

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/155/2022

Zukunftsplan Fahrradstadt: Ausweisung der Universitätsstraße als Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden; hier: Positionierung Parkplätze

| Beratungsfolge | Termin | Ö/N | Vorlagenart | Abstimmung |
|---|------------|-----|-------------|------------|
| Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat | 26.04.2022 | Ö | Empfehlung | |
| Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 | 26.04.2022 | Ö | Beschluss | |

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

- a) Die vorgestellten Varianten werden zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, eine der beiden Varianten weiter zu verfolgen:
 - B1) Die Universitätsstraße wird als Fahrradstraße gemäß Anlage 1 zwischen Hugentottenplatz und Östliche Stadtmauerstraße markiert.
 - B2) Die Universitätsstraße wird als Fahrradstraße gemäß Anlage 2 zwischen Hugentottenplatz und Fahrstraße markiert.
- b) Die Anordnung der Parkplätze wird in einem einjährigen Probebetrieb evaluiert und die Situation regelmäßig von der Verkehrsbehörde vor Ort analysiert. Bei Verkehrssicherheitsproblemen wird die Verwaltung den Ausschuss über Änderungen informieren und die notwendigen Handlungsschritte erläutern. Die Verwaltung wird nach Ablauf des Probebetriebs dem Ausschuss zudem über die Praxiserfahrungen berichten.
- c) Der Dringlichkeitsantrag der FDP Nr. 90/2022 vom 22.02.2022 ist abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Bisherige Beschlüsse:

- Beschluss zur Umsetzung des "Leitfadens für einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen" vom 19.01.2021
- Beschluss zum Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 vom 24.02.2021 (u.a. Zielstellung Fußgängerbreiten zu verbessern, barrierefreier Ausbau von Fußwegen, ÖPVN stärken, Fahrradverkehr verbessern, ...)
- Beschluss des Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen vom 24.02.2021 (u.a. Einrichtung von Fahrradstraßen)
- Beschluss Universitätsstraße - Stärkung des Umweltverbundes vom 20.04.2021
- Beschluss zur Aufnahme der Universitätsstraße in das Fahrbahndeckensanierung 2022 vom 14.09.2021

- Beschluss Zukunftsplan Fahrradstadt: Ausweisung der Universitätsstraße als Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden vom 23.02.2022

Im Stadtrat am 23.02.2022 wurde beschlossen, die Fahrbahndeckensanierung in der Universitätsstraße durchzuführen, die Fahrradstraße einzuführen und über die Markierungen von Parkflächen in der Universitätsstraße im März zu entscheiden (siehe Beschlussvorlage 613/140/2022). Aufgrund des weiterhin bestehenden Abstimmungsbedarfs bzgl. Sicherheitsbelange des ÖPNV und der davon abhängigen Positionierung der Parkplätze hat sich diese Entscheidungsgrundlage in den April verzögert.

Im Stadtrat am 23.02.2022 wurde beschlossen, die Positionierung und Erweiterung der Parkplätze in der Universitätsstraße noch einmal zu prüfen (siehe Beschlussvorlage 613/140/2022). Hierbei sollten auch die maßgeblich Beteiligten einbezogen werden und ihre Belange darstellen. Folgende Beteiligungen haben seit Januar 2022 stattgefunden:

- 19.01.2022 Direkte Beteiligung UKER
- 26.01.2022 Direkte Beteiligung AG Rad
- 27.01.2022 Direkte Beteiligung ESTW
- 14.02.2022 Befahrung mit den ESTW
- 17.02.2022 Forum Mobilität
- 07.03.2022 Stadtteilbeirat Innenstadt
- 15.03.2022 Abstimmung Parkraumkonzept und Verkehrsstrategie mit der IHK
- 16.03.2022 Weitere direkte Beteiligung UKER
- 17.03.2022 Treffen und Befahrung mit Beteiligten, Vertretern der Fraktionen, der Stadtverwaltung sowie der Zivilgesellschaft
- 07.04.2022 Digitale Vorstellung der aktuellen Planung mit Beteiligten, Vertretern der Fraktionen, der Stadtverwaltung sowie der Zivilgesellschaft
- 22.04.2022 Weitere direkte Beteiligung ESTW
- 25.04.2022 Weitere direkte Beteiligung UKER

