

RAT DER STADT BIELEFELD

Auszug aus der Niederschrift der Sitzung vom 09.12.2021

Zu Punkt 25

Dritter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld - Beschluss und Umsetzung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2581/2020-2025, 3009/2020-2025

Text des Antrags der Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke:

Text s. Beschluss.

-.-.-

Text des Antrages der CDU-Fraktion:

1. *Die sektorale Betrachtung der verschiedenen Verkehrsstrategien wird nicht weiterverfolgt und die Verwaltung wird beauftragt, ein ganzheitliches Verkehrskonzept zu erarbeiten. Die Ergebnisse sind dem Rat zur Beschlussfassung bis Sommer 2022 vorzulegen.*
2. *Die Verwaltung wird beauftragt, den politischen Gremien kurzfristig darzustellen, welche Finanzmittel für die im Nahverkehrsplan befindlichen Maßnahmen benötigt werden. Die einzelnen Maßnahmen sind zudem zu priorisieren. Der Finanzbedarf ist in einer detaillierten Darstellung unter Berücksichtigung der zeitlichen Dimension, der Investitionskosten, der entstehenden Folgekosten durch städtische Beteiligungen und Subventionen zu erarbeiten. Die Ergebnisse sind dem Stadtentwicklungsausschuss im 2. Quartal 2022 vorzustellen.*
3. *Der Nahverkehrsplan wird unter der Maßgabe einer Verbesserung und Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs überarbeitet. Insbesondere die methodische und inhaltliche Herangehensweise wird korrigiert. Folgende Maßgaben sind dabei zusätzlich zu berücksichtigen:*
 - a. *Erweiterung um neue Verkehrsformen (On Demand, Anton, Leihfahrradsysteme, Ride-Sharing) und hybride System in der ganzen Stadt, also insbesondere auch in den Außenbezirken*
 - b. *Ausbau von P+R Parkplätzen an geeigneten Verknüpfungspunkten mit Kombiticketangeboten und Errichtung von Ladestation für die verschiedenen Antriebsmöglichkeiten (Wasserstoff, Elektro)*
 - c. *Erweiterung der Digitalangebote und eine Verbesserung der Kundeninformationen u.a. bei Verspätungen, Umleitungen und Ausfällen auf allen Plattformen*

- d. *Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in die Region und Harmonisierung der Verknüpfung mit dem regionalen Schienenverkehr.*
 - e. *Entwicklung einer Strategie für Schienengebundenen Verkehr durch Optimierung von vorhandenen Haltestellen (Brake, Ubbedissen, Ostbahnhof etc.) sowie von weiteren Haltestellen (Hillegossen. etc.).*
 - f. *Die Entwicklung des Nachtverkehrs ist gesondert für das Wochenende sowie werktags zu betrachten.*
4. *Die bestehenden und zukünftigen Beschlüsse der Bezirksvertretungen sind in den Nahverkehrsplan zu implementieren.*
 5. *In die Erarbeitung des Nahverkehrsplan sind die Pendler aus dem Umland sowie die Binnenverkehre gesondert zu berücksichtigen.*
 6. *Der Nahverkehrsplan ist fortzuschreiben und kontinuierlich zu überarbeiten.*

-.-.-

Herr Vollmer (Fraktion Die Linke) erläutert, dass der Nahverkehrsplan unter fachlichen Gesichtspunkten die Basis zur Beauftragung des kommunalen Mobilitätsdienstleistungs darstelle. Überdies habe die Nahverkehrsplanung auch große Bedeutung für den Umwelt- und Klimaschutz, da er alternative Mobilitätsangebote für den MIV beinhalte, der immer noch einer der Hauptverursacher von CO2-Emissionen sei, was auch daran liege, dass technische Fortschritte wie Katalysator oder Feinstaubfilter durch Mehrverkehre kompensiert worden seien. Im Gegensatz zu anderen Städten wie Wien oder Kopenhagen entfielen bei der Verteilung der Verkehrsmittel auf den ÖPNV in Bielefeld nur 14 %. Darüber hinaus sehe er mit großer Sorge, dass das ÖPNV-Angebot in letzter Zeit durch den Ausfall von Fahrpersonal erheblich beeinträchtigt werde, was eine Attraktivitätssteigerung deutlich erschwere. Dieses Problem könne jedoch nicht auf kommunaler Ebene gelöst werden, hier sehe er kurz- und mittelfristig den Bund in der Verantwortung. Da der vorliegende Entwurf aus Sicht der Koalition an einigen Stellen verbesserungswürdig sei, beantrage sie in Ergänzung des Beschlussvorschlages, die Hinweise der Bezirksvertretungen fachlich zu bewerten und gegebenenfalls bei der Erarbeitung neuer Bündel zu berücksichtigen. Überdies sollte das „Bündel 1“ in einigen Punkten noch deutlich umfänglicher sein, wie z. B. in der Frage der Synchronisierung mit dem Stadtbahn-Takt für bestimmte Hauptbuslinien oder ein früherer Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen.

