



Geschäftsführung Verkehrsausschuss

Ansprechpartner/in: Frau Krause

Telefon: (0221) 221-25909

Fax: (0221) 221-24447

E-Mail: angela.krause@stadt-koeln.de

Datum: 17.08.2008

Niederschrift

über die **32. Sitzung (4. Sondersitzung) des Verkehrsausschusses** in der Wahlperiode 2004/2009 am Dienstag, dem 22.04.2008, 15:05 Uhr bis 17:00 Uhr, Historisches Rathaus, Konrad-Adenauer Saal, Raum-Nr. 1.18

Anwesend waren:

Vorsitzende/r

Herr Karsten Möring CDU

Stimmberechtigte Mitglieder

| | | |
|-----------------------------|-------|---------------|
| Herr Helmut Jung | CDU | (für RM Hamm) |
| Herr Karl-Jürgen Klipper | CDU | (für RM Hock) |
| Frau Gisela Manderla | CDU | |
| Herr Dietmar Ciesla-Baier | SPD | |
| Herr Peter Kron | SPD | |
| Herr Wendel Mispelkamp | SPD | |
| Herr Karl-Heinz Walter | SPD | |
| Frau Dr. Sabine Müller | Grüne | |
| Frau Bettina Tull | Grüne | |
| Frau Christtraut Kirchmeyer | FDP | |

Mitglieder mit beratender Stimme gem. § 58 Abs. 1 Satz 7-12 GO NRW

| | |
|--------------------------|----------------|
| Herr Karel Schiele | pro Köln |
| Herr Michael Weisenstein | Die Linke.Köln |

Sachkundige Einwohner/innen mit beratender Stimme nach § 58 Abs. 4 GO NRW und § 21 der Hauptsatzung

| | |
|-----------------------------|-----------------------|
| Herr Hermann-Josef Doerfner | auf Vorschlag der CDU |
| Herr Ferdinand Schmitz | auf Vorschlag der CDU |
| Frau Helga Schlapka | |

Sachkundige Einwohner nach § 22 und § 23 der Hauptsatzung

| | |
|--------------------------|----------------|
| Herr Dieter Pannecke | |
| Herr Selahattin Toprakci | (ab 15.20 Uhr) |
| Herr Bernd Fahlenbock | |

Verwaltung

Herr Jörg Bambeck

Herr Heribert Krichel

Herr Gerd Neweling

Herr Dr. Mehmet-Hasan Sarikaya

Herr Beigeordneter Bernd Streitberger

Dezernat für Stadtentwicklung, Planen und Bauen
Amt für Straßen und Verkehrstechnik
Amt für Brücken und Stadtbahnbau
Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Dezernat für Stadtentwicklung, Planen und Bauen

Schriftführer/in

Frau Angela Krause

Dezernat für Stadtentwicklung, Planen und Bauen

Gäste

Herr Detlef Kábbe

Herr Thomas Leyendecker

Herr Rolf Pabst

KVB AG

KVB AG

KVB AG

Presse

Zuschauer

Entschuldigt fehlten:

Sachkundige Einwohner/innen mit beratender Stimme nach § 58 Abs. 4 GO NRW und § 21 der Hauptsatzung

Herr Horst Noack

Herr Hans Edgar Preckel

auf Vorschlag der SPD

auf Vorschlag der FDP

Sachkundige Einwohner nach § 22 und § 23 der Hauptsatzung

Herr Horst Ladenberger

auf Vorschlag der Grünen

Ausschussvorsitzender Möring eröffnet die 32. Sitzung, 4. Sondersitzung des Verkehrsausschusses in dieser Wahlperiode und begrüßt die Anwesenden.

Auf die Historie eingehend erläutert er eingangs, dass die kontroversen Diskussionen zur Querung der Nord-Süd Stadtbahn mit einer seitens der SPD-Fraktion gestellten Anfrage Anfang dieses Jahres begonnen haben und anschließend durch weitere Anträge sowohl im hiesigen Ausschuss als auch im Rat fortgeführt wurden. Er macht jedoch deutlich, dass man in der Sache sowohl unter erheblichen zeitlichen als auch rechtlichen Zwängen stehe. Der – beklagte - Planfeststellungsbeschluss sei gefasst; zudem sei die Arbeitsaufnahme in bestimmten Bereichen erfolgt.

