

- Wassertechnische Untersuchung
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Umweltverträglichkeitsstudie (UWS), FFH-Verträglichkeitsstudie S.-H.- Elbästuar
- Faunaistische Untersuchung
- Grunderwerbsplan
- Variantenuntersuchungen mit Plänen, Massen- und Kostenermittlungen

2. Rechtliches

Rechtsgrundlagen:

- Landesverwaltungsgesetz S.-H.
- Bekanntmachungsverordnung S.-H.
- Straßen- und Wegegesetz S.-H.
- Bundesimmissionsschutzgesetz mit EU-Recht
- Naturschutzgesetze Bund/Land mit EU-Recht
- Wassergesetze Bund/Land mit EU-Recht
- Vereinbarung Kreis/Uetersen/Tornesch von 1981 über den Ausbau auf vorhandener Trasse / in F- und B-Plänen festgesetzte Trasse
- Landesplanung, Regionalplan, Planungsraum I, 1998
- Kreisentwicklungsplan / KEK 2007
- Gemeinsamer Flächennutzungsplan Uetersen/Tornesch/Moorrege/Heidgraben, 1971-2008 (einschl. aller Änderungen)
- Bebauungsplan 15-Tornesch, 1979-1997
- Bebauungsplan 22- 2. Änd. Tornesch, 1977-1997

Vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens hat die Stadt Tornesch Stellungnahmen und Prüfaufträge an den Kreis als Planungsträger gegeben, die zum Teil nicht den vorgenannten Rechtsgrundlagen (Vereinbarung/Bauleitplanung) entsprechen.

In dem nun vorliegenden Planfeststellungsverfahren wird durch den Rahmen einschlägiger Gesetze unter Anhörung der Öffentlichkeit und Abwägung aller relevanten Aspekte mit dem Planfeststellungsbeschluss neues Recht gesetzt. Es ist daher problematisch Stellungnahmen/Anregungen in dieses Rechtsverfahren einzubringen, die nicht der eigenen städtischen Rechtssetzung entsprechen. Gemäß §43 Gemeindeordnung müsste der Bürgermeister Widerspruch gegen derartige Beschlüsse einlegen.

Verwaltungsseitig kann es daher nur Beschlussvorschläge geben, die den Rechtsgrundlagen entsprechen.

Hinsichtlich der Entscheidung über eine Trassenwahl gilt insbesondere das Minimierungsgebot der Betroffenheit von Menschen und des Eingriffes in den Naturhaushalt. Ein Ausbau auf vorhandener und über die Bauleitplanung ausgewiesener Trassen ist daher grundsätzlich vorzuziehen, insbesondere wenn die Betroffenheiten in der Bilanzierung der Alternativen im Rahmen gesetzlicher Regelungen ausgeglichen werden können. Da mit Klagen zu jeder Planalternative gerechnet werden muss, hat in der gerichtlichen Abwägung nur die vorgelegte Planung eine Chance Rechtskraft und Rechtsbeständigkeit zu erlangen.

Die auszubauende Straße ist als Kreisstraße klassifiziert, die eine verbindende Funktion von 2 Städten hat. Regionale und überregionale Funktionen haben die Landes- und Bundesstraßen.

Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens hat der Kreis eindeutig dokumentiert, dass der Ausbau auf der weitgehend vorhandenen Trasse (Vorzugsvariante) erfolgen soll.

3. Straßenbauentwurf

Die Ausbaustrecke beginnt in Uetersen in Höhe der Gleisanlage Stora Enso und führt mit einer neuen Brücke mit südlicher Trassenverschwenkung über den Ohrbrookgraben zur bereits 2001 ausgebauten Einmündung der L107/In de Hörn/Wischmöhlenweg (nicht Gegenstand dieses Verfahrens). Im Bereich der Trassenverschwenkung wird der Geh- und Radweg separat über den alten Wischmöhlenweg mit entsprechender Teilentsiegelung der Oberfläche geführt. Anschließend erfolgt ein Vollausbau der Kreuzung K22/L107 (Ostseite) mit Signalanlage und eine Unterführung der DB-Gleisanlagen mit Anschluss des ausgebauten Großer Moorweg (2004).