In diesem Zusammenhang seien allerdings auch die mit den jeweiligen Maßnahmen verbundenen Kosten konkret zu beziffern. Da die Stadtbahnplanung das Schlüsselthema für die Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrsangebotes sei, spreche in Anbetracht der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen vieles dafür, trotz des ablehnenden Bürgerentscheids in 2014 den Bau einer neuen Stadtbahnlinie nach Heepen erneut in Erwägung zu ziehen. Abschließend betont Herr Vollmer, dass sich der Nahverkehrsplan auch zu dem vom Rat bereits beschlossenen S-Bahn-Netz in Ostwestfalen-Lippe verhalten müsse, da es notwendig sei, den Schienenverkehr sinnvoll mit dem Busverkehr zu verknüpfen.

Frau Wahl-Schwentker (FDP-Fraktion) merkt an, dass die Vorlage und der vorliegende Antrag verdeutlichen, dass Verwaltung und Koalition von der Lebenswirklichkeit der Bielefelder Verkehrsteilnehmerinnen

und Verkehrsteilnehmer offensichtlich sehr weit entfernt seien. Nicht anders sei es zu erklären, wenn in der Beschlussvorlage von einem „sehr gut ausgebauten ÖPNV“ die Rede sei und angeführt werde, dass das ÖPNV-Angebot schon heute „eine hervorragende Alternative zu anderen Verkehrsmitteln biete.“ Diese Ausführungen stünden in deutlichem Widerspruch zu den Aussagen im Rahmen der Diskussion zur Sperrung der Straße Waldhof, in denen des Öfteren zum Ausdruck gebracht worden sei, dass aufgrund der schlechten Anbindung an den ÖPNV insbesondere die Bewohnerinnen und Bewohner der Außenbezirke auf das Auto angewiesen seien. Gerade weil der ÖPNV so schnell wie möglich verbessert werden müsse, seien die Erwartungen an den neuen Nahverkehrsplan besonders groß gewesen. Insofern habe sie kein Verständnis dafür, dass dieser Plan mit seinen weitreichenden Folgen in der heutigen Ratssitzung trotz ablehnender Voten der Bezirksvertretungen zum ersten Mal beraten werde, nachdem der Finanz- und Personalausschuss, der Stadtentwicklungsausschuss und der Haupt-, Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss auf ihr Entscheidungsrecht verzichtet und dem Rat die Entscheidung übertragen hätten. Zudem solle der Rat heute einen Rahmenplan beschließen, ohne - von Bündel 1 abgesehen - die damit verbundenen Kosten auch nur ansatzweise zu kennen. Sie gehe davon aus, dass sich die mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans verbundenen Kosten auf 800 Mio. bis 1 Mrd. Euro belaufen dürften. In Anbetracht dieser Größenordnung müsse vor einer Entscheidung über den Nahverkehrsplan Kostentransparenz geschaffen werden. Auch könne sie nicht nachvollziehen, dass die Expertise der Bezirksvertretungen hier offensichtlich überhaupt keine Rolle spiele. Nach allem beantrage ihre Fraktion zu diesem Tagesordnungspunkt 1. Lesung, alternativ werde sie den Nahverkehrsplan ablehnen. Zum Antrag der CDU sei anzumerken, dass die in dem Antrag geäußerten Bedenken offensichtlich bei der Wahl des Verkehrsdezernenten keine Rolle gespielt hätten. Da der Antrag jedoch inhaltlich viele richtige Ansätze enthalte, werde ihre Fraktion ihn unterstützen.

