

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	463
		TOP:	11
Verhandlung		Drucksache:	1004/2023
		GZ:	SWU
Sitzungstermin:	21.11.2023		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Dr. Karajan (Karajan-Ingenieure)		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / fr		
Betreff:	Umbau Knotenpunkt B10/B27 Direktaufahrt Friedrichswahl, - weiteres Vorgehen - Einbringung -		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Städtebau, Wohnen und Umwelt vom 19.10.2023, GRDRs 1004/2023, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Vom Bericht zur durchgeführten Planungswerkstatt des Projekts "Umbau des Knotenpunktes B 10/B 27 Direktaufahrt Friedrichswahl" wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die durch die Planungswerkstatt entstandene optimierte Variante 8b 4b LT der weiteren Planung zugrunde zu legen.
3. Das Projekt wird vorläufig nicht weiterverfolgt, da im Moment die Maßnahmen zum Erhalt der Infrastruktur im Vordergrund stehen. Auf die GRDRs 421/2022 wird verwiesen.
4. Das Amt für Stadtplanung und Wohnen wird beauftragt, die in der Planungswerkstatt diskutierte Führung der Radschnellverbindung Nr. 2 Stuttgart - Ludwigsburg entlang der B 10/B 27 in Form einer Machbarkeitsstudie untersuchen zu lassen.

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei- anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform angehängt.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) freut sich über die Ergebnisse der Planungswerkstatt und geht davon aus, dass es im Sinne aller ist, wenn der Verkehrsknotenpunkt insgesamt einfacher wird. Nachdem das Projekt aus Sicht des Technischen Referats eine niedrige Priorität hat, werde die Planung zunächst nicht weiterverfolgt. Seine Bitte laute daher, dass - wenn je weitergeplant werden sollte -, die Verwaltung zuvor damit nochmals in den Rat kommt. Die Verkehrsplanung habe Verbesserungen im Projekt vorgenommen, welche man befürworte, "und so legen wir jetzt die Planung ab." Der Radweg sei davon unabhängig und könne weiterverfolgt werden.

StR Kotz (CDU) hebt die positive Stellungnahme des ADFC zur Planungswerkstatt hervor und thematisiert die Bezeichnung der durch die Planungswerkstatt entstandene optimierte Variante (8b 4b LT). Die Beschlussantragsziffer 3, wonach das Projekt vorläufig nicht weiterverfolgt werden soll, da Maßnahmen zum Erhalt der Infrastruktur im Vordergrund stünden, missfalle seiner Fraktion. Er geht davon aus, dass die zahlreichen Stellen für den Ausbau des Radverkehrs, den das Haushaltsbündnis beantragt hat, in den Beratungen folglich zurückgezogen werden. Sollte dies nicht der Fall sein, müsste man sich in den Stellenplanberatungen darüber unterhalten, was das Technische Referat an Personal benötigt, damit das Projekt weiterverfolgt werden kann. Er kündigt seitens der CDU-Gemeinderatsfraktion an, einen entsprechenden Antrag einzubringen. Der Einbringung der Vorlage stimme man heute dennoch zu, bitte jedoch darum, über die Beschlussantragsziffern getrennt abzustimmen.

StRin Schanbacher (SPD) würde sich freuen, wenn Herr Dr. Karajan die Ergebnisse der Planungswerkstatt erläutern könnte. Man habe nun zwar eine Weiterplanung, gleichzeitig aber laute der Vorschlag, das Projekt in der Schublade verschwinden zu lassen. Somit seien alle Mühen umsonst, denn bis die Planung umgesetzt werden kann, müsse man ohnehin nochmal darüber gehen. Die Stadträtin ruft folgende Fragen auf, die auch seitens der AG Zuffenhausen geäußert wurden, und bittet, auf diese einzugehen: Zum einen sollen mehr Abbiegebeziehungen auf dieser Kreuzung abgebildet werden gegenüber der Erstplanung. "Wie ist man da verfahren? Gibt es Abbiegesituationen, die vielleicht nicht so viel Sinn machen?" Zum Zweiten bittet sie, auf die Änderungen den Siegelbergdurchlass betreffend einzugehen. Drittens wünscht sie, beim Thema Begleitmaßnahmen auf die Punkte einzugehen, die in der Planungswerkstatt genannt wurden.

StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) verweist auf die grundsätzliche Regel, wonach man keine Bürgerbeteiligung machen sollte, wenn das Ziel nicht feststeht, das Geld nicht da ist und nicht klar ist, wann etwas umgesetzt wird, denn sonst führe die Beteiligung bei allen Teilnehmenden nur zu Frust. Man könne folglich sagen: "Diese Planungswerkstatt war reinste Zeitverschwendung!" Seine Fraktionsgemeinschaft habe den Antrag damals mitgetragen, um die Planung zu verzögern, so dass dann in dem Prozess die Erkenntnis gewonnen wird, dass das Projekt gar nicht realisiert werden kann. Aus seiner Sicht hat der Rat eine Verantwortung, anders umzugehen mit den Bürgerinnen und Bürgern, denn die nun entstandene optimierte Variante werde schon in einigen Jahren obsolet sein. Das eigentliche Ziel, eine Erleichterung für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort zu schaffen, werde so nicht erreicht. "Die Verände-

rung des Status quo wäre letztlich, man reduziert die Fahrspuren und reduziert das Tempo!" Er fragt, wieviel Geld die Umsetzung der Variante 8b 4b LT kosten würde.

StRin Königeter (PULS) denkt, dass die Durchführung dieser Planungswerkstatt trotzdem nicht umsonst war. Sie schließt sich ihrem Vorredner darin an, dass es durchaus einfache Möglichkeiten gäbe, um schnell eine Entlastung für Zuffenhausen zu bringen, beispielsweise über eine Temporeduzierung. Sie bittet die Verwaltung um eine Aussage, wie man zu einer solchen Temporeduzierung dort kommen kann bzw. welche Hinderungsgründe vorhanden sind und was dafür getan werden kann, die Hindernisse zu überwinden.

StR Serwani (FDP) geht davon aus, dass das Ergebnis der Planungswerkstatt und die Durchführung derselben von allen begrüßt wird, wenngleich es ernüchternd sei, dass das Projekt zunächst nicht weiterverfolgt wird. Umso bedauerlicher sei dies auch, weil die Planung vom ADFC gelobt werde. Auch er sei traurig darüber, dass das Projekt nun nicht weiterverfolgt werden soll. Eine Verbesserung am Knotenpunkt Friedrichswahl sei bereits seit Jahrzehnten im Gespräch und klar müsse auch sein, dass das Projekt nicht billiger wird. Auch er werde folglich die Beschlussantragsziffer 3 ablehnen.

StR Schrade (FW) sieht das Ergebnis der Planungswerkstatt und die Beschlussvorlage an sich positiv, könne es doch als Grundlage für die Weiterentwicklung des Projektes dienen. Letztlich sei es eine Frage der Prioritätensetzung, was geplant wird und wofür Geld da ist. Der Gemeinderat habe es letztlich in der Hand. Für Zuffenhausen bedauere er sehr, dass es hier absehbar nicht weitergeht. Schon seit langer Zeit empfangen man von dort das Signal, dass dieses eigentlich unnötige Auffahrtsbauwerk, diese Rampe, diese Schleife, die vorhanden ist, weggehört, auch aus städtebaulicher Sicht. Mit dieser Langtunnel-Lösung lasse sich dies viel eleganter lösen und man könnte sogar noch einen Radschnellweg dazu andenken, eine Machbarkeitsstudie soll es ja dazu geben. Die Freien Wähler wollen aus den genannten Gründen an der grundsätzlichen Planung festhalten. Auch er wünscht eine getrennte Abstimmung und lehnt die Beschlussantragsziffer 3 ab.

