

Neiße zwischen Coschen (Landkreis Oder-Spree, Bundesrepublik Deutschland) und Zytowan (Landkreis Krosno Odrzanskie, Republik Polen) auf Grund des noch nicht vorliegenden Fördervertrages zurück genommen wird. Weitere Informationen zum aktuellen Sachstand die dieses Vorhaben betreffen werden im Rahmen des Tagesordnungspunktes gegeben.
Die Ausschussvorsitzende stellt die Tagesordnung in der aktualisierten Fassung zur Abstimmung. Sie wird einstimmig angenommen.

Zu TOP 3 Bestätigung des Protokolls der Sitzung vom 23.01.2013

Das Protokoll vom 23.01.2013 wird in der vorliegend Form bei einer Enthaltung bestätigt.

Zu TOP 4 Information zu den Änderungen bei der Fahrgastbeförderung im Tarifbereich des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg ab 09.12.2012 BE: Dezernat II/SB ÖPNV VBB GmbH, Dr. Stoffregen

In der Ausschusssitzung vom 23.01.2013 wurden unter dem Tagesordnungspunkt 8 „Sonstiges“ die Auswirkungen der ab dem 09.12.2012 wirksam gewordenen Änderungen bei der Fahrgastbeförderung im Tarifbereich des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg diskutiert.

Die dabei herausgestellten Aspekte führten letztlich zur Einladung eines kompetenten Vertreters der VBB GmbH. Herr Dr. Stoffregen folgte der Einladung des Landkreises Oder-Spree, um aus Sicht des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg die Änderungen bei der Fahrgastbeförderung zum 09.12.2012 entsprechend zu kommentieren.

Einleitend stellt Herr Balzer nochmals die wesentlichsten Problemlagen in diesem Kontext vor. Zusammengefasst betrifft dies den Erwerb von Fahrausweisen im Zug bzw. an Haltepunkten ohne Fahrkartenverkauf / -automaten und die Fahrausweiskontrolle zur jeweils spezifischen Situation. Insbesondere wurden die Senioren hinsichtlich der eingeführten Änderungen verunsichert. Sie nutzten, in Ermangelung eines zuvor getätigten Fahrausweiserwerbs, den Zug nun nicht mehr in dem Maße, um mithin nicht als Schwarzfahrer erlappt zu werden. Des Weiteren verweist Herr Balzer in diesem Zusammenhang auf den offenen Brief des MdB Herrn Jens Köppen an die VBB GmbH, in welchem noch weitere Schwerpunkte zu diesem Thema aufgezeigt wurden. Das diesbezügliche Antwortschreiben der VBB GmbH, so rekapituliert er, konnte die vorhandenen Problemlagen nicht vollumfänglich aufklären. Insofern erhofft sich Herr Balzer in der heutigen Diskussion eine Aufklärung aller noch bestehenden Bedenken. Frau Prof. Böhm bittet nunmehr Herrn Dr. Stoffregen entsprechend Stellung zu nehmen. Die Problematik zur Bordpreisregelung beschäftigt den VBB demnach schon seit einiger Zeit. Im bisherigen Tarif bestand eine Sonderregelung für Züge der Deutschen Bahn. Durch diese wurde der Erwerb eines Fahrausweises auch im Zug möglich, selbst wenn am Haltepunkt eine Verkaufsmöglichkeit gegeben war. Der Verkauf erfolgte mit einem pauschalen Aufpreis in Höhe von 2,50 €. Für die ODEG galt diese Regelung entsprechend nicht. Hieraus resultierte der Ansatz mit dem Fahrplanwechsel eine einheitliche Regelung für alle Anbieter zu vollziehen. Ein weiteres Problem ergab sich aus dem Umstand, dass in einigen Fällen dem Fahrgast der Aufpreis trotz nicht vorhandener Fahrausweiserwerbsmöglichkeit berechnet wurde. Letztlich hat man sich insbesondere vor dem Hintergrund des Missbrauchspotenzials im Fall des „Bordpreismodells“ für die Regelung des prinzipiellen Fahrausweiserwerbs vor Fahrtantritt entschieden. Das bedeutet, an den Zustiegsmöglichkeiten bei denen es keine Vertriebstechnik gibt, kann der Fahrgast den Fahrausweis nach wie vor im Zug und zwar ohne Aufpreis erwerben. Herr Dr. Stoffregen sieht in diesem Zusammenhang auch die nicht ganz zutreffende Berichterstattung in der Presse als

Ursache für die ablehnende Haltung der Öffentlichkeit zu den Änderungen der Fahrgastbeförderung. Er resümiert, dass es seit dem Fahrplanwechsel zu keinen Beschwerden gekommen sei und dass die Zugbegleiter auch in Zukunft den Kulanzgedanken mit sich tragen werden, allerdings nicht für Schwarzfahrprovokateure.

Herr Balzer ist der Meinung, dass eine Mitteilung in der Presse über die Art und Weise des Zustiegens in den Zug von Haltepunkten ohne Vertriebstechnik die allgemeine Verunsicherung beseitigen würde.

Herr Dr. Stoffregen erneuert nochmals die Aussage, dass sich an den bisherigen Regelungen, bis auf jene die die Deutsche Bahn betrafen, nichts geändert hat.