Die schienengleichen Bahnübergänge Denkmalstraße und Gärtnerweg werden geschlossen. Die Straßen Kaffetwiete und Bockhorn erhalten Wendeanlagen. Die schienengleichen Übergänge L107 und Kreyhorn verbleiben unverändert.

Zwischen dem Großer Moorweg und der K22 wird eine Geh- und Radwegverbindung hergestellt.

Der Borstelweg (Gärtnerweg) erhält eine Geh- und Radwegverbindung zur K22 mit 3% Längsneigung. Die K22 erhält einen durchgehenden Geh- und Radweg von 2,0-2,5m Breite mit einem 1,75-2,0m breiten Trennstreifen (außerhalb Unterführung) an der Westseite. Die Fahrbahn ist 6,5m breit geplant.

Die Längsneigung in der Unterführung beträgt 3%, der Geh- und Radweg ist durch eine Stützwand mit Schutzgeländer von der Fahrbahn abgegrenzt.

Zwischen der L107 und der DB sind aktive Lärmschutzmaßnahmen (Wälle, Wände) geplant, im übrigen Bereich wurden rechnerische Nachweise hinsichtlich der Lärmschwellenwerte gemäß der Straßenlärmschutzverordnung geführt.

Für zusätzliche Versiegelungen und Landschaftseingriffe sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Vorhandener Bewuchs (Knicks etc.) wird weitgehend erhalten, Neuanpflanzungen sind geplant.

Das Oberflächenwasser wird über Gräben und Kanäle mit Rückhaltebecken einschließlich Leichtstoffabscheider abgeleitet. Im Bereich der Brücke über den Ohrbrookgraben wird eine Fläche für Stauraumausgleich (Pinnau) geschaffen.

Die Trassenführung wird außerhalb der OD für eine Geschwindigkeit von 80km/h ausgelegt.

Die Verkehrsbelastung der K20/L110 im Stadtkern beläuft sich auf max. 3700Kfz/24h (22.400/18.700kfz/24h,Prognose 2020). Die Belastung der K22 beträgt im Prognosejahr 2020 8.400-8.700kfz/24h.

Die Kosten belaufen sich auf €19,5Mio.

4. Regionale verkehrsplanerische Betrachtungen / Auswirkungen

Die Westumgehung Pinneberg und die A20 haben keine bedeutsamen Auswirkungen auf die K22. Eine künftige planfreie Querung L107/DB hat ebenfalls für die K22 keine Bedeutung.

Bautermine sind nicht Gegenstand des Verfahrens.

5. Bauabschnitte

2 Bauabschnitte der K22 sind bereits realisiert worden:

- 2001 Einmündung in de Hörn/Wischmöhlenweg/L107
- 2004 Großer Moorweg/Kreisverkehrsplatz L110

6. Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen

Neuanlagen

- Waldfläche	22.080m ²
- Feldgehölze	2.540m ²
- Knicks	1.140m
- Einzelbäume/Baumreihen	339St
- Kleingewässer	1.250m ²
- Hochstaudenflur/Krautsäume	15.060m ²
- Röhricht/Uferstauden/ feuchte Hochstaudenflur	21.210m ²
- Extensiv genutztes Feuchtgrünland	55.530m ²
- Entsiegelung	2.300m ²

Die FFH-Verträglichkeitsstudie hat im Hinblick auf die Pinnau (Elbästuar) keine Konflikte erkennen lassen.

Die Ausgleichsflächen liegen beiderseits des Ohrbrookgraben unterhalb der Kreuzung der K22 , östlich K22/In de Hude und südlich Forst Rantzau.

Im Bereich In de Hude und Kaffeetwiete sind Regenrückhaltebecken mit Leichtstoffabscheidern geplant.

Stauraumausgleich ist am Ohrbrookgraben vorgesehen.

Lärmschutzwälle/-wände sind zwischen der L107 und der DB geplant. Die Anlagen erreichen eine Höhe von 3.10-3.80m über der Straßenoberfläche. Die Trogwände der Unterführung sollen hochabsorbierend ausgeführt werden.

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UWS) behandelt die Schutzgüter Mensch, Flora, Fauna, Wasser, Boden, Luft, Klima, Landschaft und Kultur.

