

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/23

Verantwortliche/r:
Liegenschaftsamt

Vorlagennummer:
232/022/2015/2

Hafen Erlangen; Bauliche Ertüchtigung und Investitionsbedarf zum Erhalt des Hafenbetriebes

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	18.10.2016	Ö	Empfehlung	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	18.10.2016	Ö	Gutachten	vertagt
Stadtrat	27.10.2016	Ö	Beschluss	abgesetzt

Beteiligte Dienststellen

Stadtkämmerei (nur z. K. genommen), Abt. Wirtschaftsförderung, Amt für Recht und Statistik, Amt für Umweltschutz und Energiefragen, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Tiefbauamt, City-Management

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt,

- a) die zur technisch reibungslosen Abwicklung der Kabinenschiffahrt erforderlichen Vorplanungen zur baulichen Ertüchtigung von Kaimauer und Anlegevorrichtungen zu vergeben (vgl. Seite 3 Buchstabe a),
- b) die für eine langfristige Standortsicherung des Hafens erforderlichen Vorplanungen und Untersuchungen für das Hafenbecken zu veranlassen (vgl. Seite 4 Buchstabe b) und
- c) die aus immissionsschutzrechtlicher Sicht notwendigen Energieterminals für die Versorgung liegender Kreuzfahrtschiffe zu errichten (vgl. Seite 4 Buchstabe c).

Die notwendigen Finanzmittel für die Haushaltsjahre 2017ff sowie die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt nachzumelden. Für ggf. bereits im Haushaltsjahr 2016 anfallende Kosten für Planungsleistungen sind Mittelbereitstellungen zu beantragen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Fortsetzung des Hafenbetriebes über die aktuell bestehende feste Vertragslaufzeit (31. Dezember 2019) hinaus, mit dem Ziel der dauerhaften Erhaltung eines auch immissionsschutzrechtlich verbesserten Hafenbetriebs in Erlangen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Notwendige bautechnische Untersuchungen zum Zustand des Hafengeländes werden fortgesetzt und erforderliche Instandsetzungs-/Verbesserungsmaßnahmen zur Ertüchtigung des Hafens sollen vorgenommen werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

A) Ausgangslage:

Nachdem sich der frühere Vertragspartner der Stadt Erlangen, die Erlanger Hafenbetriebsgesellschaft (EHB) aus wirtschaftlichen Gründen dazu entschieden hat, den Betreibervertrag für den Hafen Erlangen zum 31. Dezember 2014 zu beenden, wurde der Fortbestand eines Hafens in Erlangen mit einem neuen Betreiber von der Verwaltung insbesondere aus stadtplanerischer Sicht und unter dem Aspekt der Tourismusförderung ausdrücklich befürwortet.

Gemäß Beschluss des UVPA vom 1. Juli 2014 wurde der Zuschlag der Firma PUV Erlanger Hafenbetriebergesellschaft mbH erteilt, die gemäß Vertrag mit der Stadt Erlangen seit dem 1. Januar 2015 Betreiber des Erlanger Hafens ist (siehe Lageplan, Anlage 1, Pachtsache ist blau markiert).

Seit Vertragsbeginn, also mit Beginn des Jahres 2015 wird im Erlanger Hafen neben Güterumschlag (wie bisher) auch Kabinenschiffahrt mit Kreuzfahrtschiffen betrieben. Die Schiffe des Kreuzfahrtunternehmens Viking River Cruises AG legen mittlerweile mehrfach pro Woche an.

Neben der Beibehaltung des traditionellen Güterumschlags ist die Kabinenschiffahrt ein wichtiger Bestandteil einer grundsätzlichen Neuausrichtung des Erlanger Hafens geworden. Die Stadt Erlangen verspricht sich von dieser Entwicklung eine Gesamtaufwertung der Situation am Erlanger Hafen, zumal das Vertragskonzept weitere infrastrukturelle Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Areals vorsieht.

Situation und Prognose der Ausgaben am Hafen Erlangen der Jahre 2010 bis 2019

Ausgaben (brutto)	2010	2011	2012	2013	2014
Kaimauer	200,00 €	200,00 €	400,00 €	200,00 €	200,00 €
Hafengelände	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Summen	200,00 €	200,00 €	400,00 €	200,00 €	200,00 €

Ausgaben (brutto)	2015	2016	2017	2018	2019
Kaimauer	8.500,00 €	?	?	?	?
Hafengelände	17.500,00 €	?	?	?	?
Summen	26.000,00 €	?	?	?	?

Erläuterung der Ausgaben:

- Kaimauer: In der Regel wird die Kaimauer jährlich lediglich „beobachtet“, die Kosten hierfür betragen ca. 200,00 Euro brutto. Alle drei Jahre (2012, 2015, 2018 usw.) findet zusätzlich im Wechsel eine Einfach- bzw. Hauptprüfung statt. Weitere Kosten ergeben sich aus Vorplanungen zur Ertüchtigung der Kaimauer und Erneuerung der Anlegevorrichtungen für die Kabinenschiffahrt.
- Hafengelände: Die Kosten in 2015 entstanden durch die aus Verkehrssicherungsgründen notwendige Erneuerung der stark beschädigten Asphaltdecke im nördlichen Bereich des Hafens.

Tatsächlich entstehende Gesamtkosten sind deshalb nicht konkret bezifferbar.

B) Zwischenfazit

Das Konzept der Pächterin, welches der Neuverpachtung zu Grunde lag, war zukunftsweisend angelegt. In der Praxis kann dieses aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen jedoch nur mit Abstrichen realisiert werden. Die Kabinenschiffahrt erfordert einen „sauberen Hafen“,

wünschenswert wäre auch eine zusätzliche Infrastruktur (z. B. Kiosk, Besucher-Terminal, Möglichkeiten zum Verweilen / Bänke, Beleuchtung).

Obwohl der Hafen Erlangen in einem Industriegebiet liegt – mit den für die Kabinenschiffahrt verbundenen Nachteilen (erster Eindruck, Sauberkeit etc.) – sind die Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt. Die vorhandene Wohnbebauung im Mischgebiet auf der Ostseite des Kanals schränkt eine umfassende Hafennutzung ein, lärmintensive Tätigkeiten und ein Nachtbetrieb sind nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich. Das Einhalten der Vorgaben zum Immissionschutz bedeutet für die Pächterin einen zusätzlichen Kostenfaktor.

Darüber hinaus hat sich herausgestellt, dass für einen Hafenbetrieb im angestrebten Umfang – Kabinenschiffahrt und Güterumschlag, so wie ihn auch das zugrundeliegende Konzept vorsieht – weitere, teilweise erhebliche bauliche Instandsetzungsmaßnahmen sowohl an der Kaimauer als auch im Hafenbecken erforderlich werden, nachdem in den vergangenen Jahrzehnten seitens der Stadt Erlangen in den Hafen nicht bzw. nur sehr wenig investiert wurde bzw. neue Richtlinien aufgrund der Kabinenschiffahrt anzuwenden sind.

a) Kaimauer

Die Pächterin besitzt für die Kaimauer (siehe Lageplan, Anlage 1) gemäß Pachtvertrag ein Mitbenutzungsrecht.

Eigentümerin von Kaimauer und Anlegevorrichtungen ist die Stadt Erlangen. Die Kaimauer ist im dargestellten Bereich, der von Nord nach Süd verläuft, mit etwa 12 Anlegevorrichtungen ausgestattet. Eine intakte Anlegevorrichtung ist auf dem Foto (siehe Anlage 2) zu sehen. Die Anlegevorrichtung besteht aus einem Metallring zur Befestigung der Schiffe. Etwa die Hälfte der Anlegevorrichtungen liegen an einer Leiter (zu sehen am Bogen im Kaimauerrand) und einer Ausstiegshilfe (Metallstange darunter).

Mittlerweile wurde festgestellt, dass die Anzahl der vorhandenen Anlegevorrichtungen für die Kabinenschiffahrt nicht ausreicht und darüber hinaus etwa die Hälfte der Vorrichtungen defekt sind. Dadurch wird der Hafenbetrieb beeinträchtigt, da die Schiffe nicht an den passenden Stellen der Kaimauer anlegen können und die Länge der Kaimauer nicht optimal genutzt werden kann; es sind oftmals Rangierarbeiten notwendig. Darüber hinaus besteht ggf. Unfallgefahr, wenn Schiffe die bestehenden Anlegevorrichtungen nutzen und diese jedoch währenddessen abbrechen o. ä. Aus diesem Grund (und um ggf. Schadensersatzansprüche der Pächterin abzuwehren) wurde die Instandsetzung bzw. Erneuerung der (defekten) Anlegevorrichtungen seitens der Verwaltung der Pächterin zugesichert.

Die Verwaltung hat hierzu eine statische Prüfung durchführen lassen, um die Auswirkungen des möglichen Einbaus neuer Anlegevorrichtungen in die bestehende Mauer – und damit ggf. zu berücksichtigender Folgekosten – festzustellen. Demnach sind nun auch zusätzliche umfangreiche bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Stand-/Gleitsicherheit der Wand erforderlich, um die von den Kabinenschiffen ausgehende erhöhte Belastung aufnehmen zu können, dies ist ggf. durch Rückverankerung der Kaimauer mit Injektionsankern möglich.

Wie hoch die Kosten für die Erneuerung der Anlegevorrichtungen sowie auch für die erforderliche Instandsetzung der Kaimauer wären, ist aktuell noch nicht bekannt und muss im Rahmen einer technischen Vorplanung ermittelt werden. Für die Auftragsvergabe sind die erforderlichen Mittel – entsprechend des Ergebnisses der Vorplanung – nach zu melden.

Der Beschluss zu Buchstabe a) dieser Vorlage (Vergabe von Vorplanungen zur Ertüchtigung der Kaimauer / Anlegevorrichtungen) ist deshalb unabhängig von einer Entscheidung zu den Buchstaben b) und c) erforderlich.

b) Hafenbecken

Am nördlichen Ende des Hafens wurde beim Bau des Hafens eine Verbreiterung der Wasserstraße angelegt, um ein Wenden von Schiffen zu ermöglichen (Wendebecken Hafen, vgl. Lageplan Anlage 1). Wie sich nun durch Untersuchungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) herausgestellt hat, befinden sich im Wendebecken Hafen Sedimente bzw. Ablagerungen der Deponieklasse DK 1 größeren Umfangs. Nach einer groben Schätzung der WSV belaufen sich die Kosten für die Stadt Erlangen zur Entlandung von Wasserstraße und Fahrrinne im betroffenen Bereich sowie für Entsorgung auf rd. 1,4 Mio. Euro, +/- 30 Prozent, abhängig vom Ergebnis der Sedimentuntersuchung und der Entsorgungszuordnung des Baggergutes und der räumlichen Nähe eines Standorts zur Austrocknung des Materials.

Durch die vorhandenen Anlandungen ist der Hafenbetrieb der PUV Erlanger Hafenbetriebsgesellschaft mbH zeitweise beeinträchtigt (erschwerter Wendemanöver). Das Ausbaggern des Wendebeckens Hafen wurde der Pächterin nicht zugesichert. Es ist jedoch unklar, inwieweit diese Maßnahme aufschiebbar ist.

Da das Wendebecken Hafen von jedermann angefahren werden kann, besteht die Gefahr, dass andere Schiffe, denen die Umstände nicht bekannt sind, auflaufen. Durch Beschädigungen könnte die Stadt Erlangen ggf. schadensersatzpflichtig werden. Die Stadt Erlangen ist gemäß des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 1968 für den Unterhalt des Wendebeckens Hafens zuständig.

Als Wendealternative wird das Wendebecken in Frauenaaurach genutzt. Durch die dort vorherrschenden sehr beengten Raumverhältnisse und der bestehenden Bahn- und Autobahnbrücken wurden Schiffe des Kreuzfahrtunternehmens bereits beschädigt.

Im Übrigen ist davon auszugehen, dass sich die Menge der Anlandungen durch den normalen Betrieb am Hafen als auch in der Fahrrinne vermehren und eine Ausbaggerung zu einem späteren Zeitpunkt zwingend notwendig und dann mit noch höheren Kosten verbunden wäre. Anzumerken wäre in diesem Zusammenhang, dass eine künftige Verlandung des Hafenbeckens erneut auftreten wird und je nach Nutzung innerhalb eines bestimmten Zeitraums eine erneute Ausbaggerung erforderlich werden wird.

c) Ladestationen / Energieterminals

Die bautechnische Ertüchtigung des Erlanger Hafens erfordert im Übrigen eine nachhaltige Lösung, um die heute bestehenden Umweltbelastungen durch Dieselmotoren zukünftig zu unterbinden. Eine Ladestation für „Flusstourismus“, wie sie auf größeren Personenschiffahrtshäfen errichtet wurde und Strom und Frischwasser zur Verfügung stellt, wird dann erforderlich.

Die Dieselmotoren der Kreuzfahrtschiffe laufen während der Liegezeit dauerhaft, um die Schiffstechnik mit Strom zu versorgen. Hierbei entstehen Luftverunreinigungen und Lärmemissionen. Die Verminderung der Feinstaubbelastung kann als Maßnahme in der Luftreinhalteplanung angerechnet werden. Über einen Rahmenvertrag werden die Reedereien zur Abnahme des Stroms verpflichtet. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass die Flusskreuzfahrtschiffahrt auf dem Main-Donau-Kanal stetig zunimmt.

Nach Rücksprache mit der Erlanger Stadtwerke AG (ESTW) sind die Voraussetzungen am Hafen Erlangen für die Errichtung von Ladestationen gegeben. Nach Schätzungen der ESTW werden zwei Ladestationen benötigt (Standorte siehe Anlage 3). Dadurch werden die umliegenden Nachbarn nicht den schädlichen Umwelteinwirkungen laufender Dieselmotoren ausgesetzt. Für den Betrieb wird die Installation von sogenannten Energieterminals, welche von der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (WVV) entwickelt wurde, als sinnvoll erachtet (siehe Fotos, Anlage 4). Mit den Energieterminals ist die Abrechnung des Stromverbrauchs mittels Transponder möglich. Die Terminals können u. a. online gesteuert und die Verbräuche bilanziert werden.

Investitions- und Folgekosten für zwei Energieterminals (Schätzung der ESTW und WVV, die nach einer Detailplanung durch Optimierung ggf. sinken):

Kostenschätzung Investition für zwei Energieterminals (netto)		
ESTW	Sonderkundenstation mit 1000-kV-Transformator inkl. 20-kV-Anschluss	120.000 €
	Baukostenzuschuss je Anschluss 720 kW	66.000 €
WVV	Je Serviceschrank der WVV mit 2 Powerlockfeldern (je 2x 400 kVA)	25.000 €
Summe für ein Energieterminal		211.000 €
Summe für zwei Energieterminals		422.000 €

Eine Schätzung der ESTW ergab jährliche Unterhaltskosten je Energieterminal von ca. 800 Euro; somit für zwei Energieterminals 1.600 Euro.

Zusammenfassung

Somit ergeben sich für eine bauliche Ertüchtigung, die auch den Anforderungen an eine Kabinenschiffahrt gerecht wird, folgende Gesamtkosten (zum derzeitigen Stand nur grobe Schätzung möglich):

Maßnahme	Kostenschätzung
Erneuerung der Anlegevorrichtungen Kaimauer, 15.000 € je Anlegevorrichtung (12 bis 15 Stück)	180.000 bis 225.000 €
Ausbaggern des Hafenbeckens	1.400.000 €
Errichtung von zwei Energieterminals	422.000 €
Summe	2.002.000 €

Angesichts dieser kostenintensiven Maßnahmen stellt sich die Grundsatzfrage der Bereitstellung erforderlicher Mittel für eine langfristige und nachhaltige Entwicklung des Erlanger Hafens.

Ohne die Durchführung dieser Maßnahmen ist der Fortbestand des Hafens Erlangen (zumindest in der jetzigen Form) sehr fraglich.

Begründet wird der Erhalt eines Hafenbetriebes für Güterumschlag und Kabinenschiffahrt von verschiedenen Bereichen der Verwaltung dadurch, dass der Erlanger Hafen mit einer Größe von ca. 1,5 ha einer der Verkehrsknotenpunkte der Wasserstraße Main-Donau-Kanal ist, an dem Güterumschlag stattfindet. Darüber hinaus stellt der Hafen eine wichtige vorhandene und weiterhin zu erhaltende infrastrukturelle Einrichtung dar, die einen Beitrag zur Entlastung des Straßennetzes ermöglichen kann.

Im Hinblick auf ein mögliches touristisches Potenzial Erlangens wird eine Investition in den Hafen zur Standortsicherung positiv bewertet. Erklärtes Ziel ist es, die Kreuzfahrtteilnehmerinnen und -teilnehmer auf die Tourismusdestination Erlangen aufmerksam zu machen und sie auch in die Innenstadt zu bringen (was derzeit nicht erfolgt). Touristische Produkte wie Transfers, Stadtführungen oder Biervorköstigungen könnten verkauft werden, wovon Einzelhandel und Gastronomie wiederum profitieren würden. Für ein passendes Konzept, den Hafen Erlangen als tatsächliches (Zwischen-)Ziel zu nutzen, gab es bereits Kontakte des City-Managements mit der Viking River Cruises AG, die jedoch noch weiter entwickelt werden müssten (Stadtführungen, maßgeschneiderten Stadtpläne, Broschüren etc.). Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die Kaimauer vollständig und optimal genutzt werden kann. Aufgrund des seit Jahren anhaltenden Aufwärtstrends bei Flusskreuzfahrten ist mit einer zunehmenden Anzahl von Kabinenschiffen zu rechnen. Gerade auch unter dem Aspekt der Konkurrenzsituation gegenüber dem Nürnberger Hafen sind erforderliche bauliche Ertüchtigungen zur Aufrechterhaltung der Attraktivität Erlangens unentbehrlich.

Allerdings muss auch festgestellt werden, dass diese nachhaltigen und positiven Auswirkungen auf das Wirtschaftsleben Erlangens erst dann erwartet werden können, wenn vom Unternehmen auch eine längere Verweildauer der Passagiere in Erlangen vorgesehen ist und entsprechende Besucherkonzepte greifen.

C) Ausblick

Die standortbezogenen Voraussetzungen für einen Hafenbetrieb in Erlangen sind grundsätzlich sehr gut. Der Erlanger Hafen wird von den Nutzern als „Hafen der kurze Wege“ geschätzt. Die Versorgung der Schiffe sowie die Entsorgung finden am gleichen Ort und aus einer Hand statt; auch der Zweckverband Abfallwirtschaft liegt in unmittelbarer Nähe. Die Pächterin kann schnell und zeitlich flexibel auf die Bedürfnisse der Kabinenschiffsveranstalter reagieren. Die Anbindung von Verkehrswegen zum Hafen ist sehr gut (Bahnhof, Autobahn, Flughafen). Da der Flughafen vom Erlanger Hafen schneller als vom Nürnberger Hafen zu erreichen ist und in Nürnberg die Liegekapazitäten zunehmend knapp werden, kann Erlangen in diese Lücke einspringen.

Erlangen ist jedoch nicht Teil eines Besichtigungsprogramms der Kreuzfahrten; lediglich bei zeitlichen Unstimmigkeiten werden die Passagiere mit einem hierfür etablierten Busangebot in die Innenstadt gefahren, um einzukaufen bzw. Wartezeiten zu überbrücken.

Die Personenschiffahrt verzeichnet seit Jahren Umsatzzuwächse. In Nürnberg, aber auch in den anderen von der bayernhafen-Gruppe betriebenen Häfen (Aschaffenburg, Bamberg, Roth, Regensburg und Passau) wurde in den letzten Monaten der Bereich der Kabinenschiffahrt erweitert und aufgewertet. Der Nürnberger Hafen prosperiert derzeit so stark, so dass er mit kostenintensiven Ausbaumaßnahmen (zu rd. 10,5 Mio. Euro) auf Anlegemöglichkeit bis zu zehn Kreuzfahrtschiffen erweitert wurde, um Stausituationen zu vermeiden. Erwartet werden in Nürnberg nun rd. 1.100 Kreuzfahrtschiffe pro Jahr.

Die erforderlichen Ertüchtigungsmaßnahmen des Hafengeländes, wie sie hier beschrieben werden, setzen eine hohe Investitionsbereitschaft der Stadt Erlangen voraus. Diese wären jedoch langfristig angelegt und würden eine strategisch wichtige Weichenstellung in Bezug auf die dauerhafte Erhaltung eines funktionierenden Hafenbetriebes in Erlangen bedeuten. Gerade im Hinblick darauf, dass andere bayerische Häfen derzeit intensiv in ihre Häfen investieren, wäre ansonsten auf Dauer zu befürchten, dass potentielle Nutzer / Reeder am Erlanger Hafen „vorbei fahren“ würden.

Die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von rd. 2 Mio. Euro für das Haushaltsjahr 2017 sind hierfür nachzumelden.

D) Alternative Nutzungsmöglichkeiten

Sollten die Mittel zur baulichen Ertüchtigung nicht zur Verfügung gestellt werden, wäre wohl mit einer Beendigung des Hafenbetriebes nach Ablauf der vereinbarten Pachtdauer zu rechnen. Für den Fall, dass der Hafenbetrieb (ggf. auch aufgrund mangelhafter technischer Ausstattung) nur noch unrentabel geführt werden kann, wird dem Pächter auch eine außerordentliche Kündigungsmöglichkeit eingeräumt.

Bei Beendigung des Hafenbetriebes wären alternative Nutzungsmöglichkeiten zu prüfen. Inwieweit eine sonstige, sowohl genehmigungsfähige als auch wirtschaftlich attraktive, Nutzung des Grundstücks realisiert werden kann, ist aktuell nicht absehbar. Für eine über die Hafennutzung hinausgehende Nutzung wäre eine gewerbliche Nutzung als Lagerfläche denkbar und auch städtebaulich sinnvoll, dies allerdings nur soweit immissionschutzrechtliche Vorgaben eingehalten werden (abhängig vom Lagergut). Im Übrigen wären im Falle einer neuen Nutzung Fragen der baurechtlichen Erschließungssituation zu klären, die ggf. zu weiteren erheblichen Kosten führen können (Erweiterung des Bahnübergangs).

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	rd. € 2.000.000	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☐ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☒ sind nicht vorhanden/ sind noch nicht bekannt

- Anlagen:**
- 1 – Lageplan
 - 2 – Foto Anlagevorrichtung
 - 3 – Standorte Energieterminals
 - 4 – Fotos Energieterminals

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat am 18.10.2016

Protokollvermerk:

Herrn Stadtrat Dees beantragt diesen Tagesordnungspunkt zu vertagen.

Dem Antrag wird mit 6 : 2 Stimmen im UVPB und 14 : 0 Stimmen im UVPA zugestimmt.

Herr Stadtrat Bußmann bittet um eine schriftliche Stellungnahme welche Alternativen es gibt, um das Hafenbecken zu schließen. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

gez. Dr. Janik
Vorsitzende/r

gez. Weber
Berichtersteller/in

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 18.10.2016

Protokollvermerk:

Herrn Stadtrat Dees beantragt diesen Tagesordnungspunkt zu vertagen.

Dem Antrag wird mit 6 : 2 Stimmen im UVPB und 14 : 0 Stimmen im UVPA zugestimmt.

Herr Stadtrat Bußmann bittet um eine schriftliche Stellungnahme welche Alternativen es gibt, um das Hafenbecken zu schließen. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

gez. Dr. Janik
Vorsitzende/r

gez. Weber
Berichterstatte/r/in

Beratung im Gremium: Stadtrat am 27.10.2016

Protokollvermerk:

Der Tagesordnungspunkt wird wegen Vertagung durch den Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss abgesetzt bzw. vertagt.

gez. Dr. Janik
Vorsitzende/r

gez. Weber
Berichterstatte/r/in

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang