaltung in der Bündelung der Stadtbahntrasse mit einem offenen Gewässerlauf die Möglichkeit, gewässertechnische, ökologische, stadtgestalterische und ökonomische Belange zusammenzuführen. Zudem optimiert diese Lösung die Zuschussmöglichkeiten.

Für alle Mitglieder des Gemeinderats sind die Übersichtspläne für die Neubaustrecke und die Horbachverlegung beigelegt. Alle anderen Unterlagen können bei Bedarf im Planungs- und Umweltamt eingesehen werden.

- - -

Eine Vorberatung der Angelegenheit fand in der nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 24.05.2006 statt. Der Ausschuss empfiehlt vorstehenden Beschluss nach Ziffer 1. Zu Ziffer 2 hat der Ausschuss für Umwelt und Technik keine Empfehlung abgegeben, sondern verwies die Entscheidung in den Gemeinderat. Auf die Erläuterungen, die allen Mitgliedern des Gemeinderats zugesandt wurden, wird verwiesen.

Mit Bezug auf die zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik versandten Erläuterungen, hält es die Verwaltung nach wie vor für richtig entsprechend Ziffer 2 des Beschlussvorschlages zu entscheiden.

- - -

Bürgermeisterin Petzold-Schick informiert, dass die Planfeststellung von grundsätzlicher Bedeutung sei und sie daher auch zwei Vertreter der AVG, Herrn Lorenz und Herrn Dr. Bickelhaupt, eingeladen habe.

Stadtbaudirektor Müller stellt die Planungen für die Neubaustrecke Ettlingen Erbprinz bis Verknüpfung Bruchhausen anhand einer Power-Point-Präsentation vor.

Bürgermeisterin Petzold-Schick erläutert, dass die Anliegen der Bewohner insbesondere folgende gewesen seien: Quietschgeräusche sollten vermieden, eine städtebaulich verträgliche Lösung gefunden und Nutzungskonflikte sollten möglichst verhindert werden.

Herr Lorenz weist daraufhin, dass, wenn die Bahn erst einmal fahre, 99 % der Leute zufrieden seien. Für die AVG sei dies z. B. an den Fahrgastzahlen erkennbar. Zur Problematik der Quietschgeräusche erläutert er, dass er diesbezüglich tagtäglich Anrufe erhalte und die AVG durch passive und aktive Aktivitäten sehr stark daran interessiert sei, diese zu vermeiden. Er stellt klar, dass Lösungen, auch in Zusammenarbeit mit Betroffenen, gesucht und gefunden werden würden. Zu möglichen Nutzungskonflikten berichtet er, dass die Schließzeiten so kurz wie möglich gehalten werden würden.

Bürgermeisterin Petzold-Schick erkundigt sich nach der weiteren Entwicklung der Bahn.

Herr Lorenz informiert, dass die AVG seit ca. drei Jahren einen intensiven Dialog mit der Bahn führe und diese sich ziere, Zusatzverkehre auf die Strecke aufzunehmen. Er berichtet, dass sich die Deutsche Bahn im Planfeststellungsverfahren äußern werde.

Oberbürgermeisterin Büssemaker weist daraufhin, dass der Prozess sehr lange andauere und der Gemeinderat seine Zustimmung schon im Jahr 1997 erteilt hätte.

Stadtrat Dr. Ditzinger bittet um getrennte Abstimmung der Beschlussziffern. Er gibt zu verstehen, dass wegen der steigenden Benzinpreise die Notwendigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs steige und Gäste im Moment an Ettlingen vorbeigeführt werden würden und die Überlegungen damals schon richtig gewesen seien. Zum finanziellen Aspekt führt er aus, dass die Kosten dieser Maßnahme sehr hoch seien. Er bittet um Erläuterung bezüglich der Nutzung des Industriegleises und der Führung des Radweges. Er erklärt, dass er sich auch dagegen ausspreche, dass der Busverkehr in Ettlingenweier und Bruchhausen ausgedünnt werde. Er lässt wissen, dass er Beschlussziffer 1 zustimme, Beschlussziffer 2 jedoch ablehne, da der Horbach im Sommer meist ausgetrocknet und ein Baugebiet nicht vorgesehen sei.

Oberbürgermeisterin Büsse-maker stellt klar, dass der Gemeinderat 1997 die Verlegung des Horbachs einstimmig beschlossen habe.

Stadtrat Rebmann stimmt der Neubaustrecke zu, da wegen den steigenden Benzinpreisen eine Ausweitung des öffentlichen Personennahverkehrs wichtig sei. Zu Beschlussziffer 2 lässt er wissen, dass die Argumente der Verwaltung nicht mehr stichhaltig seien und Beschlussziffer 2 a zurückgestellt werden sollte. Er ergänzt, dass der Grundstückserwerb für Radwege in der Beschlussvorlage bleiben sollte.

Stadtrat Hinse erklärt zu Beschlussziffer 2, dass er keine inhaltliche Notwendigkeit zu Beschlussziffer 1 erkennen könne und er diese Beschlussziffer ablehne, da das Tor zur Bebauung nicht geöffnet werden sollte. Zur Neubaustrecke erklärt er, dass das Busnetz in Ettlingenweier und Bruchhausen sehr gut sei und durch die neue Verbindung nicht geschwächt werden dürfte. Er erkundigt sich, ob das Gerücht wahr sei, dass auf dem bestehenden Gleis jetzt eine Hauptmagistrale eingerichtet werde. Ihm sei unklar, wie der Ausbau auf vier Gleisen und dann noch die Stadtbahn dort Platz haben sollen, da bisher schon genug Verkehr auf der Strecke unterwegs sei. Des Weiteren möchte er wissen, welche Kosten auf die Stadt Ettlingen zukommen würden. Er führt weiter aus, dass der Bereich Erbprinz jetzt schon sehr eng sei und er einen Ausbau daher kritisch sehe, auch da dies städtebaulich nicht schön sei. Er ist weiterhin der Meinung, dass der Autoverkehr diesen Bereich umfahren werde und auf die Stadt höhere Kosten im Bereich Straßenerneuerung zukommen werden. Er erkundigt sich, ob die Nordbahn nicht mit dem Industriegleis kombiniert werden könnte.

Stadträtin Seifried-Biedermann berichtet, dass die AVG ein erfolgreicher Wirtschaftsbetrieb sei und dass sie Vertrauen habe, dass sich die AVG intensive Gedanken über die Streckenführung gemacht habe. Sie ergänzt, dass der Ausbau auch von überregionaler Bedeutung sei und sie daher Beschlussziffer 1 zustimme. Sie verdeutlicht, dass sie Beschlussziffer 2, wie bisher auch, ablehne.

Stadträtin Zeh trägt vor, dass die vorgestellte Neubaustrecke die kürzeste Verbindung sei, allerdings die Wege zu den Haltestellen weit seien. Sie ergänzt, dass ihrer Meinung nach die Trasse auf den bestehenden Gleisen billiger wäre und nur drei Minuten länger benötigen würden. Außerdem müsse mit einer Erhöhung der jährlichen Direktbeteiligung an den öffentlichen Personennahverkehr gerechnet werden und dann würden eventuell auch weniger Busse fahren. Sie stellt klar, dass sie aus oben genannten Gründen die Beschlussvorlage ablehne. Zu Ziffer 2 führt sie aus, dass dieser Beschlussvorschlag schon einmal vom Gemeinderat abgelehnt worden sei und sich an diesen Planungen bisher nichts geändert habe. Ihrer Ansicht nach sei kein Vorfluter nötig, da kein Wohngebiet auf dieser Fläche gewünscht werde. Sie weist daraufhin, dass ein Antrag im Gemeinderat kosiere, den Horbach aus dem Flächennutzungsplan heraus zu nehmen.

Stadtrat Dr. Böhne bestätigt, dass die Busverbindungen zu den Stadtteilen sehr gut seien. Er gibt zu bedenken, dass die Bevölkerung sich bewusst machen müsse, dass es durch die Südbahn, insbesondere im Bereich Erbprinz, zu Verkehrsproblemen kommen werde. Er ist auch davon überzeugt, dass die Südbahn keine Verschönerung für die Stadt bringe, der Gemeinderat sich aber aus dem Konzept nicht ausklingen dürfe. Er plädiert dafür, dass die Alternativplanung des BUND erläutert werde und er vorher nicht zustimmen könne. Zu Beschlussziffer 2 schließt er sich der Meinung seiner Vorredner an, dass die Horbachverlegung nicht gewollt sei

und wie von Stadtrat Rebmann ausgeführt, das Gelände erworben werden sollte.