Er schlägt vor, die Thematik heute intensiv zu diskutieren, um nun zu einem endgültigen Ergebnis zu kommen und die Maßnahme nicht weiter zu verzögern bzw. zu blockieren.

Zur Tagesordnung führt Ausschussvorsitzender Möring aus, dass diese um folgende Punkte erweitert werden soll:

I. Öffentlicher Teil

- 1.1. Sachstandsbericht 2.Baustufe Nord-Süd Stadtbahn
1724/20081722/2008
Tischvorlage

- 3.1. Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 22. April 2008 betreffend
Gutachten zur Nord-Süd-Stadtbahn
AN/0814/2008
Tischvorlage

Darüber hinaus liege zu TOP

- 2.1. Anfrage der CDU-Fraktion vom 14. April 2008 betreffend
2. Baustufe Nord-Süd-Bahn, Streckenführung
AN/0698/2008

die Beantwortung ebenfalls als **Tischvorlage** vor

Der Ausschuss ist mit diesen Ergänzungen einverstanden und beschließt demnach folgende

Tagesordnung

I. Öffentlicher Teil

1 Mitteilungen der Verwaltung

- 1.1 Sachstandsbericht 2.Baustufe Nord-Süd Stadtbahn
1722/2008

2 Anfragen nach § 4 der GeschO des Rates

- 2.1. Anfrage der CDU-Fraktion vom 14. April 2008 betreffend
2. Baustufe Nord-Süd-Bahn, Streckenführung
AN/0698/2008

3 Anträge gemäß § 3 der GeschO des Rates

- 3.1. Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 22. April 2008 betreffend
Gutachten zur Nord-Süd-Stadtbahn
AN/0814/2008

I. Öffentlicher Teil

1 Mitteilungen der Verwaltung

1.1 Sachstandsbericht 2.Baustufe Nord-Süd Stadtbahn 1722/2008

Die Mitteilung wurde als Tischvorlage zur Sitzung verteilt und ist dieser Niederschrift als Anlage 1 beigelegt.

RM Kirchmeyer bittet im Hinblick auf die erst kürzlich zugesagte Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn für Frühjahr 2011 und des in der Mitteilung aufgeführten Zeitpunktes Sommer 2011 um eine aktuelle verlässliche Einschätzung.

BG Streitberger teilt mit, dass der Fertigstellungstermin sicherlich auch von den heutigen Beratungen und etwaigen Beschlüssen abhängt. Nach dem derzeitigen Zeitplan der Verwaltung und der KVB gehe er jedoch von Sommer 2011 aus. In Vorbereitung sei derzeit die Vergabe für die 2. Baustufe als auch die Vergabe der Ausbaugewerke der Bahnhöfe für die 1. Baustufe. Sofern diese Vergaben fristgerecht und ohne Verzögerung durchgeführt werden können, könne auch der Fertigstellungstermin gehalten werden.

RM Klipper bittet um eine Konkretisierung des zeitlichen Rahmens und Angabe etwaiger Pufferzeiten.

Seitens der KVB erläutert Herr Pabst ergänzend, dass seiner Zeit - bei der Übergabe des Projektes von der Stadt Köln an die KVB – von einer Inbetriebnahme im Laufe des Jahres 2010 ausgegangen wurde. Jedoch bereits im Vergabeverfahren für die Roh- und Erdbauarbeiten kam es zu einer Verzögerung durch ein Vergabeprüfverfahren bei einer beteiligten Baufirma. Parallel hierzu verursachten die hohen Submissionsergebnisse weitere Rückstände. Ein Aufholen dieser Rückstände von ca. einem halben Jahr sei bei den Roh- und Erdbauarbeiten leider nicht gelungen. Nach derzeitigen Erkenntnissen sei daher mit der Inbetriebnahme im Sommer 2011 zu rechnen – jedoch vorbehaltlich etwaiger Risiken, die sich im Zuge der Vergabe der Ausbauleistungen ergeben können, beispielsweise weitere Vergabeprüfverfahren oder Submissionsergebnisse, die zu finanziellen Problemen führen. Erst im Frühjahr 2009, wenn alle Vergaben getätigt worden seien, werde die KVB daher einen konkreten Fertigstellungstermin benennen können.