BM Pätzold unterstreicht, die Bürgerbeteiligung sei keine Zeitverschwendung. Er erinnert an die lange Historie und an die zahllosen Varianten, wo dieses Thema in der Diskussion ist. Es sei daher wichtig, ein Ergebnis festzuhalten und zumindest diese Weiterentwicklung zu haben. In Zuffenhausen sei der Umbau des Knotenpunkts Friedrichswahl ein sehr wichtiges Thema. Sollte die Planung weitergeführt werden, so könne es auf dieser Grundlage erfolgen. Natürlich werde man in diesem Fall wieder auf den Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik (STA) zukommen. Es brauche seines Wissens auch einen Planfeststellungsbeschluss. Zur Temporeduzierung könne er ad hoc keine Aussage treffen. Es sei jedoch eine Bundesstraße und liege damit nicht in der Zuständigkeit der Landeshauptstadt Stuttgart. Er sagt zu, diese Frage weiterzuleiten.

Aus Sicht von Herrn Dr. Karajan war die Planungswerkstatt sehr positiv und sei in einer sehr konstruktiven, sachlichen und gleichzeitig engagierten Atmosphäre erfolgt. So habe man gemeinsam Dinge erarbeitet, die konsensfähig waren. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich seines Erachtens auch deswegen engagiert, weil sie Potenziale sehen für die gewünschte Entlastung Zuffenhausens. Weiter geht er mithilfe einer Präsentation ein auf die aufgeworfenen Fragen und Anregungen. Über die zusätzlichen Verkehrsbeziehungen habe man in der Planungswerkstatt lange und intensiv diskutiert: "Ist es notwendig, dass man von der Wernerstraße/Schwieberdinger Straße Richtung

Heilbronner Straße einbiegen kann? Das ist etwas, was in diesem Entwurf der AG Zuffenhausen nicht enthalten war. Die haben ja eine Diagonaltrennung am Knotenpunkt eingeführt, haben dann auch keine Fahrbeziehungen aus der Ludwigsburger Straße Richtung Werner-/Schwieberdinger Straße eingeführt. Wir haben das dann dort sehr intensiv diskutiert und abgestimmt. Und dann komme ich dann gleich auf ein weiteres Ergebnis mit der Folie, wo das dargestellt ist: Da sieht man hier rechts oben das Bild, das ist eine Differenz zwischen den sehr langen sperrigen Namen der Variante 8b 4a LT im Vergleich zu dem Vorschlag der AG Zuffenhausen. Sie sehen dort in Grün Mehrbelastungen, in Rot sehen Sie Entlastungen. Man sieht sehr deutlich an den Verkehrszahlen, dass durch diese städtisch jetzt favorisierte oder dort diskutierte Variante eine Bündelung erreicht wird des Verkehrs auf dieser neuen Achse, eben auch auf der Bundesstraße, und wir deutliche Entlastungen haben im Siegelbergdurchlass und auch im Zulauf zum Siegelbergdurchlass, was dann wesentliche Entlastungen für Zuffenhausen bringt. Und das war dann auch das Ergebnis der Diskussion, was die Mehrheit dort in dieser Planungswerkstatt als sehr gut empfunden hat und deshalb auch ein Stückweit hinter diesem Vorschlag stehen kann.

Sie sehen unten aufgezeigt die Verkehrsbeziehungen des Entwurfs von der AG Zuffenhausen, links das Bild, das sind die Fahrbeziehungen, die mal in der Diskussion waren. Man hat dann in der Diskussion der AG Zuffenhausen nochmals zugesichert, zusätzlich diese roten Fahrbeziehungen in den Entwurf mit aufzunehmen. Das hat man im Nachgang zu der Planungswerkstatt nochmals bewertet. Und da habe ich nur die Ergebnisse dabei: Das ist von der Leistungsfähigkeit so, dass dieses für den Radverkehr und den MIV die Qualitätsstufe E bedeuten würde an dem Knotenpunkt und für den Fußgänger die Qualitätsstufe F. Dort ist die Variante 8b 4a LT deutlich besser in der Bewertung, was dazu geführt hat, dass es dann nicht konsensfähig war in dieser Planungswerkstatt, auf der Basis eine Empfehlung auszusprechen, weiterzuplanen, sondern dass dort eindeutig die Empfehlung war, wenn es mit der Planung weitergeht, sollte es mit der vorgestellten 8b 4a LT-Variante weitergehen mit den Empfehlungen zur Optimierung an der Stelle.