Herr Kneller (AfD-Ratsgruppe) begrüßt ausdrücklich, dass sich der Nahverkehrsplan zum Thema Barrierefreiheit verhalte, da hierdurch Menschen mit Beeinträchtigungen Teilhabe ermöglicht werde. Allerdings sei es verwunderlich, dass das Thema „Inklusion“ in dem Plan auf einer fünftel Seite relativ knapp abgehandelt werde. Hier vermisse er deutlich konkretere Ausführungen zu einzelnen Maßnahmen. Zu der Forderung von Herrn Vollmer, erneut eine Linie 5 nach Heepen in Betracht zu ziehen, weise er darauf hin, dass sich die Bürger in 2014 nicht gegen den Ausbau des Nahverkehrs ausgesprochen hätten. Vielmehr hätten sie die Planungen abgelehnt, da ihnen damals klar gewesen sei, dass durch ein positives Votum eine neue Dauerbaustelle mit unkalkulierbaren Kosten geschaffen worden wäre. Die Diskussion um die durchaus von vielen Bürgern positiv bewertete Verlängerung der Linie 1 nach Sennestadt zeige, dass – wie schon des Öfteren - an den eigentlichen Interessen der Anwohnerschaft vorbeigeplant und mit den Betroffenen zu wenig kommuniziert werde. Im Übrigen müsste bei der Erstellung von ÖPNV-Konzepten zuerst geprüft werden, in welchen Bereichen überhaupt eine entsprechende Nachfrage vorhanden sei, um darauf aufbauend eine bestimmte Angebotsstruktur zu entwickeln. So gebe es Bereiche in Bielefeld, in denen ein Ausbau des ÖPNV weder aus ökologischer noch aus ökonomischer Sicht sinnvoll sei.

Herr Dr. Lange (CDU-Fraktion) kritisiert, dass die Vorlage zum Nahverkehrsplan hektisch erarbeitet und fachlich nicht ausreichend debattiert worden sei und zudem eine Vielzahl handwerklicher Fehler aufweise. Da der Nahverkehrsplan konzeptionell nicht durchdacht sei, lehne seine Fraktion ihn ab und habe den vorliegenden Änderungsantrag eingebracht, in dem u. a. ein ganzheitliches Verkehrskonzept gefordert werde. Dass die sektorale Betrachtung methodisch falsch sei, zeige sich beispielsweise an der Straße Rabenhof. Diese Straße solle zum einen verkehrsberuhigt und zum anderen Radhaupttroute werden und darüber hinaus noch zusätzliche Busverkehre aufnehmen, was im vorhandenen Straßenquerschnitt überhaupt nicht funktionieren könne. Ohne Zusammenspiel mit den übrigen Verkehrsarten bleibe der Nahverkehrsplan letztlich reines Stückwerk und es werde zunehmend deutlich, dass die formulierten Leitziele nicht erreicht werden könnten und die Verkehrswende zum Scheitern verurteilt sei. Im Übrigen vermisse er eine transparente Darstellung der mit dem Nahverkehrsplan und den dort enthaltenen Maßnahmen verbundenen Kosten, ohne die ein seriöser Beschluss nicht gefasst werden könne. Der Nahverkehrsplan berücksichtige auch nicht die Beschlüsse, die die Bezirksvertretungen in Sachen Mobilität schon vor längerer Zeit gefasst hätten. Auch sei es methodisch nicht zielführend, den ÖPNV nur aus dem Blickwinkel Bus und Stadtbahn zu betrachten und dabei neue Mobilitätskonzepte und Technologien außer Acht zu lassen. Zudem spreche er sich dafür aus, den erklärten Willen der Bürgerschaft zu respektieren und den Neubau einer Linie 5 nicht wieder zur Disposition zu stellen. Viel sinnvoller wäre die Idee einer Ringbahn zwischen den Linien 3 und 4, zu der sich der Nahverkehrsplan ebenso wenig verhalte wie zu den Nachtbuslinien oder zur Errichtung von Park and Ride-Parkplätzen, die aus seiner Sicht elementarer Bestandteil einer Mobilitätsdebatte sein sollten. Da zum ÖPNV auch der schienengebundene Verkehr gehöre, sollten sich im Nahverkehrsplan auch Aussagen zu den Bahnhöfen Ubbedissen, Brake oder Sennestadt wiederfinden, was leider nicht der Fall sei. Statt attraktive Angebote zu schaffen, sei der ÖPNV in Bielefeld eher unattraktiv, was auch die Stellungnahme des Seniorenrates zeige, demzufolge Seniorinnen und Senioren den ÖPNV nicht nutzen würden, da er für sie kein praktikables Angebot sei. Auch würden die Auswirkungen und die Steuerungsmöglichkeiten von Pendel- und Binnenverkehren nicht gewürdigt. Im Übrigen sei es aus seiner Sicht notwendig, Daten von Mobil zu Fahrgastzahlen und damit auch zur Auslastung einzelner Linien zu erhalten, da erst dadurch eine fundierte Angebots- und Bedarfsplanung ermöglicht werde. Die zweifellos erforderliche Mobilitätsdebatte könne nur mit der Bevölkerung, aber nicht gegen sie geführt werden.

Herr Frischemeier (SPD-Fraktion) erklärt, dass seine Fraktion den vorliegenden Nahverkehrsplan begrüße, auch wenn dieser an der ein oder anderen Stelle runder oder auch innovativer sein könnte. Aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung, den Nahverkehrsplan als sektoralen Plan bis zum Ende des Jahres aufzustellen, könne seine Fraktion dem Antrag auf 1. Lesung nicht zustimmen. Allerdings verstehe er den Nahverkehrsplan auch als dynamisches System, in dem jährlich eine neue Maßnahme ausgearbeitet werde, um diese dann im Folgejahr umzusetzen.

Somit werde sukzessive eine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes erzielt. Insofern mache es auch durchaus Sinn, die im CDU-Antrag aufgeführten Aspekte in den Diskussionsprozess einzubringen. Gleiches gelte für die bisher in nicht ausreichendem Maße berücksichtigten Anregungen aus den Bezirksvertretungen, mit denen sich der Stadtentwicklungsausschuss nach Aufarbeitung und Bewertung durch die Verwaltung intensiv befassen werde. Die Verbesserung des ÖPNV sei letztlich eine soziale Frage, da jeder Mensch unabhängig von Einkommen und körperlichen Voraussetzungen die Möglichkeit haben müsse, sich auch ohne Auto unabhängig an verschiedene Orte der Stadt zu bewegen. Die Kritik, der Nahverkehrsplan sei nur ein sektoraler Plan, weise er insofern zurück, als dies zum einen gesetzliche Vorgabe sei. Zum anderen sei anzumerken, dass es übergeordnete Ziele gebe, die auf die unterschiedlichen Sektoren heruntergebrochen worden seien. Auf Grundlage der sektoralen Pläne werde deutlich, wie sich die einzelnen Sektoren entwickeln müssten, um die übergeordneten Ziele zu erreichen. Wäre die Fußgängerstrategie und die MIV-Strategie nicht aufgrund eines Antrags auf 1. Lesung in das nächste Jahr verschoben worden, hätten diese Konzepte auch heute gemeinsam mit dem Nahverkehrsplan zur Diskussion gestellt werden können. Die gemeinsame Betrachtung der verschiedenen Sektoren erfolge im nächsten Jahr, so dass die Schlüsse aus den einzelnen Sektoren in der Maßnahme selbst konkretisiert werden könnten.

Herr Julkowski-Keppler (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) räumt ein, dass sowohl die Beratungsfolge wie auch die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nicht optimal gewesen sei. Insofern sei die Frage durchaus berechtigt, warum der Nahverkehrsplan – von einigen Vorberatungen im Rahmen der Entwicklung des Planes abgesehen – heute erstmals im Rat beraten werde. Eine Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss als dem zuständigen Fachausschuss habe jedoch nicht stattfinden können, da die CDU die Vertagung des Tagesordnungspunktes beantragt habe. Dennoch sei es wichtig, den Nahverkehrsplan in der heutigen Sitzung zu beschließen. Zum einen sei die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 gesetzlich festgeschrieben. Das Gesetz sehe auch die Notwendigkeit vor, Ausnahmen hiervon zu begründen, was im vorliegenden Plan entsprechend dargestellt werde. Zum anderen sei ein beschlossener Nahverkehrsplan zwingende Voraussetzung für das aktuell laufende Verfahren der Direktvergabe des ÖPNV an die moBiel GmbH. Insofern könne er nicht nachvollziehen, dass hier die Debatte über den Plan mit der grundsätzlichen Frage der Mobilitätspolitik verknüpft werde. Im Übrigen könne er aus eigener Erfahrung bestätigen, dass der ÖPNV in Bielefeld gut aufgestellt sei. Auch sei der Nahverkehrsplan nicht in Stein gemeißelt, vielmehr würden jährlich Maßnahmenbündel erstellt, deren Zielerreichungsgrade unter Berücksichtigung der erforderlichen finanziellen Mittel und unter Einbeziehung der Beschlüsse der Bezirksvertretungen jährlich evaluiert würden. In diesem Verfahren würden dann sicherlich auch die Anregungen der CDU aufgegriffen.

Frau Oberbäumer (Ratsgruppe Die PARTEI) kritisiert ebenfalls, dass die Politik nur unzureichend in das Verfahren eingebunden worden sei. Da sie jedoch die Begründung, warum der Nahverkehrsplan heute beschlossen werden sollte, nachvollziehen könne, werde ihre Ratsgruppe dem Beschlussvorschlag in der Fassung des Änderungsantrages der Koalition zustimmen.

Frau Wahl-Schwentker merkt an, dass Herr Frischemeier und Herr Julkowski-Keppler in ihren Ausführungen eingeräumt hätten, dass die Koalition ihre Hausaufgaben nicht gemacht hätte. Sie habe kein Verständnis dafür, dass seit Jahren über den Nahverkehrsplan gesprochen werde und nun der Fristablauf zum 31.12.2021 als Begründung dafür herangezogen werde, den Nahverkehrsplan ohne fundierte Beratung und ohne Kostendarstellung zu beschließen.

Herr Oberbürgermeister Clausen erklärt, dass der Nahverkehrsplan ein gesetzlich vorgeschriebenes Instrument sei, um klimafreundliche und bezahlbare Mobilitätsangebote in einer wachsenden Stadt zu organisieren. Der vorliegende Plan habe insofern erstmals eine neue Qualität als seine Vorgänger, als dass sein Inhalt nicht für die nächsten Jahre unumstößlich festgeschrieben sei. Vielmehr würden jedes Jahr neue Maßnahmenbündel gebildet, die den Gremien zur Entscheidung vorgelegt würden. Überdies stünden sämtliche Maßnahmen unter dem Haushaltsvorbehalt, so dass auch eine dezidierte Kostenermittlung zu erfolgen habe. Dieses neue Verfahren sei dem Umstand geschuldet, dass die haushalterischen Vorbehalte es nicht mehr ermöglichten, jeden Wunsch umzusetzen. Insofern werde unter Umständen auch kurzfristig darüber zu entscheiden sein, welche Maßnahmen umgesetzt und welches Vorhaben unter Umständen zurückgestellt werden müssten. Dieses neue Verfahren zur Entwicklung des ÖPNV sei aus seiner Sicht durchaus praktikabel, da der ÖPNV in Bielefeld ohnehin schon auf einem guten Niveau sei. Die Ansätze für die Umsetzung des Maßnahmenbündels 1 seien bereits im Haushaltsplan 2022 enthalten und vom Stadtentwicklungsausschuss am 02.11.2021 im Rahmen der Beschlussfassung über die Drucksache 2264/2020-2025/1 mit Mehrheit beschlossen worden. Da die verwaltungsinterne Abstimmung dieses neuen Systems mehr Zeit in Anspruch genommen habe als ursprünglich vorgesehen, hätte der Politik bedauerlicherweise nur wenig Beratungszeit eingeräumt werden können. Sodann lässt Herr Oberbürgermeister Clausen über die vorliegenden Anträge abstimmen.

Der Antrag der FDP-Fraktion auf 1. Lesung wird mit Mehrheit abgelehnt.

Der Antrag der CDU-Fraktion wird ebenfalls mit Mehrheit abgelehnt.

Zur Vorlage fasst der Rat unter Berücksichtigung des mehrheitlich beschlossenen Antrages der Koalition folgenden

B e s c h l u s s:

1. Der dritte Nahverkehrsplan laut Anlage 1 und 2 wird als sektoraler Rahmenplan zusammen mit dem MIV-Konzept, dem RVK und dem Leitfaden der Fußverkehrsstrategie beschlossen und soll jeweils nach entsprechendem Ratsbeschluss sukzessive umgesetzt werden. Es wird jährlich eine Angebotsverbesserung (Bündel) erarbeitet. Die Maßnahmen werden zum Jahresende überprüft.

2. Die Anmerkungen aus der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange als auch aus der Bürgerbeteiligung werden zur Kenntnis genommen und entsprechend der Verwaltungskommentierung im Nahverkehrsplan für die Busverkehre umgesetzt.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, das Visionsszenario gemäß der Umsetzungsstrategie vorzubereiten und jeweils die finanziellen Auswirkungen im Rahmen der haushaltsmäßigen Möglichkeiten bei der Haushaltsplanung der betreffenden Jahre zu berücksichtigen. Die Maßnahmen des „Bündel 1“ werden bereits in 2022 in die Umsetzung gebracht. Die folgenden Maßnahmen werden nach Prüfung der zeitlichen Umsetzbarkeit durch moBiel und der Abschätzung der zusätzlichen Kosten und Belastungen für den städtischen Haushalt zeitnah dem Stadtentwicklungsausschuss mit dem Ziel vorgestellt, diese dem „Bündel 1“ hinzuzufügen:

a. Fahrplanverbesserungen und Synchronisierung mit dem Stadtbahn-Takt im Schwachlastbereich für die folgenden Hauptbuslinien:

- Relation Babenhausen-Süd – Jöllenbeck (Linien 54/56/154)
- Relation Heepen – Jahnplatz – Quelle (Linien 21/22)
- Relation Dürerstraße – Radrennbahn (Linien 25/26)

b. Ein früherer Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen auf allen Stadtbahnlinien und den Hauptbuslinien.

4. Die Hinweise der Bezirksvertretungen zum Nahverkehrsplan werden fachlich aufgearbeitet und bewertet. Die Ergebnisse werden dem Stadtentwicklungsausschuss übersichtlich vorgestellt und bei der Erarbeitung neuer Bündel berücksichtigt.

5. Der Ausbau des Stadtbahnnetzes muss eine größere Schlüsselrolle einnehmen. Die daraus resultierenden Änderungen des Visionsszenarios werden 2022 erarbeitet und bis spätestens zum 2. Quartal in den Nahverkehrsplan eingearbeitet. Hierfür ist eine frühzeitige Beteiligung der Bürger:innen und Bezirksvertretungen sicherzustellen. Die notwendigen Daten aus Machbarkeitsstudien sind zu erheben.

6. Gemäß bereits erfolgtem Ratsbeschluss, wird das S-Bahn Netz für OWL begrüßt. Das Angebot des Nahverkehrsplanes (u.a. Taktverkehre) wird mit dem Angebot der Schiene synchronisiert und als eigene Knoten im Nahverkehrsplan dargestellt. Die Ergebnisse werden ebenfalls 2022 eingearbeitet

7. Das Umsetzungskonzept zur Barrierefreiheit gem. Drucksachennummer 2465/2020-2025 wird konsequent umgesetzt.

8. Die Verwaltung wird beauftragt entsprechende Finanzierungsvereinbarung mit der moBiel bei der Umsetzung zukünftiger Mehrleistungen zu erarbeiten.

9. Der NVP ist auf Stand zu halten und spätestens 2030 fortzuschreiben.

- abweichend vom Beschlussvorschlag mit Mehrheit beschlossen –

Die Vorlage ist als Anlage Bestandteil dieser Niederschrift.

-.-.-