Darüber hinaus haben die ESTW ihre Sicherheitsbedenken gegenüber den neuen Parkregelungen formuliert (s. Anlage 3), das UKER eine vom Ingenieurbüro T+T (s. Anlage 4) formulierte Stellungnahme zur Einführung einer Fahrradstraße vorgelegt, die IHK einen Lösungsweg für die Umgestaltung Universitätsstraße hinsichtlich Kfz-Parken vorgeschlagen (s. Anlage 5) und der Stadtteilbeirat Innenstadt einen Antrag gestellt (s. Anlage 7).

Am 22.04.2022 wurde darüber hinaus der Dringlichkeitsantrag Nr. 90/2022 der FDP gestellt, die Universitätsstraße vorläufig auf dem Status quo von vor der laufenden Sanierung zu belassen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aus den erfolgten Beteiligungen konnten für die Variantenprüfung zur Positionierung und möglichen Erweiterung der Parkplätze folgende Prämissen zugrunde gelegt werden:

- Ausbau der Universitätsstraße als Fahrradstraße nach dem Erlanger Standard
- Beibehaltung der Universitätsstraße als wichtige ÖPNV-Achse für die zentrale Erschließung der Innenstadt und des UKER;
- Ausweichflächen mit 40 Meter Länge für den Busverkehr, auch vor der schmalen Kreuzung Östliche Stadtmauerstraße / Universitätsstraße (Anforderung ESTW);
- Parkplätze und Haltemöglichkeiten nach Möglichkeit nahe der Zugänge zu den Kliniken, v.a. Strahlenklinik und Frauenklinik (Anforderung UKER);
- Minimierung der Fahrbahneinengungen, d.h. vorzugsweise eine längere Einengung, statt mehrere kurze Einengungen;
- Einhaltung der Gehwegbreite von mindestens 1,8 m;
- Beachtung der Feuerwehr- und Grundstückszufahrten sowie der Haltestellen;
- Beachtung des Platzbedarfs für den späteren barrierefreien Ausbau der Haltestellen.

Die für die Gewährleistung der Barrierefreiheit notwendige Einhaltung der Mindestmaße für den Fußverkehr auf Gehwegen von 1,8 Meter führt zu einer Verschmälerung der Fahrbahnbreite, da

die Fahrzeuge auch bei zulässigem Gehwegparken weiter auf der Fahrbahn stehen müssen. Ein Begegnungsverkehr zweier Busse ist somit neben parkenden Autos nicht mehr möglich, das Ausweichen von Bussen an diesen Stellen erfordert deutlich mehr Platz (meist über die gesamte Fahrbahn).

Folgende Varianten für die Anordnung des Ruhenden Verkehrs wurden geprüft:

- A) Positionierung der Parkplätze auf der Nordseite
- B) Positionierung der Parkplätze auf der Südseite
- C) Bevorrechtigung und Stärkung des Radverkehrs durch vollständigen Entfall der Parkplätze

Ergebnis der Prüfung:

Unter Beachtung des Zieles, möglichst viele, öffentliche und zeitlich begrenzte Stellplätze in der Universitätsstraße unter Berücksichtigung der vorliegenden sicherheitsrelevanten Stellungnahmen unterzubringen, kommt die Verwaltung zu folgenden Ergebnissen:

Variante A):

Im Bereich zwischen Lorlebergplatz und Östlicher Stadtmauerstraße können aufgrund der Einfahrtssituationen nicht mehr Parkplätze als auf der Südseite geschaffen werden. Hinzu kommt, dass der nördliche Gehweg schmaler als der südliche ist. Da eine Restgehwegbreite aus Gründen der Barrierefreiheit von mind. 1,8 m eingehalten werden muss, würde bei einer nördlichen Anordnung der Parkplätze die Fahrbahnbreite um ca. 0,2 m geringer ausfallen, was den negativen Effekt auf die Verkehrssicherheit bei Begegnungsverkehr weiter verschärfen würde. Trotzdem konnten im Rahmen der Detailplanung 5 Parkplätze auf der Nordseite geschaffen werden.