Herr Pabst führt weiterhin aus, dass die Veröffentlichung der Vergabe für die 2. Baustufe noch in diesem Monat erfolgen solle, um die Vergabe bis Oktober d.J. abgeschlossen zu haben und eine zeitgleiche Inbetriebnahme beider Baustufen für den Sommer 2011 sicherzustellen. In diesem Zeitplan sei allerdings ein Puffer von zwei Monaten enthalten, so dass die Veröffentlichung auch im Juli noch erfolgen könne. Sofern die KVB hiervon jedoch Gebrauch machen sollte, dürften keinen weiteren Verzögerungen, beispielsweise in Form von Insolvenzen der ausführenden Baufirmen, nicht eintreten.

2 Anfragen nach § 4 der GeschO des Rates

2.1 2. Baustufe Nord-Süd-Bahn, Streckenführung AN/0698/2008

Da die Beantwortung erst als Tischvorlage zur Sitzung verteilt wurde, tragen BG Streitberger, Herr Neweling, Leiter des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau, sowie die Herren Kábbe,

Leyendecker und Pabst, Vertreter der KVB AG, diese mündlich sukzessive vor (*vgl. hierzu Anlage 2 zur Niederschrift*).

Ergänzend hierzu erfolgt eine intensive Diskussion mit zahlreichen Nachfragen:

Frage 1

Ergänzend zu der vorliegenden Stellungnahme zeigt BG Streitberger auf, dass der derzeitige Nutzen-Kosten-Indikator unter Berücksichtigung der geschätzten Kosten für die 3. Baustufe nur noch 1,06 erreiche; der zuvor errechnete im Jahre 2000 hingegen noch bei 1,4 lag.

Herr Käbbe weist in aller Deutlichkeit darauf hin, dass der Indikator nach einer aktuellen Berechnung des Gutachters bei einer Streckenführung über den Bayenthalgürtel auf 0,8 bis 0,9 sinken werde.

Auf Nachfrage des RM Tull teilt Herr Neweling mit, dass bei einer Standardisierten Berechnung immer die Gesamtmaßnahme und nicht einzelne Baustufen betrachtet werden.

Ausschussvorsitzender Möring ergänzt, dass die Reduzierung des Faktors von 1,4 auf aktuelle 1,06 auf die nicht unerheblichen Kostenerhöhungen zurückzuführen sei.

Herr Käbbe bestätigt die Aussagen seiner Vorredner und unterstreicht, dass die ersten beiden Baustufen keinen eigenen Verkehrswert hätten. Bei der Aktualisierung der Standardisierten Bewertung in 2007 wurden keinerlei Betriebsdaten – weder Fahrgastzahlen noch Reisezeiten - angepasst; die Bewertung beruhe lediglich auf einer Anpassung der Kosten, d.h. der Mehrkosten der 1. Baustufe, der Mehrkostenanzeige sowie den aktuellen Kosten der 2. Baustufe.

RM Klipper weist darauf hin, dass für die Maßnahme nunmehr 700 Mio. € an Zuschüssen beantragt wurden; er bitte um Mitteilung, ob die Gefahr einer Rückzahlung bestehe, wenn der Indikator bei einer geänderten Streckenführung unter 1,0 fallen würde.

BG Streitberger gibt zu Bedenken, dass dem Bund bei einer Planänderung, die durch den Bauherrn zu verantworten sei, keine andere Wahl bliebe, als die Zuschüsse zurückzufordern. Diese Frage könne er eindeutig und klar bejahen.

SE Weisenstein bittet darzulegen, ob bei der Annahme, dass der Wert unter 1 fallen werde, nicht auch die veränderten Fahrgastzahlen berücksichtigt werden müssten.

Ausschussvorsitzender Möring greift diese Frage auf und bittet um Auskunft, ob bereits Erkenntnisse über die Fahrgastnutzung bei der planfestgestellten Variante und einer Variante über den Bayenthalgürtel bestünden.

Herr Leyendecker gibt zu Bedenken, dass das Einzugsgebiet bei der Variante Bayenthalgürtel kleiner sei und darüber hinaus sich auch die Fahrzeit für Fahrgäste aus dem Süden kommend verlängere, so dass diese Variante nicht sehr attraktiv für diese sei. Die Differenz betrage in etwa 2000 Fahrten pro Werktag.