Herr Buhrke, zuständiger Dezernent für den ÖPNV informiert darüber, dass ihn in der zurückliegenden Zeit noch keine Beschwerden zu dieser Thematik erreicht haben. Möglicherweise haben auch Schulungsmaßnahmen des Zugbegleitpersonals zu einer entsprechenden Verhaltensweise beigetragen, stellt Herr Balzer fest. Frau Prof. Böhm möchte an Hand eines Beispiels wissen, welcher Preis im Zug beim Nachlösen eines Tickets zu zahlen ist, wenn aus bestimmten Gründen vorher keins erworben werden konnte. Herr Dr. Stoffregen hält zunächst fest, dass kein Bordpreis von 2,50 € zu zahlen ist, jedoch dem Schaffner glaubhaft gemacht werden muss, welche konkreten Begleitumstände zu der eingetretenen Situation geführt haben. Sollte der Schaffner allerdings Grund zu der Annahme haben, dass er arglistig getäuscht werden soll, wird er vom Fahrgast das erhöhte Beförderungsentgelt in Höhe von 40,00 € abverlangen. Herr Engert beschreibt eine Situation, in der ein vorhandener Fahrkartenautomat auf dem Bahnsteig von Personen derart in Beschlag genommen wird, so dass ein Fahrausweis vor Abfahrt des Zuges nicht mehr erworben werden kann. Kann sich der Fahrgast in diesem Fall auch vertrauensvoll an den Zugbegleiter wenden? Herr Dr. Stoffregen bestätigt dies, mit dem Hinweis, dass sich daran nach wie vor nichts geändert hat und auch in dieser Situation kein Bordpreis von 2,50 € gezahlt werden muss. Des Weiteren möchte Herr Engert wissen, woraus sich die Sonderstellung der Bahn ergibt und weshalb sie ihre Fahrzeuge nicht mit Fahrausweisverkaufsautomaten ausstatten kann, wie es andere Verkehrsunternehmen offensichtlich auch tun. Herr Dr. Stoffregen erwidert, dass vielfältige Gründe dafür ausschlaggebend sein können. Grundsätzlich ist es jedoch so, dass Vertriebstechnik und deren Unterhaltung sehr teuer ist. Allein die Unterhaltung eines Automaten beläuft sich auf 15.000 – 18.000 € jährlich. Diese hohen Kosten sind dann auch in einigen Fällen ausschlaggebend, dass an diversen Haltepunkten keine Automaten aufgestellt werden. Herr Kaufmann regt an, an den Stationen eine Person mit multiplen Funktionen, wie Fahrkartenverkauf, Sicherungsaufgaben etc. einzusetzen. Herr Hellmich wendet ein, dass hier verschiedene Zuständigkeiten berücksichtigt werden müssen. Einmal geht es um Aufgaben zur Vertriebstechnik der Deutschen Bahn AG, DB Regio und zum anderen mal um Leistungen der Deutschen Bahn AG, DB Netz, die nicht beliebig miteinander vertauscht werden können. Außerdem bekräftigt Herr Hellmich nochmals, dass bisher keine Beschwerden von Fahrgästen in dem hier diskutierten Kontext vorliegen.

Abschließend appelliert Herr Dr. Stoffregen auftretende Probleme an den VBB weiterzuleiten, damit man sich von dort aus diesen annehmen kann.

**Zu TOP 5 Kreisstraßenbedarfsplan - aktualisierte Fassung, Stand: 2012 - Präsentation/Erörterung der inhaltlichen Schwerpunkte BE: Dezernentin III/
Amt 61 - SGL KIS Vorlage: 014/2013
Vorlage: 014/2013**

Bevor die aktualisierte Fassung des Kreisstraßenbedarfsplanes mit Stand 01.01.2012 an Hand einer Folienpräsentation dem Ausschuss vorgestellt wird, erläutert die Dezernentin für Kreisentwicklung, Umwelt und Bauwesen einige wichtige Aspekte und Eckpunkte zur Erarbeitung dieses Planes.

Demnach wurde zum Ende des Jahres 1999 der erste integrierte Kreisstraßenbedarfsplan, welcher aus der Straßenverkehrskonzeption des Landkreises Oder-Spree entwickelt wurde, durch

den Kreistag als Handlungsempfehlung bzw. Arbeitsgrundlage für die Verwaltung beschlossen. Des Weiteren erinnert Frau Gläser daran, dass der Ausschuss sich im Rahmen der Erarbeitungsphase mit den verschiedenen Planungsständen des Kreisstraßenbedarfsplanes auseinandergesetzt hat. Zu speziellen Themen und Inhalten, beispielsweise zur Neuordnung der Straßenbaulastträgerschaft (Umstufungen im Kreisstraßennetz und im „Grünen Netz“ der Landesstraßen) betreffend, wurde zur Unterstützung externer Sachverständiger hinzu gezogen. Die beauftragten Partner waren diesbezüglich zum einen das Ingenieurbüro Ansorge & Partner Frankfurter Ingenieurconsult GmbH und zum anderen der Verkehrsplaner / -techniker Dipl.-Ing. Stefan Friedemann. Überleitend zum Präsentationsbeginn informiert Sie darüber, dass die Verwaltungsleitung sich mit der aktualisierten Fassung des Kreisstraßenbedarfsplan befasst und empfohlen hat diesen in den entsprechenden Gremien des Landkreises zu erörtern und durch den Kreistag beschließen zu lassen.

Vor Beginn der Präsentation gibt Frau Prof. Böhm noch einige Hinweise zur endgültigen Meinungsbildung auf dem Weg bis zur Beschlussfassung durch den Kreistag.

Frau Gläser bestätigt dieses vor dem Hintergrund der umfangreichen Unterlagen, allein die Langfassung des Kreisstraßenbedarfs umfasst über 570 Seiten mit entsprechendem Kartenmaterial. Die Abgeordneten des Kreistages wurden im Vorfeld der Sitzungen u.a. über die Fraktionen mit den Unterlagen ausgestattet. Außerdem sind Ihnen Konsultationen durch Frau Gläser und dem Sachgebiet kreisliche Infrastruktur angeboten worden. Durch die Dezernentin wird an dieser Stelle nochmals die Bedeutung eines breit angelegten und intensiv geführten Diskurs zum Kreisstraßenbedarfsplan hervorgehoben und berichtet in diesem Kontext über das bereits schon durchgeführte Beteiligungsverfahren mit den Trägern öffentlicher Belange, die von dieser Planung berührt werden. Darunter befanden sich beispielweise das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, der Landesbetrieb Straßenwesen, Städte, Gemeinden und Ämter des LOS u. w..

Die Präsentation des Kreisstraßenbedarfsplanes wird nunmehr durch Herrn Mochow, Sachgebiet Kreisliche Infrastruktur, durchgeführt.

Im Oktober 2010 ist im Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr der Entwurf des aktualisierten Kreisstraßenbedarfsplanes mit Stand 2010 vorgestellt worden. Die eingegangenen Anregungen, Hinweise oder Bedenken wurden entsprechend ausgewertet und in die hier vorliegende Fassung des Kreisstraßenbedarfsplanes mit Stand 01.01.2012 aufgenommen.

Als erstes werden die an der Erstellung des Kreisstraßenbedarfsplanes beteiligten Akteure vorgestellt. Aus der Kreisverwaltung sind dies das Sachgebiet Kreisliche Infrastruktur sowie das Kataster- und Vermessungsamt unterstützend begleitet durch das Ingenieurbüro Ansorge & Partner Ingenieurconsult GmbH Frankfurt (Oder) sowie Dipl.-Ing. Stefan Friedemann, Büro für Verkehrsplanung/Verkehrstechnik. Die Verantwortlichkeiten für die identifizierten Aufgabenbereiche wurden wie folgt verteilt. Das Sachgebiet Kreisliche Infrastruktur ist zuständig für die inhaltliche Aktualisierung. Dazu gehören insbesondere die Anpassung an die doppelte Haushaltsführung und Landesentwicklung, die Anpassung an geänderte Normen des Straßen und Umweltrechts und weiterer Richtlinien sowie die Erarbeitung der Anlagen 1-4.

Das Kataster- und Vermessungsamt ist zuständig für die Erstellung von Karten und Diagrammen und die grafische Umsetzung der Präsentation des Planes. Das Ingenieurbüro Ansorge & Partner Ingenieurconsult GmbH Frankfurt (Oder) führte die Untersuchung des Kreisstraßennetzes und des „Grünen“ Netzes der Landesstraßen durch, während das Büro für Verkehrsplanung/Verkehrstechnik, Dipl.-Ing. Stefan Friedemann die Untersuchung der Netzergänzungen des Kreisstraßennetzes auf deren Bauwürdigkeit durchführte. Anschließend stellt Herr Mochow kurz und knapp das Inhaltsverzeichnis der Kurzfassung des Kreisstraßenbedarfsplanes vor und leitet zum 1. Präsentationsblock „Umfang der Straßenbaulast“ über. In einer tabellarischen Zusammenfassung werden die Planungsstände von 1999 denen von 2012 gegenübergestellt. Dabei geht es beispielsweise um die Anzahl und Längen der Kreisstraßen bzw. der straßenbegleitenden Radwege an Kreisstraßen, um Brücken, Durchlässe, Baumbestände etc. An Hand dieser Auswertung lässt sich die Entwicklung im Einzelnen und auch in Gänze anschaulich nachvollziehen. Beispielsweise verringerte sich die Anzahl der Kreisstraßen in dem bezeichneten Zeitraum von 54 auf 31 in Verbindung mit der Gesamtlänge von 293 km auf 174 km. Die durchschnittliche Verkehrsbelegung betrug 2011 28.889 KFZ/24h bezogen auf 32 Kreisstraßen mit

einer Gesamtlänge von ca. 190 km. Die folgende Ist-Analyse setzt sich mit Parametern wie den Fahrbahnbreiten und den Straßenzuständen/Unterhaltungsbedarfen der Kreisstraßen sowie den Zuständen der Durchlässe und Brückenbauwerke die allesamt in der Baulast des LOS stehen auseinander. In diesem Zusammenhang wird festgestellt, dass 6,7% der Kreisstraßen eine Fahrbahnbreite von weniger als 4,80 m aufweisen und somit nicht dem Standard einer Kreisstraße entsprechen sowie dass 4,5 % der Kreisstraßen einen überfälligen Sanierungsbedarf aufweisen. Insgesamt gesehen kann der Straßenzustand der Kreisstraßen jedoch als gut bezeichnet werden.

Die nächste Rubrik befasst sich mit der Bestandsaufnahme wichtiger Daten und Angaben, die der Bemessung des Straßenquerschnittes, die der Straßenerhaltung, die den jährlichen Unterhaltungskosten der Kreisstraßen und der straßenbegleitenden Radwege zu Grunde gelegt werden bzw. diese widerspiegeln. In diesem Kontext, wird dem Ausschuss an Hand einer speziell aufbereiteten Grafik verdeutlicht, wie sich über einen Zeitraum von 20 Jahren hinweg der Unterhaltungsaufwand in €/m für einen straßenbegleitenden Radweg an Kreisstraßen entwickelt und dass nach 20 Jahren der moralische Verschleiß des Radweges eingetreten ist. Im Weiteren geht Herr Mochow auf die Inhalte der Anlagen 1-4 ein. Die Anlage 1 umfasst die Bestandsdaten der Kreisstraßen, die Anlage 2 den regelmäßigen Unterhaltungsbedarf, die Anlage 3 die Prioritätensetzung der Erhaltungsmaßnahmen, die Anlage 4 den Deckenerneuerungsplan. Bei der Vorstellung des Deckenerneuerungsplanes werden die Anwesenden darüber in Kenntnis gesetzt, dass nach 8-12 Jahren die Straßendecken in ihrer Konsistenz nachlassen und eine Erneuerung der jeweiligen Decke erforderlich wird. Bevor dies jedoch endgültig erfolgt, wird eine intensive Überprüfung des tatsächlichen Zustandes der Decke vorgenommen und auf dieser Grundlage letztlich über die Erneuerungsmaßnahme entschieden. Der vorgestellte Deckenerneuerungsplan gibt dahingehend Auskunft, welche finanziellen Mittel von 2012 bis 2022 benötigt werden, um die planmäßigen Maßnahmen entsprechend umzusetzen. Abschließend ist festzustellen, dass sich bereits ein Investitionsrückstau in diesem Bereich gebildet hat.