Oberbürgermeisterin Büsse-maker erklärt, dass es viele Schüler aus umliegenden Gemeinden und einen großen Vereinszufluss gebe und die AVG nur zwei Kilometer benötige, um eine positive Anschließung der Nachbargemeinden an Ettlingen zu gewährleisten. Sie weist auch darauf hin, dass die Nordbahn nicht in ein bis zwei Jahren, sondern eventuell in 20 Jahren kommen werde. Sie ist auch der Meinung, dass es zu Stauungen vor allem im Bereich Erbprinz auch jetzt schon komme. Sie berichtet, dass der alte Gemeinderat den Flächennutzungsplan beschlossen habe und dieser bis zum Jahr 2010 Bestand habe. Sie erklärt, dass sie ebenso gegen eine Bebauung des Horbaparks in dieser Größenordnung sei. Sie ist auch der Meinung, dass die Erschließung der zwei Kilometer Ettlingen auch im Bereich Tourismus weiterbringen werde. Sie lässt wissen, dass die Entscheidung über den Flächennutzungsplan im Jahr 1997 gefallen sei und damals auch eine Vorlage des BUND aufgezeigt worden sei, der Gemeinderat sich jedoch für dieses Konzept entschieden habe. Mit dem Antrag von Stadtrat Rebmann, das Wasserrecht außen vorzulassen, die Grünflächen jedoch zu erwerben, erklärt sie sich einverstanden.

Bürgermeisterin Petzold-Schick fügt dem hinzu, dass der Flächennutzungsplan bereits im Jahre 1992 grundsätzlich auf den Weg gebracht und schließlich 1997 beschlossen worden sei. Sie legt dar, dass im Laufe dieser Zeit Änderungen vorgenommen werden mussten und dass die Bebauung des Horbachs auch von der Verwaltung nicht gewünscht werde. Sie schlägt vor, auf das Wassergenehmigungsverfahren (Ziffer 2 a) zu verzichten.

Herr Dr. Bickelhaupt erläutert, dass die Südbahn für Ettlingen viele Vorteile bringe: So würde die Strecke nach Karlsruhe wieder umgeknickt über Ettlingen verlaufen und Ettlingen würde als Mittelzentrum gestärkt werden. Er ergänzt, dass die Gleise teilweise schon vorhanden seien und weiter ausgebaut werden würden. Er berichtet, dass die Deutsche Bahn nach seinem Wissen keine neuen Planungen auf der Strecke vornehmen würde. Zur Variante des BUND erläutert er, dass man hierüber Anfang der 90er Jahre nachgedacht habe, diese jedoch nicht umsetzbar sei, da man ca. zehn Minuten reine Verlustzeit (durch Wartung, Fahrerwechsel, etc.) habe. Ebenso sei diese dann nicht kombinierbar mit der Nordtrasse. Er berichtet weiter, dass die Busverbindungen außerhalb der Planfeststellung und in Zusammenarbeit mit der Kommune festgelegt werden würden. Zu den Verkehrsstauungen im Bereich Erbprinz fährt er fort, dass es hier vier Fahrten mehr pro Stunde geben werde. Er ist zwar auch der Meinung, dass Behinderungen kommen werden, diese aber im Rahmen liegen würden.

Stadträtin Saebel erklärt, dass sie den öffentlichen Personennahverkehr regional und zukunftspolitisch sehe und Ettlingen stolz darauf sein könne, dass die AVG in Ettlingen so präsent sei. Sie stimmt daher dem Ausbau der Südbahn zu. Sie weist darauf hin, dass der Gemeinderat Entscheidungen von früheren Gemeinderäten revidieren könne.

Stadtrat Müller erkundigt sich, ob die Sibyllastraße abgehängt werden würde.

Oberbürgermeisterin Büsse-maker bejaht dies.

Stadtrat Müller erklärt, dass bei Sackbahnhöfen die Gäste auch zehn Minuten warten müssten. Seiner Ansicht nach könnten die Schüler die neue Trasse gut nutzen. Er schlägt vor, die Schallschutzwand auf der B 3 ein kleines Stück zu öffnen, damit eine Trichterwirkung entsteht.

Stadtrat Reich stellt den Geschäftsordnungsantrag auf Ende der Debatte.

Stadträtin Hofmeister hält dieses Thema für sehr wichtig und fordert daher Schluss der Rednerliste.

Dem Geschäftsordnungsantrag von Stadtrat Reich wird mit 17:13 Stimmen (4 Enthaltungen) zugestimmt.

Bei der nachfolgenden Abstimmung wird den Beschlussziffer 1 a und b mit 23:9 Stimmen (2 Enthaltungen) zugestimmt.

Dem Antrag der FE-Fraktion wird mit 25:9 Stimmen zugestimmt.

Oberbürgermeisterin Büsse-maker stellt fest, dass die Beschlussziffern 2 a und b der Verwaltungsvorlage somit abgelehnt worden sind.

Gabriela Büsse-maker  
Oberbürgermeisterin

- - -