RM Kirchmeyer äußert ihre Verwunderung über die heutige Diskussion, insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Beschluss über die derzeitige Streckenführung der 2. Baustufe von den Fraktionen der CDU, FDP sowie der SPD mehrheitlich im Juni 2000 im Rat gefasst worden sei. Auch sie halte es für von Interesse, ob die Standardisierte Bewertung vor oder nach diesem Beschluss durchgeführt wurde.

Frage 2

BG Streitberger trägt die vorliegende Stellungnahme vor.

Auf kritische Frage des RM Klipper hinsichtlich des verlorenen Prozesses im Bebauungsplanverfahren Oberländer Ufer macht er deutlich, dass die Kriterien sowie die Anforderungen der Gerichte zu Eingriffen in das private Eigentum sehr hoch seien, insofern müsse die Verwaltung nunmehr Umplanungen vornehmen. Prozessrisiken seien zeitlich nicht kalkulierbar und somit nicht in die Planung eingerechnet.

Herr Käbbe betont auf Nachfrage des Ausschussvorsitzenden Möring abschließend, dass der Zuschussgeber eine gleichzeitige Inbetriebnahme der 1. und 2. Baustufe und darüber hinaus eine anschließend zeitnahe Inbetriebnahme der 3. Baustufe erwarte.

Frage 3

Eingangs kommt Herr Neweling auf die Frage nach der letzten Standardisierten Bewertung zurück und teilt mit, dass die sog. „Hafenbahntrasse“ bei der in 2000 durchgeführten bereits berücksichtigt wurde.

Im Anschluss erläutert Herr Neweling ausführlich die vorliegende Antwort der Verwaltung.

RM Tull merkt kritisch an, dass für eine seriöse Übersicht die entstandene Kostensteigerung bei der bereits gebauten Strecke hätte berücksichtigt werden müssen.

BG Streitberger weist darauf hin, dass weder die Ausschreibungsergebnisse der 2. Baustufe noch die Mehrkosten für die Variante Bayenthalgürtel bekannt bzw. konkret belegbar seien. Diese Strecke müsste neu geplant und neu berechnet werden.

Herr Pabst ergänzt, dass bei einer zeitlichen Verzögerung des Projektes auch die installierte Projektgruppe mit zum Teil neuen Mitarbeitern, die über Zeitverträge gebunden seien, verlängert werden müsse; bei der Bayenthalgürtel-Variante würden sich somit 2 Mio. € Personalkosten zusätzlich ergeben, die die vorliegende Kostenübersicht noch nicht enthalte.

Frage 4

Herr Neweling trägt die Beantwortung vor. Ergänzend hierzu berichtet er, dass die Kämmerei keine Probleme bei der Ausschreibung der 2. Baustufe sehe, wenn es um die Varianten sechsspürige Aufweitung und Tieferlegung der Rheinuferstraße gehe, da beide Varianten kompatibel mit der jetzigen planfestgestellten Lösung der Querung der Rheinuferstraße durch die Stadtbahn seien. Bei den Varianten Tieferlegung Stadtbahn oder Bayenthalgürtel hingegen werde eine Ausschreibung derzeit nicht genehmigt.

RM Tull zeigt sich verwundert über diese Aussage; die Kämmerei könne sich ihres Erachtens auf die gültige Beschlusslage berufen. Sie bitte um Mitteilung, welche Kosten entstünden, wenn die Ausschreibung zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgehoben werden müsste.

Ausschussvorsitzender Möring wirft die Frage auf, welche Ergebnisse erzielt werden könnten, wenn die Ausschreibung für die 2. Baustufe unter Vorbehalt durchgeführt werden würde.

Herr Pabst gibt zu Bedenken, dass dies erhebliche wirtschaftliche Risiken berge. Zum Einen sei zu befürchten, dass keine wettbewerbsfähigen Preise erzielt werden und zum Anderen stünden den Bietern bei einer etwaigen Aufhebung der Ausschreibung die Angebotserstellungskosten zu. Weder die Kämmerei noch die KVB seien bereit, dieses Risiko einzugehen.