Eingangs des Blocks „Netzergänzungen im Kreisstraßennetz“ benennt Herr Mochow nochmals die Netzergänzungsmaßnahmen aus dem Kreisstraßenbedarfsplan 1999. Dazu gehören die Strecken Mixdorf-Merz, Leißnitz-Ranzig, Dahmsdorf-Reichenwalde, Neu Zittau-Hartmannsdorf, Groß Eichholz-Schwerin. Im zurückliegenden Berichtszeitraum wurden von diesen Maßnahmen Mixdorf-Merz und Dahmsdorf-Reichenwalde baulich umgesetzt. Somit wurden die noch nicht umgesetzten Maßnahmen einer erneuten Prüfung unter den nunmehr vorherrschenden Netzbedingungen unterzogen. Die Ergebnisse der Untersuchungen zeigen, dass hohe Umweltrisiken und Investitionskosten bei der Verbindung Leißnitz-Ranzig zu erwarten sind und dass kein Bedarf mehr mangels überörtlichen Verkehrs weder für die Verbindung Neu Zittau-Hartmannsdorf noch für die Verbindung Groß Eichholz-Schwerin besteht. Die Straßenverbindung Briesen (Mark)-Neubrück (K6734) ist im Kreisstraßenbedarfsplan 1999 nicht enthalten. Sie wurde vom Landkreis Oder-Spree nachrichtlich aus dem Landesstraßenbedarfsplan übernommen und befindet sich gegenwärtig im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau dieser Verbindung. Die damalige Verkehrsprognose ergab eine Belegung von 6.000 KFZ/24h bei einem Umwegfaktor von 32 km. Nunmehr hat sich die zu erwartende Belegung auf 1.000 KFZ/24h auf Grund von eingetretenen Veränderung im Netz, wie zum Beispiel dem Bau Ortsumfahrung Fürstenwalde oder Bau Ortsumfahrung Müllrose reduziert. Die Untersuchung zur Bauwürdigkeit dieser Straßenverbindung ergab hierbei dennoch einen entsprechend Bedarf. Hinsichtlich der Netzergänzungsmaßnahmen zu straßenbegleitenden Radwegen erfolgte eine nachrichtliche Übernahme aus dem Radwegekonzept des LOS mit Stand 2012. Hierbei handelt es sich um die Verbindungen L43-Kieselwitz und Kieselwitz-Fünfeichen. Wobei sich empfiehlt, in Anlehnung an die Kosten-Nutzen-Verhältnis-Berechnung für Radwege des Landesbetriebes Straßenwesen für Radwege an Landesstraßen, diese einer erneuten Prüfung zu unterziehen. Im Präsentationsblock „Funktionale Bewertung“ werden die Grundlagen der funktionalen Gliederung vorgestellt, bevor der letzte Teil der Präsentation „Neuordnung der Straßenbaulastträgerschaft“ erörtert wird. In diesem geht es um die Grundlagen und die Voraussetzungen zur Neuordnung, die Ergebnisse der Untersuchung des Kreisstraßennetzes und die Ergebnisse der Untersuchung der „Grünen“ Netzes der Landesstraßen. Die Grundlagen und Voraussetzungen im Zusammenhang mit der Neuordnung der Straßenbaulastträgerschaft sind im Brandenburgischen Straßengesetz

materiell verankert. Darin geht es u.a. um die Definition einer Landes-, Kreis- und Gemeindestraße oder um die Umstufungspflicht bei geänderter Verkehrsbedeutung sowie um Fristen für Ankündigung und Umstufung und nicht zuletzt um die Einstandspflicht des bisherigen Trägers der Straßenbaulast. Das Ergebnis der Untersuchung des Kreisstraßennetzes unter Berücksichtigung der Ausgangslage mit Stand 2008 ergab Folgendes: Von 36 Kreisstraßen mit einer Länge von ca. 207,4 km wurden 5 Kreisstraßen und 6 Abschnitte mit einer Länge von ca. 32,6 km abgestuft, so dass mit Stand 2012 sich 31 Kreisstraßen mit einer Gesamtlänge von ca. 174,7 km in Baulastträgerschaft des LOS befanden. Seitdem sind 4 Kreisstraßen und 1 Abschnitt mit einer Länge von ca. 28,4 km im Verfahren zur Abstufung. Durch das vorliegende Gutachten sind weitere 6 Kreisstraßen mit einer Länge von ca. 26,6 km zur Abstufung empfohlen worden, so dass das verbleibende Kreisstraßennetz aus 21 Kreisstraßen mit einer Gesamtlänge von ca. 119,7 km gebildet werden sollte.

Bei der Untersuchung des „Grünen“ Netzes der Landesstraßen wurde der Focus insbesondere auf die Straßen gerichtet, die vom Charakter her, der einer Kreisstraße entsprechen könnten. Unter diesem Aspekt konnte folgendes Ergebnis ermittelt werden: Von den 329,6 km (Stand 2010) Landesstraßen des „Grünen“ Netzes sind 34,9 km zur Umstufung als Gemeindestraße, 78,9 km als Kreisstraße und 215,8 km als Verbleib in der Straßengruppe der Landesstraßen empfohlen worden. Aus dieser Betrachtung ergibt sich insbesondere Diskussionsbedarf mit dem Landesbetrieb Straßenwesen, weil die übrigen Straßen des „Grünen“ Netze zwar durchaus auch einen kreisstraßenartigen Charakter tragen, aber auf Grund der Überschreitung des Nahbereiches von 15 km keine Kreisstraße mehr sein können.

Frau Gläser ergänzt die Ausführungen des Herrn Mochow noch um einige Angaben zu bisheriger Umsetzungsleistung nach Beschlussfassung des Kreisstraßenbedarfsplanes in der Fassung von 1999. Demnach wurden seither 102 km Kreisstraßen ausgebaut, 3 Brückenbauwerke errichtet, 1 Brückenbauwerk saniert, 30 km straßenbegleitende Radwege gebaut und über 3.000 Straßenbäume gepflanzt. Für Unterhaltungsmaßnahmen einschließlich Winterdienstleistungen sind seither ca. 20 Mio. € und für Investitionsmaßnahmen (Neubauten, größere Sanierungsvorhaben) ca. 36 Mio. € aufgewendet worden. Vor diesem Hintergrund weist die Dezernentin nochmals daraufhin, dass die Fördermittelakquise bzw. der Fördermitteleinsatz stets ein fester Bestandteil der Finanzierungskonzeption der einzelnen Vorhaben darstellte.

Die Diskussionsrunde schließt sich nunmehr an.

Herr Meyer möchte wissen, welche konkreten Planziele und Notwendigkeiten hinsichtlich des Ausbaues und der Unterhaltung von Kreisstraßen mit welchem finanziellen Aufwand sich für den kommenden Zeitraum ergeben.

Herr Labahn erläutert mit Bezug auf den Vortrag des Herrn Mochow, dass ein Kreisstraßenanteil von 34% der Sanierung zugeführt werden müssen und 4,5% der Kreisstraßen bereits einen überfälligen Sanierungsbedarf aufweisen. Hieraus ergeben sich die konkreten Ausbauziele. Der finanzielle Rahmen wird durch den Kreistagsbeschluss gesetzt, der einen pauschalen Ansatz von 9 Mio. € beinhaltet. Daraus werden die kreislichen Investitionen nach Möglichkeit unter Hinzuziehung von Fördermitteln gespeist. Eine auf Langfristigkeit ausgelegte Prioritätenliste, aus der die Maßnahmen selbst und die Kostenberechnungen hervor gehen, bildet die Grundlage für die Verwendung der einzusetzenden Haushaltsmittel.