Variante B:

Seitens der Verwaltung wurde im gesamten Bereich der Universitätsstraße geprüft, in welchen Bereichen eine Anordnung von Parkplätzen unter den oben genannten Prämissen und unter Berücksichtigung der laut Regelwerken vorgeschriebenen Querschnitte denkbar ist. Maßgebend hierfür waren auch die nachvollziehbaren Sicherheitsbedenken der ESTW (s. Anlage 3), die vor allem für Ausweichvorgänge von Bussen im Bereich der Fahrradstraße gelten.

Gegenüber den früheren Planungen wurden daher zwei Varianten entwickelt, die jeweils eine Beibehaltung der Tempo 30-Zone im Bereich von häufigen Behinderungen des ÖPNV und eine Fahrradstraße im Bereich mit maximal einer Engstelle vorsehen. Darüber hinaus wird durch den Bereich der Fahrradstraße geregelt, ob die Universitätsstraße weiterhin die Bedeutung einer innerörtlichen Erschließungsstraße für die Fahrbeziehungen zwischen Schuh- / Fahrstraße zum Maximiliansplatz / Lorlebergplatz hat oder für den Umweltverbund reserviert ist. Der Anliegerverkehr zu den Universitätskliniken, FAU, etc. ist in beiden Varianten zugelassen. Darüber hinaus wird die Universitätsstraße zwischen Lorlebergplatz und Östlicher Stadtmauerstraße in beiden Fahrrichtungen für alle Verkehrsarten freigegeben, um die auf der Ostseite der Stadtmauerstraße platzierten Parkplätze auch legal über den Lorlebergplatz erreichen zu können:

- B1: Die Fahrradstraße wird im Bereich zwischen Hugenottenplatz und Östliche Stadtmauerstraße ausgewiesen. Der bisherige Durchgangsverkehr ist durch Abbiegegebote bzw. –verbote zwischen Östliche Stadtmauerstraße und Fahrstraße nicht mehr zugelassen. Insgesamt können so **19 öffentliche Parkplätze und zwei Behindertenstellplätze** bei Anordnung einer Fahrradstraße geschaffen werden (s. Anlage 1). Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit von 5 Stellplätzen (Teil der insgesamt 19 Stellplätze) auf der Nordseite der Universitätsstraße im Umfeld der Kliniken müssen im Probebetrieb besonders geprüft werden.
- B2: Die Fahrradstraße wird nur im Bereich zwischen Hugenottenplatz und Fahrstraße ausgewiesen. Der bisherige Durchgangsverkehr zwischen Schuh- / Fahrstraße und Östliche Stadtmauerstraße ist weiterhin erlaubt. Insgesamt können so **30 öffentliche Parkplätze und zwei Behindertenstellplätze** bei Anordnung einer Fahrradstraße geschaffen werden (s. Anlage 1). Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit von 2 Stellplätzen auf der Südseite und 5 Stellplätzen auf der Nordseite der Universitätsstraße müssen im Probebetrieb besonders geprüft werden.