Sie hatten nochmals gefragt, die Ergebnisse der Planungswerkstatt. Das hat man hier nochmals zusammengefasst. Wir haben das dann geclustert. In der ersten Sitzung hat man die bisherige Planung vorgestellt, Ideen gesammelt, Vorschläge gesammelt, die wir dann mitgenommen haben, dann bewertet haben verkehrlich und in der zweiten Planungswerkstatt vorgestellt haben, diese Ergebnisse, und die dann in Arbeitsgruppen diskutiert, wo man sich im Gesamtgremium geeinigt hat auf umsetzbare Vorschläge, auf Vorschläge, Anregungen für die Stadt, die sind außerhalb des eigentlichen Planungsbereichs, waren aber dort als wichtige Punkte mitgenommen und dann hat man verworfene Ideen und Vorschläge, wie diese Planungs idee der AG Zuffenhausen.

Ein wichtiger Vorschlag war, dass man den Radverkehr verbessert an der Stelle, dass man konsequentere Trennung von Fuß- und Radverkehr vornimmt, wie es in der bisherigen Planung drin war, dass das weiterentwickelt wird. Das war Diskussionsgrundlage in der zweiten Planungswerkstatt. Da ist man dann auseinandergesprochen und hat gesagt, dass es wichtig ist, dass getrennte Geh- und Radwege - wo möglich - angelegt werden, dass es keine Mischverkehrsflächen für den Radverkehr sind und dass dort eine deutliche Entflechtung stattfindet. Da ist ganz am Schluss in den Folien ein Ergebnis mit dabei, wie die Stadt das schon mal weiterentwickelt hat an der Stelle. Es war noch ein wichtiger Vorschlag, einmal die Radschnellverbindung, dass man das weiter untersucht auf dem Deckel, der dort entsteht, auf dieser Freifläche, dass man die dann

nutzt für die Radschnellverbindung. Und man hat dann in der Planungswerkstatt erarbeitet, dass dort einer der Knackpunkte ist, der Anschluss an der Friedrichswahl, wie man den möglichst konfliktfrei auf den Deckel bekommt an der Stelle und dann insbesondere auch die Weiterführung Richtung Ludwigsburg. Das ist in Ihrer Vorlage heute enthalten, dass das in der Machbarkeitsstudie weiteruntersucht werden könnte an der Stelle - befindet sich auch außerhalb des Planungsbereichs.

Was auch noch eine Anregung war aus Sicht der Planungswerkstatt, dass man in der Frankenstraße Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr einführt, und dass man den Siegelbergdurchlass, wenn er entlastet wird durch die Maßnahme, dann auch umgestaltet. Man hat da verschiedene Vorschläge diskutiert. Der weitreichendste war dann, eine Fahrradstraße einzurichten mit "Bus frei" an der Stelle, was verkehrstechnisch möglich wäre, aber nicht konkret fixiert wurde, sondern nur der Hinweis, dass man dort dann schwerpunktmäßig den Siegelbergdurchlass für den Radverkehr nutzen sollte. Ursprung dieses Gedankens war aus dem Kreis, dass die fehlenden Ost-West-Beziehungen, die sich ja heute beschränken auf den Durchlass beim Bahnhof, sonst habe ich ja keine richtigen Ost-West-Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr, dass man dort noch zusätzliche anlegt und dieses verbessert, was natürlich einmal an dem Anschluss Mea-Brücke und hier am Siegelbergdurchlass dann auch möglich ist.

Was man auch untersucht hat auf Anregungen aus der Planungswerkstatt ist eine Verlängerung des Tunnels, also das war dort nochmals die Intention, und dann auch die Bitte, das zusammenzuspielen mit den bisherigen Überlegungen zur Umgestaltung der Vorflächen am Bahnhof. Wir haben das zusammengespielt in dem Plan. Das ist der Siegerentwurf, der ist ja jetzt schon weitergediehen, und man hat dort untersucht, ob es technisch möglich ist, den Tunnel auch zu verlängern. Da kam man zu dem Ergebnis, dass es technisch möglich wäre. Daraufhin hat dann das Tiefbauamt eine Kostenschätzung für eine Verlängerung erstellt. Das würde dann zusätzliche Kosten noch bedeuten, war aber aus der Planungswerkstatt eine Anregung, um noch mehr Freiflächen für Zufahren zu gewinnen.

Die Anregungen an die Stadt, das sind dann die Punkte, die Sie auch angesprochen hatten, was der Bürgerschaft auch wichtig war: Man sieht hier diese Flächen, die dort schwerpunktmäßig städtebaulich auch bewertet wurden von den Teilnehmern. Die wünschen sich dort an dem Tunneldeckel, der dann als freie Fläche entsteht, was ja eine sehr große Fläche wird, dass diese dann auch genutzt wird, dass man dort dieses zugänglich macht über Grünflächen, Urban Gardening. Man hat auch über Bebauung diskutiert, hat das dann aber verworfen, sondern wollte das als Freifläche nutzbar machen. Ein wichtiger Punkt war auch der 1.5, dass man die freiwerdenden Flächen, die durch dieses fallende Ohr entstehen, auch dauerhaft freihält. Das ist dann 1.6, 1.7, 1.9 und dass man das einer Freiflächennutzung zuführt, z. B. auch einen Biergarten einrichtet, Freizeitnutzung, aber das Ganze nicht intensiver nutzt, sondern dort das Ganze als Grünareale einbringt. Deswegen haben wir das auch als Anregung geclustert für die Stadt, dass hier auch Bedarf gesehen wird in den Bestandswohngebieten. Das ist einmal im Seedamm und dann auch rund um die Schule in dem Quartier, dass sich dort die Teilnehmer auch eine Aufwertung gewünscht haben und man mehr Grünflächen in diesen Bereichen einbringt. Auch das liegt streng genommen außerhalb des Planungsbereichs von diesem Tunnel.

Ein weiterer Punkt war, dass man mit dieser Radverbindung, ich habe es vorhin schon angesprochen, nicht an dem Deckel aufhört, weil bis zum Bahnhof könnte man die auf

dem Deckel führen. Aber dort war der Wunsch, dass eine Durchführung bis Ludwigsburg weiteruntersucht wird. Wir haben es jetzt mal bis zur Unterländer Straße untersucht. Dort wäre es möglich, dass man die Fahrstreifen der B10 reduziert, sodass man dort genügend Fläche gewinnen kann für eine Radschnellverbindung. Weiter Richtung Ludwigsburg müsste man dann in die Bundesstraße eingreifen, in die B10/B27, in den Verflechtungsbereich. Das hat man verkehrlich bewertet: Aus unserer Sicht ist es dort möglich auch mit den heute vorhandenen Verkehrsbelastungen, die acht Fahrstreifen auf sechs zu reduzieren. Aber das liegt außerhalb Ihrer Planungshoheit, da müssten Sie sich dann mit dem Straßenbaulastträger, mit dem Bund, ins Benehmen setzen, um dort dann Veränderungen zu erreichen. Aber es könnte Ziel einer Machbarkeitsstudie sein, dass man das dann aufzeigt an der Stelle.

Hier der Bereich, den man intensiver dort diskutiert hat. Es besteht also in der Frankensstraße die Möglichkeit, den Straßenraum deutlich zurückzunehmen, dort Flächen für Grün oder Fuß-/Radverkehr zu gewinnen. Wenn die Entlastungen entsprechend mit einer Tunnelvariante eintreten in dem Bereich, dann besteht auch die Option, dass man den Siegelbergdurchlass aus dem Netz ganz rausnimmt. Verkehrlich ist das dann keine Einschränkung und das heißt, die Erreichbarkeit von Zuffenhausen ist nach wie vor gegeben, auch die heutigen Quelle-Ziel-Beziehungen, die würden sich dann komplett auf die Mea-Brücke verlagern und Sie haben dann dort die Option, ganz anders mit dem Siegelbergdurchlass umzugehen. Das waren die Anregungen. Ich denke, auf die verworfenen Ideen muss ich jetzt nicht eingehen. Der Hauptpunkt war das mit der AG Zuffenhausen, wo man intensiv diskutiert hat mit allen Beteiligten dort und dieses eben nicht konsensfähig war, dass man das weiter reduziert in dem Gremium. Das war so ein Schnellumlauf auf die Fragen."

Der Vorsitzende dankt für diese Ausführungen und weist auf die Haushaltsberatungen hin.

Die Beschlussantragsziffer 4 betreffend erkundigt StRin Schanbacher sich, ob seitens des ADFC ausschließlich eine Radschnellwegverbindung auf dem Tunneldeckel gemeint ist oder auch eine Radschnellwegverbindung entlang der Bundesstraße in einer Machbarkeitsstudie untersucht werden kann. Herr Dr. Karajan erklärt, dieser Tunnel bringe wesentliche Erleichterungen hinsichtlich des Anschlusses eines Radschnellweges an der Friedrichswahl. Dies wäre in der heutigen Situation, wenn der Knotenpunkt nicht verändert wird, deutlich schwieriger. Aber entlang der Bundesstraße die Radschnellverbindung zu führen, sei eine Option, die dann mit und ohne Tunnel möglich wäre. Man könne zusagen, diese Anregung mit aufzunehmen und in der Planung mit untersuchen werde, so BM Pätzold.

StR Rockenbauch (Die FrAKTION SÖS LINKE PIRATEN Tierschutzpartei) möchte wissen, auf Grundlage welcher Variante die Machbarkeitsstudie fußen wird. Da der Langtunnel nicht kommen werde, könne diese Variante auch nicht Grundlage sein und dann brauche keine Machbarkeitsstudie erstellt werden, meint er. BM Pätzold stellt klar, die Grundlage der weiteren Planung sei die Variante aus der Planungswerkstatt. Er gehe davon aus, dass es eine Zwischenlösung geben muss, weil die Herstellung des Radschnellweges und die Herstellung des Tunnels wahrscheinlich unterschiedliche Zeiträume haben werden. Die Machbarkeitsstudie werde geplant mit einer Perspektive, dass diese Tunnel-Variante kommt. StR Peterhoff findet, für den Radschnellweg sei ja ein anderer Teilbereich betroffen, sodass man dort mit der Machbarkeitsstudie starten könne.

Herr Dr. Karajan verweist auf Seite 23 der Präsentation, wo in der Skizze die Weiterentwicklung dieser Idee (8b 4b LT) bereits angedacht ist. Die Anbindung des Radschnellwegs wäre an dieser Stelle kreuzungsfrei möglich und könnte auch Bestandteil dieser Machbarkeitsstudie sein. Diese müsse aus seiner Sicht dahingehend ein Stückweit ergebnisoffen sein, dass sie die einzelnen Abschnitte der Machbarkeit untersucht. Der weitere Teil am Bahnhof bis Ludwigsburg werde bei dieser Strecke die Herausforderung sein. Wenn man an der Friedrichswahl baulich nichts verändert, dann werde der Radschnellweg aller Voraussicht nach am Siegelbergdurchlass enden und muss dort irgendwo auf- und abgeführt werden.

BM Pätzold hält abschließend Einbringung der GRDRs 1004/2023 fest.

Wunschgemäß stellt er die Beschlussantragsziffern in der Vorberatung getrennt zur Abstimmung und stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von der Beschlussantragsziffer 1 Kenntnis genommen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt der Beschlussantragsziffer 2 bei 12 Ja- und 2 Nein-Stimmen mehrheitlich zu.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt der Beschlussantragsziffer 3 bei 9 Ja- und 5 Nein-Stimmen mehrheitlich zu.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt der Beschlussantragsziffer 4 einmütig zu.

Zur Beurkundung

Faßnacht / fr

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
Baurechtsamt (2)
weg. STA

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. Referat WFB
Liegenschaftsamt (2)
Stadtkämmerei (2)
 3. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 4. Referat T
Tiefbauamt (2)
 5. *BezÄ Feu, Zu*
 6. Amt für Revision
 7. L/OB-K
 8. Hauptaktei

- III.
 1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
 2. CDU-Fraktion
 3. *SPD-Fraktion*
 4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei*
 5. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
 6. *FDP-Fraktion*
 7. *Fraktion FW*
 8. *AfD-Fraktion*
 9. *StRin Yüksel (Einzelstadträtin)*

kursiv = kein Papierversand