Es wird vereinbart, dass diese Prioritätenliste zum Protokoll gefügt wird.

Frau Prof. Böhm nimmt das Thema Umstufungen von Landesstraßen zu Kreisstraßen auf und erfragt, inwieweit die Einstandspflicht auch hierfür greift. Frau Gläser erläutert dazu, dass darüber mit dem Ministerium Gespräche geführt worden sind und werden. Bisher gibt es nur vereinzelte Beispiele aus der Praxis, wo Straßen bzw. Abschnitte entsprechend ausgebaut worden sind. Die vorhandene Problemlage stellt sich aus Sicht der Dezernentin zum einen aus der schwierigen finanziellen Lage des Landes und zum anderen aus dem teils maroden Straßenzustand der Landesstraßen dar. Insofern sind die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umstufung ungünstig. Im LOS gibt es in diesem Zusammenhang mit der L 412 auch ein Vorhaben im Bereich Wendisch Rietz, welches einem Umstufungsverfahren zugeführt werden soll. Dabei werden einzelne Straßenabschnitte sowohl dem Landkreis als auch der Gemeinde Wendisch Rietz zufallen.

Herr Buhrke greift auch nochmal die Frage der Ausschussvorsitzenden auf. Aus seiner Sicht

unterscheidet das Straßengesetz nicht zwischen den verschiedenen Baulastträgern, insofern gilt es für alle gleichermaßen. Seitens des Landes werden Fördermittel in Aussicht gestellt, falls eine der in Betracht kommenden Straßen übernommen wird. Dies ist jedoch nicht gleichzusetzen mit der Einstandspflicht, da der jeweils Übernehmende mindestens den Eigenanteil zur Gesamtfinanzierung aufbringen muss. Daher muss im Einzelfall geprüft werden, ob die Rahmenbedingungen und die Interessenslage jeweils stimmig ineinander gehen.

Frau Gläser fügt hinzu, dass das Ziel auf jeden Fall erst einmal die 90%-tige Förderung sein muss, trotz der zurückgehenden Fördermittelbudgets. Zu beachten ist aber auch das der Finanzierungsdruck sich in diesem Zusammenhang auch auf die im Bestand befindlichen Kreis- und Gemeindestraßen entfaltet, wenn das Land Fördermittel für die Sanierung umzustufender Straßen aus ein und demselben Topf dafür entnimmt.

Herr Balzer möchte an Hand des Beispiels L 384 bei Wilmersdorf im Amt Odervorland wissen, ob quasi eine Umstufung von „oben“ nach „unten“ (Landesstraße zu Gemeindestraße) möglich ist. Herr Buhrke erklärt an Hand des Straßengesetzes, dass dies möglich ist. Herr Balzer äußert Bedenken hinsichtlich der finanziellen Lasten die, auf Grund des schlechten Zustandes der im „Grünen“ Netz befindlichen Straßen, auf die Gemeinden zukommen könnten.

Herr Engert fragt nach, welche Untersuchungsergebnisse bezüglich der Aufstufung von Straßen vorliegend sind. Seiner Meinung nach müsste beispielsweise die Verbindung von Fünfeichen nach Müllrose den Aufstufungskriterien genügen.

Herr Mochow berichtet dazu, dass die Kreisverwaltung entsprechende Anträge beim Landesbetrieb Straßenwesen eingereicht hat. Allerdings bestand bis 2009 keine Bescheidspflicht dieser Anträge. Mit Änderung des Straßengesetzes mussten ab 2009 die Anträge bearbeitet und beschieden werden. Zur K 6708 Abschnitt 20 äußerte sich der Landesbetrieb dahingehend, dass dieser den Charakter einer Landesstraße entspricht. Des Weiteren wies der Landesbetrieb Straßenwesen daraufhin, dass es bei einer Aufstufung dieses Abschnitts gleichzeitig zu einer Rückforderung der Fördermittel, die für den Bau des straßenbegleitenden Radweges eingesetzt worden sind, kommen wird. Da seitens des Landkreises der Antrag zur Umstufung seither nicht weiter forciert worden ist, liegt entsprechend kein Bescheid vor. Beschieden worden ist dagegen die Umstufung der K 6749 zunächst zwar negativ, jedoch ist die Diskussion auf Grund von Verknüpfungskriterien erneut eröffnet worden.

Herr Noack möchte wissen, wo der Landkreis mit seinem Kreisstraßennetz auf Grund von geografischen bzw. klimatischen Einflüssen im Vergleich zu anderen Regionen steht. Herr Labahn erläutert, dass ein solcher interkommunaler Vergleich sehr schwierig ist, da meist von unterschiedlichen Ansätzen aus operiert wird. Grundlage eines solchen aussagefähigen Vergleichs wäre zuerst die Schaffung einheitlicher Kriterien.

Frau Prof. Böhm fragt nach Ausnahmetatbeständen, wie sie beispielsweise für Ausbaubreiten bei geringen oder keinem Begegnungsverkehr (Bus/LKW) vorliegend sind. Herr Labahn erläutert dazu, dass neben dem Aspekt des Begegnungsverkehrs unter Berücksichtigung von Häufigkeit und Fall auch noch umweltbezogene Aspekte Ausnahmetatbestände mit Auswirkung auf die Ausbaubreite einer Straße sein können.

Des Weiteren greift die Ausschussvorsitzende das Thema Ausbau der Straßenverbindung K 6734 Briesen(Mark)-Neubrück auf. Insbesondere geht es ihr um die Prognose zur Belegung dieser Verbindung, die wie dargelegt, von ursprünglich 6.000 Kfz/24h auf nunmehr 1.000 Kfz/h neu berechnet wurde. Selbst das Eintreten in dieser Größenordnung ist für Frau Prof. Böhm schwer nachvollziehbar und regt daher an die Bauwürdigkeit der K 6734 kritisch zu prüfen.

Herr Labahn erklärt daraufhin, welche Grundlagen zur Ermittlung der Belegungsprognose herangezogen werden und somit keine Zufallsprinzipien o. ä. Anwendung finden. Im Hintergrund der Berechnungen stehen einerseits die offiziellen Verkehrsprognosen von Bund und Land und andererseits die Weiterentwicklung des gesamten Verkehrsnetzes. Diese grundlegenden Erkenntnisse werden mit Hilfe eines speziellen EDV-Programms verarbeitet. Insofern liegt den prognostizierten Ergebnissen eine wissenschaftliche / ingenieurtechnische Basis zu Grunde.

Herr Bublak äußert den Wunsch zur Aushändigung des Vortrages. Da die ausgehändigten Unterlagen zum Kreisstraßenbedarfsplan Quelle der Präsentation sind, wird davon abgesehen.

Herr Balzer ist der Meinung, dass zu wenige Exemplare der Kurzfassung zum Kreisstraßenbedarfsplan ausgegeben wurden.

Frau Gläser erklärt daraufhin, dass mit dem Kreistagsbüro der Kreisverwaltung abgestimmte Prozedere in dieser Angelegenheit. Demnach sind zur Kreistagssitzung am 20.02.2013 den Fraktionsvorsitzenden die Unterlagen zum Kreisstraßenbedarfsplan nebst Anschreiben übergeben worden. Alle Fraktionen und fraktionslosen Abgeordneten haben somit eine entsprechende Anzahl von Kurz- und Langfassungen der Planunterlagen mit dem Angebot der persönlichen Erläuterung erhalten.

Herr Balzer äußert den Wunsch ein zusätzliches Exemplar ausgehändigt zu bekommen.

Daran knüpft sich eine kurze Diskussion mit diversen Einwüfen.

Es folgt die Beschlussfassung.

5 x ja-Stimmen

3 x Enthaltung

**Zu TOP 6 Entwurf Haushaltssatzung mit Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2013 - inhaltliche Information und Diskussion zu den, den Ausschuss tangierenden Schwerpunkten VA: Dezernat II BE: Amt 10 - SG Gebäudemanagement (Hochbau) Amt 61 - SG KIF, KIS Amt 62, 63.67
Vorlage: 013/2013**

Als erstes erläutert der Dezernent für Finanzen, Ordnung und Innenverwaltung die Vortragssystematik zum Planentwurf 2013. Demnach werden sowohl Beiträge zum Ergebnis- und Finanzplan 2013 durch die Kämmerei als auch zum Haushaltsplan durch die Fachämter spezifisch auf den Ausschuss Bauen, Umwelt und Verkehr zugeschnitten dargeboten.

Im Rahmen der Präsentation zum Ergebnishaushalts 2013 werden zunächst die Ordentlichen Erträge in Höhe von 325.950.400 € den Ordentlichen Aufwendungen in Höhe von 328.558.900 € gegenübergestellt. Dem folgend weist das Ergebnis für 2013 ein Defizit in Höhe von 2.608.500 € aus. Auch die Prognose der mittelfristigen Finanzplanung weist einen jährlich wachsenden negativen Saldo aus. Es folgt eine Darstellung aus der hervorgeht, aus welchen Teilen sich die Ordentlichen Erträge zusammensetzen.

Die Entwicklung der Kreisumlage ist in der Planung eine wichtige und gewichtige Größe. Zurückblickend ist sie in den Jahren von 2008 bis 2011 bei stabil 45% geblieben und konnte ab 2012 sogar auf 42,8% gesenkt werden. Dieser Wert soll auch der Ansatz für 2013 sein. Im Vergleich zu den anderen Landkreisen des Landes Brandenburg liegt der LOS damit auf Rang 3 der niedrigsten Umlagen. Absolut gesehen wird eine Mehreinnahme in 2013 von 3,7 Mio. € zu erwarten sein, da die Umlagegrundlagen gegenüber dem Jahr 2012 entsprechend angestiegen sind. Als nächstes werden die Hebesätze aller Landkreise Brandenburgs vorgestellt. Dem ist zu entnehmen, dass der Hebesatz des LOS zu den niedrigsten gehört. Lediglich die Landkreise Oberhavel und Dahme-Spree haben noch niedrige Sätze zu verzeichnen, wobei OHV eine gesonderte Kita-Umlage eingeführt hat, die den realen Hebesatz demgemäß drückt. Angesichts dieser Konstellation lässt sich für den LOS ein recht positives Resümee ziehen.

Die Mehraufwendungen, die den Fehlbetrag für 2013 im Wesentlichen hervor gebracht haben, sind Personalaufwendungen (1,88 Mio. €), Transferaufwendungen für Kinder-, Jugend- und Familienhilfe (4,28 Mio. €) sowie Sach- und Dienstleistungen beim Gebäudemanagement, hauptsächlich für die Instandsetzung von Gebäuden (0,89 Mio. €). Als nächstes wird die Entwicklung des Stellenplanes vorgestellt. Die Umsetzung der Personalplanung, die auch auf Grund des demografischen Wandels erforderlich wird, ist eine schwierige Aufgabe. Für 2013 können in der Verwaltung (ohne fremdfinanzierte Bereiche) 2,65 Stellen eingespart werden. Mit diesem Thema wird sich der Finanzausschuss jedoch noch eingehender befassen.

Zu den freiwilligen Aufgaben des LOS ruft Herr Buhrke in Erinnerung, dass der Kreistag sich dazu ausgesprochen hat den Ausgaben-Status quo zu halten, wenn nicht zwingende Gründe ein anderes Vorgehen erforderlich machen sollten.

Potentiale mit durchaus positiven Entwicklungstendenzen, welche auch Einfluss auf einen ausgleichenden Haushalt haben können, sind höhere Abschlagszahlungen für Wohngeldeinsparungen, höhere Abschlagszahlungen für Sonderbedarfs-Bundesergänzungszuweisungen (SoBez), Nachzahlungen von SoBez für das Haushaltsjahr 2005 nach erfolgreicher rechtlicher Auseinandersetzung, höhere Landeszuweisungen für Kindertagesstätten gemäß Neuberechnung.

Neben den für den Etat zu erwartenden positiven Auswirkungen bestehen aber auch Risiken, die den Haushalt belasten können. Diese sind geringere Bundeserstattung für Personal- und Sachkosten beim Amt 55, höhere Aufwendungen bei den Kindertagesstätten durch höhere Kinderzahlen, Erhöhung der Schulkostenpauschale bei den Oberschulen.

Zum Finanzplan 2013 trägt nunmehr Frau Wellmer die Zahlen und Fakten vor. Als erstes geht Sie auf die Entwicklung der investiven Schlüsselzuweisungen dargestellt ab dem Jahr 2007 ein. Seit dieser Zeit sind die investiven Schlüsselzuweisungen stetig zurückgegangen. Im Jahr 2007 betragen sie noch 9,28 Mio. € während für das Jahr 2013 noch 5,63 Mio. € zur Verfügung stehen. Dies bedeutet einen betragsmäßigen Rückgang von kumulativ 3,65 Mio. €. Im Jahr 2020 werden die investiven Schlüsselzuweisungen den Wert 0 erreichen. Zur Kompensation des Mittelrückganges ist durch Kreistagsbeschluss 027/21/2012 eine Aufstockung beschlossen worden, um das Investitionsniveau auf 9,0 Mio. € zu halten. Dieser Wert entspricht etwa dem des Jahres 2007. Die Einzahlungen für Investitionen betragen im Haushaltsplanansatz des Jahr 2013 insgesamt 9.76 Mio. €. Darunter befinden sich die investiven Schlüsselzuweisungen, die zweckgebundenen Zuweisungen für den Bau von Kreisstraßen, für Hochbaumaßnahmen und sonstige Zuweisungen, Erlöse aus dem Verkauf von Beteiligungen sowie Zuweisungen für den ÖPNV. Für Auszahlungen im investiven Bereich werden im Jahr 2013 15,13 Mio. € zur Verfügung gestellt. Damit sollen u. a. folgende Projekte finanziert werden Baumaßnahmen an Gebäuden, Baumaßnahmen an Kreisstraßen, bewegliches Anlagevermögen, Bau des Wohnheimes für Azubis durch die Stadt Fürstenwalde, Grunderwerb/Vermessung, ÖPNV. Als nächstes stellt Frau Wellmer die wesentlichsten für 2013 geplanten Maßnahmen im Einzelnen vor. Darunter befinden sich Schulbauobjekte, Straßenbauobjekte und Objekte des beweglichen Anlagevermögens, die sich auch detailliert im Haushaltsplan wiederfinden. Darüber hinaus gibt es einen Finanzbedarf für Investitionen, der bisher weder im Planansatz 2013 noch in denen der Folgejahre eingeordnet werden konnte. Die mit den größten Wertumfängen sind Erweiterung Gymnasium Erkner, Erweiterung Gymnasium Beeskow, Neubau Schulsporthalle Gymnasium Erkner, Ausbau der Nebenstelle des Kommunalen Jobcenters in Eisenhüttenstadt und Neubau des Feuerwehr- und Katastrophenschutztechnischen Zentrums. Angesichts der schwierigen Entwicklung insbesondere bei den Einnahmen der investiven Schlüsselzuweisung hält die Amtsleiterin eine Diskussion zur Prioritätensetzung bei den zuvor genannten Maßnahmen für erforderlich. Abschließend werden in diesem Präsentationsblock die monetären Zuständigkeiten der Fachausschüsse und Beiräte für den Ergebnis- und Finanzhaushalt 2013 dargestellt. Sogleich erfolgt auch die Überleitung zur Vorstellung des Haushaltsplanes 2013 durch die Fachämter.

Doch bevor dieser Präsentationblock eröffnet wird, erkundigt sich Frau Prof. Böhm zunächst nach aufgelaufenen grundsätzlichen Diskussions- bzw. Fragebedarf.

Herr Kaufmann erkundigt sich zu Modalitäten der Gebühreneinnahme im Zusammenhang mit der Aufgabenübernahme der unteren Bauaufsichtsbehörde der Stadt Eisenhüttenstadt durch den LOS. Herr Buhrke erläutert dazu, dass die Gebühren nunmehr dem LOS zufließen. Die Beantwortung zur Frage einer damit verbundenen Kostendeckung ist dagegen nicht so einfach. Der allgemeine Kostendeckungsgrad liegt bei ungefähr 50%.

Als erstes trägt nunmehr die Amtsleiterin für Gebäude- und IT-Management die entsprechenden Ansätze ihres Bereiches vor. Demnach werden im Jahr 2013 für Unterhaltung und Instandsetzungen an Gebäuden insgesamt ca. 3,2 Mio. € aufgewendet. Unterschieden werden Unterhaltungen und Instandsetzungen in Einzelmaßnahmen und allgemeinen Maßnahmen in Abhängigkeit ihres Kostenumfanges. Die wichtigsten Einzelmaßnahmen in und an Schulen, Verwaltungsgebäuden und Kultureinrichtungen werden von Frau Huschenbett entsprechend vorgestellt. Sie sind desgleichen im Haushaltsplan nachvollziehbar abgebildet.

Für das Kataster- und Vermessungsamt erläutert der Amtsleiter, Herr Schreiber die Haushaltsplanung 2013. Die beim Kataster- und Vermessungsamt geplanten 300 T € Zuschussbedarf setzen sich wie folgt zusammen bzw. werden aus folgenden Gründen erforderlich, reduzierte Landeszuweisungen für die Aufgabenwahrnehmung, Anpassung der Gebührenordnung, bauliche Erfordernisse am Mietobjekt der ALS. Darüber hinaus tätig Herr Schreiber noch einige Aussagen zur Personal- und Tarifentwicklung.

Herr Balzer erfragt, ob die Datenmigration auf den Zentralserver funktioniert hat, von der Herr Schreiber in einer vorhergehenden Ausschusssitzung berichtet hat. Dies kann Herr Schreiber bestätigen, allerdings gibt es derzeit Probleme bei den Prozessgeschwindigkeiten.

Die Aufwendungen für die Unterhaltung von Kreisstraßen im Haushaltsjahr 2013 werden durch den Sachgebietsleiter, Herrn Labahn erläutert. Insgesamt sind in diesen Haushalt ca. 2,54 Mio. € für die Unterhaltung von Kreisstraßen eingeplant. Mit den Mitteln werden insbesondere Leistungen wie Instandsetzungen als Einzelmaßnahmen, allgemeine Instandhaltungen und Reparaturen, Winterdienst sowie Baumpflege finanziert.

Als Einzelmaßnahmen sind Deckenerneuerungen vorgesehen. Dazu zählen die folgenden K 6708 Diehloer Straße Fünfeichen, K 6718 Mixdorf-Merz, K 6720 Müllrose-Brückenbauwerk OUF, K 6740 Ortslage Steinhöfel sowie einzelne Maßnahmen an straßenbegleitenden Radwegen. Zu den allgemeinen Instandhaltungen und Reparaturen gehören Unterhaltungsmaßnahmen von Fahrbahnen, Radwegen, Durchlässen und Entwässerungsanlagen. Zusammenfassend stellt der Sachgebietsleiter fest, dass durch die kontinuierliche Mittelbereitstellung über die Jahre hinweg ein insgesamt gesehener guter baulicher Zustand der Kreisstraßen vorzufinden ist.

Es entwickelt sich ein kurzer multilateraler Diskurs, in dem Frau Prof. Böhm positiv hervorhebt, dass wiederum Mittel in Höhe von 50 T € als Zuwendungen für Maßnahmen der Denkmalpflege bereitstehen. Abschließend erläutert die Leiterin des Umweltamtes die geplanten Aufwendungen in diesem Amt. Neben den Aufwendungen für Personal sowie für Sach- und Dienstleistungen sind insbesondere Projekte zu benennen, wie der Abschluss zur Notwasserversorgungsplanung, die Beprobung von Kläranlagen sowie Maßnahmen in Schutzgebieten und zum Erhalt von Naturdenkmälern.

Damit ist die Erörterung und Diskussion zum Haushalt 2013 für den Ausschuss Bauen, Umwelt und Verkehr abgeschlossen.

Es folgt die Beschlussfassung.

8 x ja-Stimmen

Zu TOP 7 Baubeschluss zur Wiedererrichtung der Brücke über die Neiße zwischen Coschen (Landkreis Oder-Spree, Bundesrepublik Deutschland) und Zytowan (Landkreis Krosno Odrzanskie, Republik Polen) VA: Dezernentin III/Amt 61 - SG KIS Vorlage: 015/2013

Die Vorlage 015/2013 – Baubeschluss zur Wiedererrichtung der Brücke über die Neiße zwischen Coschen (Landkreis Oder-Spree, Bundesrepublik Deutschland) und Zytowan (Landkreis Krosno Odrzanskie, Republik Polen) wurde von der Tagesordnung genommen. Die Begründung erläuterte die Dezernentin für Kreisentwicklung, Umwelt und Bauwesen.

Bei der Erstellung der Tagesordnung zur Ausschusssitzung ist davon ausgegangen worden, dass das Gemeinsame Technische Sekretariat (GTS) für das Operationelle Programm zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit Polen (Wojewodschaft Lubuskie) – Brandenburg 2007-2013 der Kreisverwaltung den Fördervertrag über die Förderung des Projektes noch vor der Tagung dieses Ausschusses aushändigt. Dies ist jedoch bis heute nicht erfolgt, da noch einige Voraussetzungen bzw. Anforderungen nicht erfüllt sind. Dazu zählt insbesondere die polnische Baugenehmigung (ZRID-Genehmigung) zur Wiedererrichtung der Brücke, deren Ausfertigung zum Ende des Monats März vom polnischen Partner in Aussicht gestellt wurde. Nichtsdestotrotz

sind notwendige vorbereitende Maßnahmen bereits veranlasst worden, um den ambitionierten Zeitrahmen für dieses große Investitionsvorhaben entsprechend einzuhalten.

In diesem Zusammenhang spricht sich die Dezernentin für eine Deregulierung von Vorgängen, die nicht auf der lokalen sondern auf der staatlichen Ebene einer Lösung zugeführt werden müssen um bestimmte Prozesse zu beschleunigen, aus.

Herr Labahn informiert des Weiteren darüber, dass die Vorlage zum Baubeschluss zur Wiedererrichtung der Brücke auf die Tagesordnung des kommenden Bauausschusses gesetzt werden muss, vor dem Hintergrund, dass die laufende Förderperiode in diesem Jahr endet und die Maßnahme bis 2015 abgerechnet sein muss. Momentan, so schätzt Herr Labahn ein, sind die Rahmenbedingungen in dieser Hinsicht als positiv zu bewerten.

Herr Kaufmann berichtet zum Bau der Brücke über kritische Meinungsäußerungen aus der Bevölkerung, welche durchaus im Zusammenhang mit der Entwicklung der Kriminalität im Grenzraum stehen. Frau Gläser erklärt in diesem Zusammenhang nochmals die Verknüpfung des Vorhabens zur Wiedererrichtung der Brücke mit dem auf beiden Seiten der Neiße bereits ausgeführten und durch die Europäische Union ebenfalls geförderten Straßenausbau. Außerdem berichtet Sie darüber, dass mit Bezug auf eine in Coschen stattgefundene Einwohnerversammlung eine allgemein positive und zustimmende Haltung zum Vorhaben wahrnehmbar gewesen ist. Des Weiteren hebt die Dezernentin wiederholt die zu jeder Zeit transparent gestalteten Phasen zur Entwicklung dieses Projektes im Amt Neuzelle und in der Gemeinde Neißemünde hervor.

Zu TOP 8 Sonstiges

Herr Balzer möchte wissen, ob und welche Auswirkungen im LOS auf Grund der „Stegdebatte“ im brandenburgischen Landtag zu erwarten sind.

Frau Trippens berichtet dazu, dass die brandenburgische CDU einen Antrag, mit dem Ziel alle bestehenden Stege unabhängig ihres Genehmigungsstatus zu legitimieren, in den Landtag einbringen wollte.

Der Presse konnte entnommen werden, dass die Umweltministerin das Gespräch mit dem Landrat in diesem Zusammenhang suchen wird.

Zum Ausgang der Gespräche kann kaum etwas vorhergesagt werden, da die Stegproblematik in Verbindung mit dem Bundesnaturschutzgesetz gesehen werden muss.

Letztlich lässt sich daher nicht konkret einschätzen, welche Auswirkungen in dieser Frage für den LOS zu erwarten sein werden.

Herr Kaufmann erkundigt sich nach dem aktuellen Sachstand in der AG „Müggelspree“. Frau Trippens berichtet darüber, dass die BI die AG verlassen hat. Trotzdem konnte die Arbeit weiter voran gebracht werden, in dem eine ganze Reihe von Maßnahmen entwickelt und in einer Liste zusammengefasst wurden. Diese Maßnahmenliste wird voraussichtlich in Kürze vom Umweltministerium präsentiert.

Damit schließt Frau Prof. Böhm die Sitzung und verabschiedet die Anwesenden.

Prof. Dr. Eva Böhm

Vorsitzender des Ausschusses

stellv. Vorsitzende des

Joerg Thoma

Schriefführer/in

für Bauen, Umwelt und
Verkehr

Aussusses für Bauen, Umwelt
und Verkehr