7. Bisherige Forderungen / Beschlüsse der Stadt

- **Verknüpfung Westumgehung Pinneberg**
Verkehrliche Auswirkungen sind unbedeutend. Baudertermine sind nicht Gegenstand des Verfahrens.
- **Verkehrliche Auswirkungen verlegte B431**
Untersuchung nicht erforderlich, da keine absehbare Planung besteht (im Bundesverkehrswegeplan nicht enthalten)
- **Anbindung G+R Gärtnerweg bei Schließung BÜ Gärtnerweg**
Ist vorgesehen (über Borstelweg).
- **Max. Reduzierung der Mittelinsel K22/L107**
Ist erfolgt. Dieser Bereich ist nicht mehr Gegenstand des Verfahrens
- **Prüfung Kreisverkehrsplatz K22/L107 bei gleicher Sicherheit für Fußgänger**

Ist erfolgt. Entscheidung ist für Kreuzungsausbau mit Signalregelung gefallen.

- **Verzicht auf 2. östlichen G+R in der Unterführung**

Ist erfolgt. Anbindung G+R-Kaffetwiete an L107 ist vorgesehen.

- **Verbindung G+R K22/Gr. Moorweg mit FgLSA**

Ist vorgesehen, aber nur mit Leerrohren für Verkabelung FgLSA. Entscheidung nach Verkehrszählung vorbehalten.

- **Verkehrsgerechter Anschluss Gr. Moorweg/K22 für LKW-Züge**

Ist bereits gebaut und berücksichtigt, nicht mehr Gegenstand dieses Verfahrens.

- **RHB Kaffetwiete als Nassbecken**

Ist berücksichtigt.

- **Großzügige Umfahrung des Ortsteiles Esingen**

Wurde geprüft und aus verkehrplanerischen, ökologischen und ökonomischen Gründen nicht gewählt.

- **Anbindung vorgenannter Umfahrung an die A23**

Kann nur Gegenstand einer regionalen Verkehrsplanung (Konzept) sein, die mit Umlandkommunen (Prisdorf, Kummerfeld etc.) Kreis, Land und Bund abgestimmt ist.

- **Anbindung vorgenannter Umfahrung an eine verlegte L107**

Wie vor, die Belegenheitskommune Prisdorf, Land und Kreis müssten zustimmen.

- **Abdeckelung der Trogstrecke südlich der DB**

2 Varianten wurden untersucht und im Wesentlichen aus Kostengründen verworfen.

- **Bau-PlanA 03.09.07**

1. Die alleinige Fertigstellung der K22 kann die verkehrliche Situation langfristig in Tornesch nicht lösen. Allenfalls wird hiermit kurzfristig eine leichte Entspannung im Ortskern geschaffen, die bereits in wenigen Jahren aufgebraucht ist. Tornesch besteht deshalb weiterhin darauf, die K22 erst fertig zu stellen, wenn die Westumgehung Pinneberg im Bau ist.
2. Die Stadt Tornesch präferiert eine großzügige Südumgehung Tornesch, die auch die Möglichkeit beinhalten sollte, eine weitere Anbindung an die A23 in Höhe der GAB zu realisieren, da die L110 bereits jetzt an ihre Kapazitätsgrenze gelangt ist.
3. Die vom Kreis geplante Vorzugsvariante in offener Bauweise ist für die Stadt Tornesch auf keinen Fall tragbar. Eine denkbare kurzfristige Lösung, die bis zur Realisierung eines vernünftigen Verkehrskonzeptes (siehe Pkt. 1+2) zum Tragen kommen könnte, wäre der Bau auf der vorgesehenen Trasse in Trogbauweise mit Unterführung unter der L107, um den durchfließenden Verkehr so emissionsarm wie möglich zu gestalten.
4. Der Ausbau der K22 im Abschnitt Wischmöhlenweg/Große Twiete (2.BA) darf erst begonnen werden, wenn der Bau des Mittelstückes zwischen Großer Moorweg von Hawesko bis zur Pinneberger Straße (3.BA) unumkehrbar begonnen ist.

In der Stellungnahme des Kreises Pinneberg vom 20.11.07 wird diesem Beschluss

nicht gefolgt.