Anschließend fasst Ausschussvorsitzender Möring die seitens der Verwaltung und KVB dargelegten Fakten zusammen. Darüber hinaus erinnert er nachdrücklich an die bereits Anfang 2005 geführten Diskussionen der beiden Varianten und die damals mehrheitlich getroffene

Feststellung, dass eine Variantenänderung nicht mehr möglich sei. Nach seiner Auffassung führe eine erneute Variantenuntersuchung mit Sicherheit zu einem Desaster im Hinblick auf die Zuschusslage, die Fertigstellung und den tatsächlichen Nutzen. Demgegenüber stehe außer Frage, dass die Querung auf der Rheinuferstraße in der jetzigen Fassung durch eine Unterführung der Straße oder auch durch eine Aufweitung möglich sei, ohne den Fertigstellungstermin zu gefährden und ohne das Planfeststellungsverfahren anzugreifen.

RM Kron teilt diese Einschätzung nicht, da in der heutigen Sitzung viele Vermutungen aufgestellt worden seien und nicht allzu viele belegbare Fakten vorgetragen wurden. Der vorliegende Antrag unter TOP 3.1 habe lediglich die Intention, eine andere als die planfestgestellte Variante ergebnisoffen zu prüfen.

RM Tull bekräftigt diese Ausführungen nachdrücklich.

RM Kirchmeyer erklärt, dass die vorliegenden Stellungnahmen zur Meinungsfindung vollkommen ausreichend und überzeugend seien. Eine weitere Diskussion über Baustufen oder alternative Varianten sei ihres Erachtens unnötig; geklärt werden müsse vielmehr die Querung der Rheinuferstraße.

RM Klipper macht deutlich, dass im Rheinauhafen viele neue Arbeitsplätze geschaffen wurden und eine Anbindung an den ÖPNV dringend erforderlich sei. Dies sei mit der Bayenthal-Gürtel-Variante, die im Übrigen auch zwei Querungen der Rheinuferstraße erforderlich mache, nicht möglich. Darüber hinaus seien mit den Linien 5 und 16 bereits zwei leistungsfähige Linien in diesem Bereich vorhanden und die 3. Baustufe habe somit lediglich eine Funktion vom Gürtel bis zum Verteilerkreis. Den nachfolgenden Antrag halte er daher für nicht zielführend.

3 Anträge gemäß § 3 der GeschO des Rates

3.1 Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 22. April 2008 betreffend Gutachten zur Nord-Süd-Stadtbahn AN/0814/2008

Der Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ist dieser Niederschrift als Anlage 3 beigelegt.

RM Kron nimmt ausführlich Stellung zum vorliegenden Antrag.

Ausschussvorsitzender Möring erinnert u.a. daran, dass bereits Ende 2004 ein Antrag – der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - zur erneuten Prüfung der Bayenthal-Gürtel-Variante im hiesigen Ausschuss ausführlich diskutiert wurde und auf Grund der Argumentation der Verwaltung seiner Zeit jedoch mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP abgelehnt wurde.

RM Tull legt dar, dass es aus Sicht der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen insgesamt keine stringente Argumentationslinie für die planfestgestellte Variante gegeben habe. Auch angesichts der Tatsache, dass es sich bei der Nord-Süd Stadtbahn um ein Jahrhundertbauwerk handele, müsse jeder Zeit erlaubt sein, über alternative und insbesondere nachhaltige Lösungen nachzudenken und ggf. verbesserte Beschlüsse zu fassen.

Im Hinblick auf den nachfolgenden Antrag bittet RM Kirchmeyer um Einzelabstimmung.

RM Klipper nimmt Bezug auf die eingangs gemachten Ausführungen des RM Kron, dass ergebnisoffen geprüft werden solle und merkt kritisch an, dass einige Punkte des vorliegenden Antrages auf eine gewollte Planfeststellungsänderung mit allen negativen Konsequenzen hindeuten. Dieser werde die CDU-Fraktion jedoch nicht zustimmen.

RM Kirchmeyer weist darauf hin, dass die Punkte 2, 3 und 7 des Antrages bereits geprüft und somit erledigt seien.

BG Streitberger wiederholt seine bereits Ende 2004 gemachte Aussage, dass er durchaus eine gewisse Sympathie für die Gürtel-Variante hege. Aber bereits damals habe er sich aufgrund der enormen zeitlichen Zwänge für diese nicht aussprechen können. Eine seriöse Bearbeitung des nun erneut vorliegenden Antrages bis zur Sommerpause halte er zudem für fraglich.

RM Kirchmeyer zieht aufgrund dieser Aussage und der vorliegenden Stellungnahmen ihren Antrag auf Einzelabstimmung zurück; sie lehne den Antrag insgesamt ab.

Ausschussvorsitzender Möring appelliert abschließend nachdrücklich an die Antragsteller, sich bewusst zu werden, welche Konsequenzen mit einem derartigen Beschlusse verknüpft seien. Die Machbarkeit bzw. Nichtmachbarkeit sowie der zeitliche Horizont der verschiedenen Varianten seien in der heutigen Sitzung ausreichend dargestellt worden. Auch vor dem Hintergrund der Glaubwürdigkeit der Kölner Politik nach außen bitte er die Antragsteller darüber nachzudenken, ob sie den vorliegenden Antrag tatsächlich aufrechterhalten.

RM Tull bekräftigt die bisherigen Ausführungen, dass es sich hier lediglich um einen Prüfauftrag handle und eine gültige Beschlusslage – die sie in der Tat jedoch nicht favorisiere – vorhanden sei. Es gehe nicht darum, den Baufortschritt zu verzögern oder aufzuhalten. Der nachfolgende Beschluss solle vielmehr eine Grundlage für eine eventuell andere Entscheidung schaffen. Ob eine andere Entscheidung jedoch sinnvoll sei, könne erst nach der Prüfung der im Antrag aufgeführten Punkte diskutiert werden.

Aufgrund dieser Ausführungen wirft Ausschussvorsitzender Möring die Frage auf, ob die Antrag stellenden Fraktionen bereit wären, einen Beschluss zu fassen, der die Kämmerei auffordere, die Ausschreibung freizugeben.

RM Kron merkt an, dass er hierzu keine Notwendigkeit sehe, alle Argumente hinreichend ausgetauscht worden seien und er demzufolge um Abstimmung über den vorliegenden Antrag bitte.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, das im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses zur 2. Baustufe Nord-Süd-Stadtbahn zwischen Stadt und KVB vereinbarte zusätzliche Gutachten nunmehr zeitnah, spätestens aber bis zur Sommerpause dem Rat vorzulegen.

Dabei sind ergebnisoffen u.a. folgende nicht abschließend aufgeführte Aspekte zu berücksichtigen:

- die verkehrlichen Folgen (Stau-Erscheinungen auf dem Gustav-Heinemann-Ufer, Bonner Straße) der derzeitigen Planung
- die Erschließungsfunktionen möglicher Alternativen
- die gleichzeitige bzw. nicht gleichzeitige Inbetriebnahme von Baustufe 1 und 2 bei Planänderungen

- das prozessuale Risiko einer Planänderung
- die besondere Situation einer Untertunnelung der Südbrücke (Abfangung der Brückenfundamente, Lage großer Ver- und Entsorgungsleitungen, Maßnahmen des Hochwasserschutzes) und die daraus resultierenden Kostenvolumina
- Aufweitung der Rheinuferstraße auf drei Fahrspuren je Richtung
- Förderfähigkeit der verschiedenen Alternativen (zu unterscheiden von vorliegenden Förderzusagen!)
- Herauszuarbeiten sind auch jene Teile der ursprünglichen Variante aus dem Jahr 2000, die heute noch verwendbar sind (Variante Bayenthalgürtel)
- Provisorischer Bau der 2. Baustufe inklusive Ausbau der Variante Bayenthalgürtel

Die Ergebnisse sind den Ratsfraktionen noch vor der Sommerpause in einem Hearing zu präsentieren. Anschließend ist dem Rat zeitnah eine Beschlussvorlage vorzulegen.

Abstimmungsergebnis: Mehrheitlich mit den Stimmen der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gegen die CDU-Fraktion und die FDP-Fraktion zugestimmt

II. Nichtöffentlicher Teil

--

gez.

Karsten Möring
(Ausschussvorsitzender)

gez.

Angela Krause
(Schriftführerin)