Variante C: Die Anforderungen an eine durchgehende Fahrradstraße zwischen Hugenottenplatz und Lorlebergplatz bedingen einen flüssigen Verkehrsablauf und eindeutige Bevorrechtigung des Radverkehrs. Diese sind in den Varianten A und B nur bedingt erfüllt, da der Radverkehr an den Engstellen wegen der Wartevorgänge für den ÖPNV mit erheblichen Einschränkungen betroffen ist und ausgebremst wird. Eine durchgehende Bevorrechtigung des Radverkehrs und ein sicherer flüssiger Ablauf im Sinne einer Fahrradstraße gemäß der vorliegenden Richt- bzw. Leitlinien können folglich nur durch einen kompletten Entfall aller teilweise die Fahrbahn mitnutzenden Parkplätze erreicht werden, was alle Stellplätze östlich der Schuhstraße betreffen würde.

Grundsätzlich ausgeschlossen ist es, wie im Antrag der FDP gefordert, die Parkierung innerhalb der Universitätsstraße vorläufig auf dem Status quo von vor der laufenden Sanierung zu belassen. Für die neuen Markierungen (auch als Provisorium) ist eine neue Verkehrsrechtliche Anordnung (VAO) zwingend erforderlich, die den geltenden Gesetzen und Anerkannten Regeln der Technik entspricht. Dies ist im bisherigen Status Quo aufgrund der Anforderungen an die Barrierefreiheit und Sicherheit nicht der Fall, ein Bestandsschutz für die Neumarkierung gilt nicht.

Ohne einen Beschluss gemäß Variante B1 oder B2 im April 2022 bliebe keine andere Wahl, als die Universitätsstraße bis zur Vorlage einer VAO zu sperren, oder anstelle des Gehwegparkens ein absolutes Haltverbot (Z. 283 StVO) anzuordnen. Somit wäre kein einziger öffentlicher Stellplatz in der Universitätsstraße vorhanden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Fazit:

Mehrere der o. g. Parkplätze werden von den ESTW als betroffener Betreiber des ÖPNV als grundlegende betriebliche und sicherheitstechnische Hindernisse angesehen. Insbesondere weisen die ESTW hierbei auf Gefährdungssituationen durch Konflikte mit dem Radverkehr und der damit im Zusammenhang stehende Haftung des Fahrpersonals und der Betriebsleitung hin (s. Anlage 3). Diese aus dem gesamten Fahrvorgang (d.h. nicht nur Betrachtung des Querschnittes) resultierenden Bedenken und den Erkenntnissen aus den durchgeführten Fahrversuchen sind auch aus Sicht der Verwaltung bzgl. Verkehrssicherheit berechtigt.

Das von der IHK vorgeschlagene Pilotprojekt zur Erprobung bzw. Einführung veränderter Regelungen bei der Parkraumbewirtschaftung soll im Rahmen des Projektes für die gesamte Innenstadt und unter Einbeziehung des Forum Mobilität weiterverfolgt werden. Die Parkdauer soll in der Universitätsstraße für die Belange der Universitätskliniken und zur Einführung eines einheitlichen Systems in der Innenstadt bei Einführung der neuen Regelung auf 60 Minuten begrenzt werden. Etwas spätere Anpassungen, basierend auf neuen Erkenntnissen, sind denkbar.

Unter Berücksichtigung der o. g. Stellungnahmen sowie der zahlreichen seit Beginn der Planung eingebrachten zusätzlichen Argumente für und gegen die Einführung einer Fahrradstraße, kommt die Verwaltung zu folgendem Fazit für die weitere Vorgehensweise:

- Durch die Fahrbahnsanierung der Universitätsstraße ist eine neue verkehrsrechtliche Anordnung zwingend erforderlich, die den aktuellen gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik, insbesondere der notwendigen Sicherheitsstandards, entspricht. Eine Beibehaltung des Ist-Zustandes ist daher ausgeschlossen.
- Die Begründung für den Vorrang des Radverkehrs in der Universitätsstraße ist mit über 5.000 Radfahrern gegenüber ca. 3.300 Kfz und ca. 470 Bussen gegeben. Diese Werte beziehen sich auf einen durchschnittlichen Werktag auf Höhe der Schuhstraße.
- Insbesondere der Kraftfahrzeugverkehr sollte jedoch deutlich reduziert werden, um die Flüssigkeit des Radverkehrs zu gewährleisten. Diese Verkehrsmenge resultiert nicht aus dem Ziel- und Quellverkehr der anliegenden Universitätskliniken und der Universität, sondern wahrscheinlich vor allem aus dem Durchgangsverkehr über die Universitätsstraße zwischen Östlicher Stadtmauerstraße / Lorlebergplatz zur Henkestraße über das Einbahnstraßensystem Schuh- und Fahrstraße.

Für die Reduzierung des Durchgangsverkehrs ist die Fahrradstraße gemäß Variante B1 inkl. der zugehörigen neuen Verkehrsregelungen eine konsequente Maßnahme.

- Für das Ziel, die maximal mögliche Anzahl an öffentlichen Kfz-Parkplätzen in der Universitätsstraße zu markieren, kann die Fahrradstraße nur auf einem sehr kurzen Teilstück angeordnet werden. Eine Stärkung des Umweltverbundes auf dieser Achse ist damit kaum zu erwarten.
- Das vom UKER beauftragte Büro T+T formuliert in seinem Gutachten einen grundsätzlichen Widerspruch zwischen der Busfrequenz und der Fahrradstraße mit Verweis auf die Veröffentlichung des DIFU. Dies kann aus Sicht der Verwaltung so nicht nachvollzogen werden (s. <https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>). So ist Linienverkehr bei geringen Taktfrequenzen kein Ausschlusskriterium, soweit Einvernehmen mit den ÖPNV-Betreibern erzielt werden kann. Der Konflikt erfolgt durch Ausweich- / Ausschervorgänge zum ruhenden Verkehr. Das Einvernehmen mit den ESTW besteht hierfür, wenn die Situation intensiv evaluiert und bei Bedarf schnell reagiert werden kann.
- Die sicherheitsrelevanten Bedenken der ESTW sind berechtigt. Dies betrifft insbesondere wartende Busse an Engstellen. Den Bus überholende Radfahrer können vom Busfahrenden hierbei nicht beobachtet werden. Im Bereich der Fahrradstraße wird seitens der Verwaltung und der ESTW eine Stelle mit der Notwendigkeit eines Ausschervorgangs für akzeptabel gehalten. Im Bereich der Tempo Zone 30 sind Einengungen aufgrund des zu erwartenden anderen Fahrverhaltens der Radfahrer eher zu akzeptieren. Da Kraftfahrzeuge in jedem Fall zukünftig um mind. 30 cm tiefer in der Fahrbahn mit erheblichen Auswirkungen auf den Begegnungsfall stehen, sind diese Bereiche im Rahmen eines einjährigen Probebetriebes zu evaluieren.
Das Außerachtlassen der Sicherheitsbedenken und daraus resultierende Unfälle könnten eine persönliche Haftung der verantwortlichen Mitarbeiter, ggf. auch ein strafrechtliches Verfahren, zur Folge haben. Diese Verantwortung kann seitens der Verwaltung nicht getragen werden.
Die massiven Sicherheitsbedenken der ESTW wurden deshalb seitens der Verwaltung dahingehend berücksichtigt, indem die Parkplätze deutlich reduziert wurden.
Damit wurde aus Sicht der Verwaltung eine erhebliche Verbesserung für die Sicherheit des Busverkehrs und des Radverkehrs erreicht.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Planungsvorgaben, auf Fahrversuchen basierenden Erkenntnissen für die Abwicklung des ÖPNV und den besonderen Anforderungen des UKER wurden sämtliche Möglichkeiten zur Parkplatzschaffung voll ausgeschöpft. Hieraus wurden zwei Planungsvarianten B1 und B2 entwickelt, die entweder die bei einer Fahrradstraße erforderliche Flüssigkeit und das Nebeneinander-Fahren von Radfahrern mit Ausschluss von Durchgangsverkehr ermöglichen, oder die die Universitätsstraße weiterhin auf einem langen Abschnitt als Bestandteil der bestehenden Tempo 30-Zone mit Durchgangsverkehr und ohne besondere Bevorrechtigung des Radverkehrs berücksichtigen. Die Unterschiede der maximal möglichen Anzahl an Parkplätzen resultieren in erster Linie aus den unterschiedlichen Ansprüchen bzw. Rechten der Nutzergruppen und vor allem dem zu erwartenden veränderten Verkehrsverhalten der Radfahrer.