- **Beschluss des Kreistages vom 19.12.07**

Der Kreis ist bereit, den Bauabschnitt Wischmöhlenweg jetzt auszubauen. Ziel muss es dabei sein, dass sich Uetersen mit 10% an den Kosten beteiligt. Eine neue Trassenführung, die Tornesch-Esingen umgeht, wird vom Kreis nur dann gebaut, wenn

sich Tornesch mit 10% an den Kosten beteiligt. Die Stadt Tornesch wird aufgefordert, im 1.Quartal verbindlich zu erklären, welche Trassenführung sie aus ihrer Sicht für die

optimale hält. Die im Haushalt vorgesehenen €3.000.000,- für die K22 werden solange

mit einem Sperrvermerk versehen –Freigabe durch den Hauptausschuss-.

- **Beschluss Bau-PlanA 04.02.08**

1. Der Bürgermeister wird gebeten, die Verwaltung des Kreises erneut auf den Beschluss des Tornescher Bauausschusses vom 03.09.07 hinzuweisen und hier insbesondere auf den Pkt. 2.

2. Der Bürgermeister wird beauftragt, vom Kreis Pinneberg detaillierte Informationen zum Planungsstand zur nächsten Sitzung des Bauausschusses einzuholen, damit ggf. über eine Kostenbeteiligung beraten werden kann. Dazu gehören u.a. Kostenschätzungen der einzelnen Alternativen, Realisierungsprüfungen der einzelnen Alternativen, Stellungnahmen von Bund, Land und Bahn zu den Alternativen.

- **Beschluss Bau-PlanA 03.03.08**

1. Der Bürgermeister wird gebeten auf den Kreis einzuwirken, dass die im Beschluss

vom 04.02.08 des Tornescher Bauausschuss erbetenen Unterlagen den Fraktionen spätestens zum 15.03.08 zur Verfügung stehen. Angesichts der Tragweite einer evtl. finanziellen Beteiligung der Stadt an den Baumaßnahmen, bitten wir darum die Vorlage diesmal frühzeitiger zur Verfügung zu stellen, um eine sorgfältige Beratung zu ermöglichen.

2. Der Bürgermeister wird gebeten den Kreis um eine Terminverlängerung zu bitten, damit keine Fristen versäumt werden. Eine Entscheidung über eine finanzielle Beteiligung kann erst nach Lieferung der Unterlagen durch den Kreis, frühestens jedoch auf der Sitzung des Bauausschusses am 07.04.08 fallen

- **Ortsbesichtigung und Anhörung des Petitionsausschusses des Landtages am 03.03.08**

Auf Antrag der IGK22 hat der Petitionsausschuss (Vorsitzender und Berichterstatter) am 03.03.08 in Tornesch getagt. Folgendes ist festzuhalten:

1. Der Vertreter des Kreises erklärte, dass an der Vorzugsvariante festgehalten wird und die Kreisstraße nur eine die Städte verbindende Funktion hat und kein Autobahnzubringer ist.

2. Der Vertreter des Landes erklärte, dass die Südumgehung gem. GVFG nicht förderfähig sei, die Verlegung der B431 nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist und die planfreie Querung L107/DB vom Land bis 2015 geplant werde. Die Kosten würden sich auf ca. €9,-Mio belaufen.

8. Variantenuntersuchungen

- Kreisverkehrsplatz K22/L107

Untersucht wurde ein Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 40m. Mit Umbau der Einmündung K22/L107 betragen die Kosten hierfür €350.000,-. Im Rahmen

der Schulwegsicherung wurde durch MP-Entscheidung 2001 die Einmündung K22/L107 entsprechend der K22-Planung für €220.000,- durch Land und Kreis ausgebaut. Wenn vor Ablauf der Sperrfrist von 20 Jahren wieder umgebaut werden soll, gehen die Fördermittel für den Kreis verloren und die Stadt müsste die gesamten Kosten tragen. Von besonderer Bedeutung war und ist die Signalregelung für die Kinder. Das wäre bei einem Kreisverkehrsplatz nicht gegeben. Die Kosten für den Kreuzungsausbau belaufen sich auf 241.000,-

- Querung Ohrbrookgraben

Der Kurvenradius im Bereich der Brücke ist zu klein, dass 2 alternative Trassen (südl. u. nördl.) untersucht wurden. Aus Gründen einer weitgehenden Umfahrung der Papierschlammdeponie, Reduzierung des Grunderwerbs und Kosteneinsparung in Höhe von €310.000,- wurde die südliche Trasse gewählt. Die vorhandene Trasse wird als G+R genutzt und teilentsiegelt. Die Brücke erhält eine Spannweite von 7m und eine

lichte Höhe von 1,8m.

- Ortsumgehung Esingen

Der Hauptentwurf beinhaltet Kosten in Höhe von €19,48Mio, die Umgehung mit einer weitgehend parallel zur DB verlegten L107 €27,94Mio. Die Verkehrsentslastung des Stadtkernes wird mit dieser Lösung nur unzureichend (2-3%) vorgenommen. Der vorgelegte Hauptentwurf erreicht eine Reduzierung von 15-20% im Prognosejahr 2020. Auf Grund der Mehrkosten von €8,46Mio, des wesentlich geringeren Verkehrswertes, der Mehrlänge von rd. 2km (Neubaustrasse 850m), des zusätzlichen Landschaftsverbrauches und der wesentlich höheren Anzahl betroffener Grundeigentümer ist diese Alternative gemäß GVFG nicht förderfähig und rechtlich nicht durchsetzbar. Die Stadt müsste diese Kosten selber tragen und gemäß Vereinbarung mit dem Kreis zusätzlich die Kosten für den fertig gestellten Nordabschnitt , da die gesamte Maßnahme nicht förderfähig wäre.

Die vom Kreis untersuchte Trasse der L107 parallel zur DB wurde von der Stadt bereits

im vorherigen Verfahren abgelehnt, da Optionsflächen für Gewerbeerweiterungen zerschnitten werden. Die IG-K22 hat eine noch großzügigere Trasse mit einem Anschluss nördlich des Lindenweges vorgeschlagen (ca. 1.000m länger).Diese Lösung

ist noch wesentlich ungünstiger. Eine nähere Betrachtung erübrigt sich daher.

Die Trasse der IG-K22 kreuzt die DB ca. 1km von der Kreuzung des Hauptentwurfes

entfernt. Für Fußgänger im Bereich Gärtnerweg ist ein entsprechender Umweg nicht zumutbar. Im Gärtnerweg wird daher ein G+R-Tunnel (€2,5Mio), evtl. auch nutzbar für kleine Rettungsfahrzeuge, zusätzlich erforderlich. Auf Grund der beengten Verhältnisse würde das Rampengefälle 8,75% betragen. Auf der Nordseite entstünden Anbindungsprobleme für die Bauhof- und Papierfabrikzufahrt. Auch aus diesem Grund ist die IG-K22-Trasse nicht akzeptabel.

Die IG-K22- Variante führt die K22 und L107 zu einer Unterführung der DB zusammen.

Das Argument, dass dadurch Kosten eingespart werden können, kann nur bei kurz- bis mittelfristiger Betrachtung bestätigt werden. Längerfristig wird auf Grund der Verkehrszunahme eine 2. planfreie Querung, also die der L107, erforderlich werden. Die Stadt Tornesch liegt in der Metropolregion Hamburg, für die trotz der rückläufigen demografischen Entwicklung in Deutschland auf der Grundlage des LEP 2009- Entwurfes (stimmt mit der Bertelsmann-Prognose überein) ein Bevölkerungszuwachs prognostiziert wird. Die Motorisierungsdichte hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen und liegt jetzt im Hamburger Umland bei rd. 1Kfz/Einwohner (1:1).

- Tunnelvarianten

0. Unterführung DB mit anschließendem Trog, Hauptentwurf

Vorteile: geringere Kosten €18,5Mio, keine mechanische Be- und Entlüftung, geringere

Unterhaltungs -und Betriebskosten, geringeres Rampengefälle (4%). Geringe Energie-

Aufwendungen für Herstellung, Unterhaltung und Betrieb. Damit Beitrag zum Klimaschutz, CO²-Reduzierung. Weniger Belastung von Fußgängern, Radfahrern und

Kfz-Insassen durch Abgase, Lärm und Feinstaub.

Nachteil : UWS 2.Rang. Allerdings ist in der UWS folgendes nicht berücksichtigt :

- Wesentlich geringerer Ressourcenverbrauch, Kies, Sand, Zement, Stahl, etc. mit der Einsparung/Reduzierung von Energie und Umweltbeeinträchtigung
- Keine mechanische Be- und Entlüftung erforderlich, damit Einsparung von Energie
- Wesentlich weniger Beleuchtung, damit Einsparung von Energie
- Wesentlich weniger Unterhaltungs- und Betriebsaufwand, damit Energieeinsparung

- In der CO²-Bilanzierung über einen Zeitraum von z.B. 70 Jahren voraussichtlicher Erhaltungsdauer wird diese Lösung den 1.Rang

einnehmen

1. Tunnel bis Kaffeetwiete / Trog bis L107

Vorteil: Mehr Lärmschutz, weniger Trennwirkung.

Nachteile: Höhere Kosten: €30,4Mio, ca. 100m längerer Tunnel, aufwändigere Bauweise, Inanspruchnahme von Grundstücken während der Bauzeit, lange Tunnelstrecke für Fußgänger und Radfahrer, erweitertes RW-Pumpwerk, mechanische

Be- und Entlüftung, hohe Unterhaltungs- und Betriebskosten insbesondere für Beleuchtung und Belüftung und Reinigung. Belastung der Fußgänger, Radfahrer und Kfz-Insassen durch Abgase, Lärm und Feinstaub. Daher bauliche Trennung (Wand) zwischen Fahrbahn und Gehweg erforderlich. UWS 3..Rang

2. Tunnel bis In de Hörn / Unterfahrung L107 / anschließend Trog

Vorteil: Mehr Lärmschutz, weniger Trennwirkung, UWS 1.Rang.

Nachteile: Höhere Kosten: €51,9Mio, sehr aufwändig, Zufahrten aus L107 sowie Abfahrt K22 sehr lang, Überwindung großer Höhenunterschiede auf kurzer Strecke, L-Spuren K22 nur durch zusätzlichen Grunderwerb möglich, Leitungsumlegungen aufwändig und teuer, SW-Pumpwerk erforderlich, sehr lange Tunnelstrecke für Fußgänger und Radfahrer (ca. 400m), wesentlich höherer Aufwand für Beleuchtung, Belüftung, Unterhaltung Betrieb und Reinigung (Kosten, Energie CO²,Klima!). Belastung der Fußgänger, Radfahrer und Kfz-Insassen durch Abgase, Lärm und Feinstaub. Daher bauliche Trennung (Wand) zwischen Fahrbahn und Gehweg erforderlich.

Im Rahmen einer Ausführungsplanung müssten die besonders kostenrelevanten betrieblichen Einrichtungen nicht nur hinsichtlich der Investition, sondern auch hinsichtlich der Abschreibung, Verzinsung, Prüfung, Wartung, Unterhaltung und Energiekosten untersucht werden:

:

- Beleuchtung, mind. 5-facher Anschlusswert und doppelte Betriebsstunden im Verhältnis zu einer normalen Straßenbeleuchtung.
- CO-gesteuerte Lüftungsanlage
- Überwachungsanlage (Video)
- Brandmeldeanlage
- Fluchtwegbeschilderung, Notaufstiege zum höher gelegenen Gehweg
- Feuerlöscheinrichtungen
- Notrufeinrichtungen
- Höhenkontrolle
- Automatisch signalgeregelte Tunnelsperrung

3. Schienengleiche Querung auf der Hauptentwurf-Trasse

Vorteil: Kosten. €1,63Mio.

Nachteile: Keine Verkehrsverbesserung für Schiene und Straße, DB-Strecke zu stark befahren, hohe Umweltbelastung, UWS 4.Rang.

4. Überführung auf der Hauptentwurf-Trasse

Vorteil: Kosten €5,92Mio

Nachteile: 7m hohe Brücke und entsprechendes Dammbauwerk. Wurde schon im 1. Verfahren insbesondere aus städtebaulichen Gründen von der Stadt abgelehnt, hohe Umweltbelastung, UWS 4. Rang.

Die Untersuchungen der Varianten 3 und 4 sind insbesondere in der gerichtlichen Abwägungsbeurteilung (mögliche Alternativen) von Bedeutung.

Zu C: Prüfungen

1. Umweltverträglichkeit

s.o.

2. Kinder- und Jugendbeteiligung

entfällt

Zu D: Finanzielle Auswirkungen

s.o.

Zu E: Beschlussempfehlung

Der Bau- und Planungsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

Gez.
Roland Krügel
Bürgermeister