Dies bedeutet trotzdem in Summe, dass zwischen Fahrstraße und Lorlebergplatz vorbehaltlich positiver Evaluierungsergebnisse in Variante B1 19 und in Variante B2 30 öffentliche Kfz-Parkplätze plus 2 Behindertenparkplätze erhalten bleiben können. Bei diesen Lösungen wird die vorhandene Verkehrsfläche unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer bestmöglich mit dem Ziel „Stärkung des Umweltverbundes“ bzw. Maximierung öffentlicher Parkplätze ausgenutzt. In jedem Fall wird die Verkehrssicherheit im Gegensatz zum Istzustand sichergestellt. Bei dieser Planung wird auch Wert auf die Verbesserung der Fußwegesituation gelegt und das rechtliche Mindestmaß sichergestellt. Bei der Planung zu berücksichtigen ist jedoch, dass es aufgrund der besonderen Anfahrtssituation vor den Kliniken zu kurzfristigen Haltevorgängen von Taxen sowie des Lieferverkehrs zu weiteren Einschränkungen kommen kann. Zudem sind die betrieblichen und sicherheitstechnischen Bedenken des Verkehrsbetriebs ernst zu nehmen. Im angedachten Probebetrieb wird sich zeigen, ob diese Lösung auch in der Praxis handhabbar ist. Ein Anpassen muss aus planerischer und sicherheitstechnischer Sicht jederzeit möglich sein, um Verkehrssicherheitsprobleme beim Erkennen unverzüglich zu lösen.

Da die Universitätsstraße eine wichtige Achse des Umweltverbundes werden soll und sich die berechtigten Anforderungen des UKER an die Erreichbarkeit nicht durch die geringe Differenz von 11 öffentlichen Parkplätzen zwischen den beiden Varianten maßgebend unterscheidet (d.h. dies kann nur in einem umfassenden Parkraumkonzept gelöst werden), empfiehlt die Verwaltung, auch nach der derzeitigen Beschlusslage (Mobilitätskonzept und Radentscheid) die Variante B1 (d.h. Fahrradstraße bis Östliche Stadtmauerstraße) zur Umsetzung.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
 ja, negativ*
 nein

*Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja*
 nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

| | | |
|-----------------------------|---|----------------|
| Investitionskosten: | € | 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

Anlagen:

- Anlage 1: Markierungsplan der Universitätsstraße als Fahrradstraße zwischen Hugenottenplatz und Östliche Stadtmauerstraße (Stand 25.04.2022)
- Anlage 2: Markierungsplan der Universitätsstraße als Fahrradstraße zwischen Hugenottenplatz und Fahrstraße (Stand 25.04.2022)
- Anlage 3: Weitere Stellungnahme der ESTW zur Universitätsstraße als Fahrradstraße (Stand 22.04.2022)
- Anlage 4: Stellungnahme Ingenieurbüro T+T zur Planung und Umsetzung einer Fahrradstraße auf der Universitätsstraße in Erlangen (Stand 06.04.2022)
- Anlage 5: IHK Skizze für Lösungsweg der Umgestaltung Universitätsstraße Kfz-Parken (Stand 21.03.2022)
- Anlage 6: Bilder von Probefahrten am 14.02.2022
- Anlage 7: Antrag Nr. 070/2022 des Stadtteilbeirates Innenstadt
- Anlage 8: Dringlichkeitsantrag der FDP Nr. 90/2022 vom 22.04.2022

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang