

## **Bericht**

### **des Stadtentwicklungsausschusses**

über die Drucksachen

**18/3684: Aus alten Fehlern lernen – die Zukunft für Radfahrer gestalten  
(CDU-Antrag)**

und

**18/3771: Drei Maßnahmen zur konsequenten Förderung des Fahrradfahrens  
(GAL-Antrag)**

Vorsitzender: **Jan Quast**

Schriftführer: **Hans-Detlef Rook**

#### **I. Vorbemerkungen**

Die Drs. 18/3684 ist dem Stadtentwicklungsausschuss auf Antrag der CDU-Fraktion durch Beschluss der Bürgerschaft vom 23. Februar 2006 überwiesen worden. Die Drs. 18/3771 ist dem Stadtentwicklungsausschuss auf Antrag der SPD-Fraktion durch Beschluss der Bürgerschaft vom 23. Februar 2006 überwiesen worden. Der Stadtentwicklungsausschuss befasste sich in seiner Sitzung am 20. April 2006 abschließend mit beiden Drucksachen.

#### **II. Beratungsinhalt**

Die CDU-Abgeordneten begrüßten eingangs die vorliegenden Initiativen, die eine eingehende Beschäftigung mit dem Thema Radverkehr ermöglichen. Gerade aufgrund der richterlichen Entscheidungen der letzten Monate hinsichtlich der Radwegebenutzungspflicht seien die Abgeordneten aufgefordert, Konsequenzen und Schlüsse zu ziehen. Das Straßennetz sei 1998 durch viele Radwegebenutzungspflichtsschilder gekennzeichnet worden, woraufhin begründete und zum Teil – im Heußweg und der Eppendorfer Landstraße – erfolgreiche Klagen eingereicht worden seien. Infolgedessen würde der vorliegende Antrag der CDU-Abgeordneten einen ersten Schritt für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur durch die Beseitigung von Schäden an Straßen und Radwegen darstellen. Der für viele Bürgerinnen und Bürger immer attraktiver werdende Radverkehr müsse mit Maßnahmen wie dem 7 Mio. Euro Sonderprogramm, das der Senat zur Beseitigung von Schäden an Straßen und Radwegen aufgelegt habe, unterstützt werden. Nichtsdestotrotz sei dies erst ein Anfang, denn für die grundsätzlichen Probleme des Radverkehrs, die dazu geführt hätten, dass Hamburg im Fahrrad-Klimatest des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) und anderen Vergleichsstudien schlecht abschneiden würde, müssten gemeinschaftlich gelöst werden. In Hamburg sei in den letzten Jahrzehnten eine fahrradfahrerfeindliche Politik betrieben worden, die zu strukturellen Fehlentscheidungen geführt hätte, die zielgerichtet mit den vorhandenen Mitteln korrigiert werden müssten. Sie kündigten eine

parlamentarische Initiative für ein Konzept, ein Leitbild und einen Maßnahmenplan mit Aussagen zur Finanzierung an, das in ein Qualitätsmanagement einbettet sein soll. Darüber hinaus baten sie den Senat darzustellen, welche Maßnahmen aus dem 7 Mio. Euro Sonderprogramm zur Förderung des Radverkehrs zuerst umgesetzt werden sollen.

Die GAL-Abgeordneten stimmten den CDU-Abgeordneten zu, dass ein grundlegendes Konzept zur Radwegebenutzungspflicht fehlen würde. Der vorliegende Antrag der CDU-Fraktion enthalte ebenfalls keinerlei Aussagen über die Kriterien, die über die Radwegebenutzungspflicht entscheiden sollen. Sie pflichteten den CDU-Abgeordneten bei, dass die Radwege, die weiterhin der Benutzungspflicht unterliegen, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen müssen. Die Ankündigung zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht werfe jedoch einige Probleme auf. So sei ein Polizeibeamter in Eimsbüttel daraufhin auf die Idee gekommen, Schrägparken für Autos zuzulassen und den Radverkehr über die Straße abzuwickeln. In der Osterstraße sei dies aufgrund der geltenden Geschwindigkeit von 50 km/h äußerst gefährlich, auch weil schräg parkende Autos beim Ausparken eine erhebliche Unfallgefahr bedeuteten, weil Radfahrer häufig übersehen würden. Zudem verschlechtere sich die Situation für Fußgänger und Radfahrer durch schräg parkende Autos auf der verbleibenden Fläche deutlich. Die Frage sei, was mit Kindern, die aufgrund ihres Alters nicht mehr auf dem Fußweg Rad fahren dürften und infolge der Aufhebung des Radwegs gezwungen seien auf der Straße zu fahren, passieren solle. Nach Informationen des Bundesamtes für Straßenwesen sei ein Kind erst ab 14 Jahren in der Lage den komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs gerecht zu werden. Dies führe voraussichtlich dazu, dass die Kinder den für sie sicherer erscheinenden Weg über den schmalen Radweg benutzen werden, obwohl die rechtliche Grundlage hierfür fehle. Sie würden in der Konsequenz nur die Möglichkeit sehen, entweder das Schrägparken von Autos bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h zu untersagen und auf der Straße einen Radwegstreifen einzurichten der den Bestimmungen der PLAST entspreche. Oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit müsse auf 30 km/h reduziert werden, weil nur dann die Unfallgefahren minimiert werden könnten. Insofern unterstützten sie den richtigen Ansatz, die Radwegebenutzungspflicht in Frage zu stellen, baten jedoch die Senatsvertreter zu erläutern wie dies im Einzelnen geschehen solle.

Die SPD-Abgeordneten hoben hervor, dass sie die angekündigten Maßnahmen der CDU-Fraktion sowie die vorliegenden Anträge auch als Erfolg ihrer Arbeit sehen würden. Sie hätten seit zwei Jahren auf die Kürzungen der Mittel hingewiesen, die der Senat gerade im Bereich des Radverkehrs vorgenommen habe. Deswegen beurteilten sie die vorgestellten Initiativen als sehr positive Entwicklung für die Fahrradfahrer. Sie erklärten weiterhin, dass ihnen im Antrag der CDU-Abgeordneten der Haushaltsantrag in Form der Vorlage einer Finanzierung fehlen würde. Zudem verwiesen sie auf das gestoppte Veloroutenprogramm, das sie seinerzeit in der Regierungsverantwortung bereits als ganzheitliches Konzept verfolgt hatten. Von daher würden sie sich über das Umdenken des Senats freuen und die angekündigten Maßnahmen unterstützen.

Die Senatsvertreter merkten an, dass der Zustand des Hamburger Radwegenetzes nicht allein auf die letzten vier Jahre, sondern im Wesentlichen auf die Zeiträume davor zurückzuführen sei. Sie würden die Investitionen im Jahr 2006 für die Sanierung und den Neubau von Radwegen im Rahmen von 32 Maßnahmen mehr als verdoppeln. Konkret nannten sie für die insgesamt 25 betroffenen Kilometer die Verbreiterung von Radwegen auf 1,50 Meter, die Erneuerung der Belege durch eine einheitliche Bepflasterung mit roten Betonsteinen, die Absenkung von Bordsteinkanten an Straßeneinmündungen, das Versetzen von Hindernissen, die Begradigung von Verschwenkungen sowie viele Maßnahmen im Bestandnetz, die die Sicherheit erhöhen sollen. Dabei sei bewusst ein inhaltlicher Schwerpunkt für Kinder und Jugendliche gesetzt worden, sodass das Gros der Maßnahmen vor Schulen und Kindertagesstätten umgesetzt werde. Sie führten beispielhaft die Maßnahmen Barmbeker Straße zwischen Bachstraße und Maria-Louisen-Straße, Breitenfelder Straße zwischen Wrangelstraße und Lenhartweg, Lübecker Straße zwischen Steinhauerdamm und Wartenau sowie Wartenau/Lerchenfeld zwischen Wandsbeker Chaussee und Mundsburger Damm, Schulweg/Im Gehölz/Gärtnerstraße zwischen Osterstraße und Mansteinstraße, Doormannsweg/Schulweg zwischen Fruchttallee und Osterstraße, Lokstedter Steindamm zwischen Martinstraße und Siemersplatz, Wandsbeker Marktstraße zwischen Rüterstraße und Brauhausstraße, Gärtnerstraße zwischen Manstein-

straße und Wrangelstraße, Landwehr zwischen Sievekingsallee und Hasselbrookstraße, Wandsbeker Chaussee, Alsenplatz und Dormannsweg auf. Diese einzelnen Maßnahmen würden teilweise erhebliche Kilometerlängen umfassen. Dazu kämen weitere 19 Maßnahmen auf 8 Kilometern, die beispielsweise in der Sievekingsallee, auf der Ostseite der Holsteiner Chaussee, Amandus-Stubbe-Straße, Tonndorfer Hauptstraße, Bargteheider Straße, Bergstedter Chaussee, Bramfelder Chaussee, Curslacker Neuer Deich, Ferdinandstor/Ballindamm, Am Stadtrand/Bullenkoppel, Oldesloer Straße, Osdorfer Landstraße, Farmsener Landstraße, Schröderstiftstraße, Wandsbeker Zollstraße, Hamburger Straße/Mundsburger Damm und der Barmbeker Straße umgesetzt werden würden.

Mit diesen über das gesamte Stadtgebiet verteilten Maßnahmen würde nicht nur der Radverkehrsfluss verbessert sondern auch die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht. Für den Zustand der Radwege seien zudem neben der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) auch die Bezirke verantwortlich, denen jährlich Rahmenzuweisungen für die Unterhaltung von Straßen und Radwegen in Höhe von 8,8 Mio. Euro zur Verfügung stünden. Dabei sei es Sache der Bezirke vor Ort die richtigen Prioritäten zu setzen. Der Antrag der CDU-Fraktion sei hierbei die Initialzündung, um das Thema Radverkehr zukünftig weiter voranzubringen, wobei insbesondere mit den Bezirken eine klare Struktur für die Prioritätensetzung erreicht werden müsse. Ferner sei es wichtig, auch die Verbände anzuhören sowie alle Akteure einzubeziehen, die sich mit dem Thema beschäftigten.

Die SPD-Abgeordneten gaben den Senatsvertretern Recht, dass der gegenwärtige Zustand der Radwege nicht allein auf die letzten vier Jahre zurückzuführen sei. Demgegenüber wiesen sie auf die drastische Kürzung der Mittel für die Radwege in den letzten vier Jahren hin, sodass die Sonderprogramme und die vorgestellten Maßnahmen lediglich die Versäumnisse der letzten Jahre retuschierten. Zur Rolle der Bezirke stellten sie erstaunt fest, dass offenbar Diskrepanzen zwischen der CDU-Fraktion und dem Senat bestünden. Sie waren bisher davon ausgegangen, dass der Senat mit der Bezirksverwaltungsreform die Kompetenzen der Bezirke stärken wolle, was im Übrigen auch dem Standpunkt der SPD-Abgeordneten entsprechen würde und auch hinsichtlich der Radwegeinstandsetzung gelte. Demgegenüber scheine die CDU-Fraktion den Bezirken in einem Bereich, der besonders für eine selbständige Tätigkeit geeignet sei, Kompetenzen nehmen zu wollen. Sie fragten die Senatsvertreter, wer die Kriterien für die Auswahl der vorgestellten Maßnahmen getroffen habe. Des Weiteren wollten sie wissen, mit welchen Mitteln der im CDU-Antrag in Punkt 1 geforderte bauliche Zustand für die Radwege, die weiterhin der Benutzungspflicht unterliegen sollen, hergestellt werden solle und wie lange dies dauern würde.

Hierzu erklärten die Senatsvertreter, dass die Auswahl der Maßnahmen nach Notwendigkeiten und der bereits erläuterten Schwerpunktwahl im Bereich von Schulen und Kindertagesstätten erfolgt sei. Dabei hätten sie versucht nicht nur kleinere Maßnahmen sondern größere Strecken in Angriff zu nehmen, um einen größeren Effekt zu erzielen. Die Auswahl der einzelnen Strecken begründe sich auch darin, dass dort auf jeden Fall eine Radwegebenutzungspflicht erhalten bleibe und sei insofern ein Vorgriff im Hinblick auf das benutzungspflichtige Netz, dass derzeit in der Behörde für Inneres ausgearbeitet würde. Sie hätten zunächst eine umfassende Zustandsbewertung vorgenommen, aus der heraus die ausgewählten Straßenzüge an Hand der aufgeführten Kriterien bestimmt worden seien. Zu den benötigten Mitteln legten sie dar, die Bezirke handhabten die Verteilung der zugewiesenen 8,8 Mio. Euro sehr unterschiedlich. Für sie sei dies keine Frage der Bezirksverwaltungsreform. Vielmehr würden sie die Ausführung der Instandsetzungsmaßnahmen vor Ort unterstützen und als BSU einen erheblichen Beitrag für die Übertragung von Kompetenzen an die Bezirke leisten. Mit den Mitteln des Sonderinvestitionsprogramms (SIP) trügen sie dazu bei, dass konkrete Ergebnisse hinsichtlich der Instandsetzungsmaßnahmen erreicht werden können, wobei unerheblich sei, wer diese Maßnahmen umsetzen werden würde. Zukünftig müsse das Thema jedoch grundsätzlich gemeinsam mit der Bürgerschaft, die über die Haushaltsmittel entscheide, geklärt werden, weil eine dauerhafte Finanzierung aus dem SIP nicht tragbar wäre. Die Voraussetzung hierfür sei eine klare politische Positionierung zur Bedeutung der Radwege während der Haushaltsdebatten.

Die GAL-Abgeordneten stellten ihre Verwunderung über die Einigkeit hinsichtlich der Aufstockung der Mittel für die Förderung des Radverkehrs fest und erklärten, dass sie einem Beschluss hierzu nicht entgegenstehen würden. Sie kritisierten allerdings, dass

die Maßnahmen kein Konzept ergeben würden sondern nur verschiedene Einzelmaßnahmen darstellten. Außerdem erachteten sie die Diskussion mit der Öffentlichkeit und allen Beteiligten einschließlich der Bezirke über die Gestaltung eines Konzepts als sehr wichtig. Sie hätten den Eindruck gewonnen, dass die Behörde für Inneres derzeit an den Beteiligten vorbei ein Radwegebenutzungsnetz erarbeite. Ein weiterer Gesichtspunkt bestehe in der Sicherung der Radwegeverkehrsanlagen gegen das Abstellen von Fahrzeugen. Diesem Punkt 6 des GAL-Antrags müssten die CDU-Abgeordneten aufgrund ihres Antrags uneingeschränkt zustimmen, sodass sich nunmehr herausstellen würde, dass die Entpollerungsmaßnahmen der 17. Legislaturperiode fehlgeleitet waren, weil damit die Bedingungen für Radfahrer weiter verschlechtert worden seien. Weiterhin sei der Radverkehr mit der ausdrücklichen Zustimmung der CDU-Abgeordneten – wie im Plenarprotokoll der Bürgerschaftssitzung vom 29. September 2005 nachgelesen werden könne – an Kreuzungen in der Vergangenheit gezielt benachteiligt worden. Bei dieser Politik würden sie große Schwierigkeiten haben zu verstehen, wie die CDU-Abgeordneten aber auch der Senat dem erklärten Ziel nachkommen wollen. Zudem wollten sie wissen, warum die einheitliche Pflasterung mit roten Betonsteinen nicht für die HafenCity gültig sei. Sie forderten den Senat auf – wie bereits in ihrem Antrag mit Punkt 3 vorgelegt – einheitliche Kriterien für das Konzept zu entwickeln und bekannt zu geben. Für sie sei nicht vorstellbar, dass der Senat im Vergleich zum Veloroutenkonzept, das seinerzeit ersatzlos verworfen worden war, ein vollkommen neuartiges Radwegekonzept entwickeln könne.

Daraufhin erklärten die Senatsvertreter, dass sie nicht die Erfahrung gemacht hätten, dass die betroffenen Bürgerinnen und Bürger über den Zustand der Radwege diskutieren wollten, sondern die konkrete Erneuerung der Radwege erwarteten. Deswegen sei ihr Ansatz zunächst die Umsetzung der vorliegenden 32 Maßnahmen zur Instandsetzung der Radwege, die im Rahmen des Möglichen erhebliche Verbesserungen in den Stadtteilen für die Radfahrer bedeute. Die Entwicklung eines Konzepts würde in einem längeren Zeitraum in Zusammenarbeit mit den Betroffenen und der Behörde für Inneres, bei der die Zuständigkeit für die Verkehrssicherheit liege, erfolgen. Sie hätten eine gute Vorlage geliefert und würden unvoreingenommen für weitere konzeptionelle Überlegungen sein, die insbesondere gemeinsam mit den Bezirken stattfinden müssten.

Die CDU-Abgeordneten legten weiterhin dar, dass bei der Auswahl der Kriterien für die Maßnahmen mehrere Aspekte hinsichtlich der Radwegebenutzungspflicht zum Schutz der Kinder und Jugendlichen sowie der gesamten Verkehrsteilnehmer zum tragen kämen. Zur Beteiligung der Bezirke sagten sie, dass mit Hilfe des geplanten Moderationsverfahren versucht werden müsste, die problematische Mittelvergabe der Vergangenheit zu verbessern. Ein systematischer Neuansatz in der Verkehrspolitik würde jedoch nur zentralistisch erfolgen können. Sie führten an, dass sie sich ein ergebnisorientiertes Verfahren im Interesse der Radfahrer wünschten. Des Weiteren erklärten sie, den Antrag der GAL-Fraktion in allen Punkten abzulehnen. Zur Begründung gaben sie an, dass sie den Antrag zwar in einzelnen Punkten, die durchaus in die Gesamtkonzeption einfließen sollten, gutheißen würden. Dennoch hielten sie es für das zukünftige Verfahren für besser, wenn die Gesamtkonzeption ohne bereits abgestimmte Vorgaben erfolge. Der Antrag der GAL-Fraktion gehe als Grundlage in die offene Diskussion ein, ohne dass das Ergebnis durch frühzeitige Festlegungen eingeschränkt wäre.

Die SPD-Abgeordneten hoben erneut hervor, dass die bezirkliche Kompetenz, der sie anscheinend mehr vertrauten als die Abgeordneten der CDU-Fraktion, in die Diskussion einfließen solle. Darüber hinaus erklärten sie für ihre Fraktion, sich bei Punkt 2 des CDU-Antrags der Stimme zu enthalten, weil nicht deutlich geworden wäre, was mit diesem Punkt beabsichtigt sei. Den anderen Punkten des CDU-Antrags stimmten sie jedoch zu. Hinsichtlich des Antrags der GAL-Fraktion forderten sie die CDU-Fraktion auf, einen eindeutigen Standpunkt zu den einzelnen Punkten zu beziehen und ihre Ablehnung zu begründen. Für die SPD-Fraktion gaben sie an, sich in den Punkten 8 und 11 enthalten zu wollen. Punkt 7 des GAL-Antrags sei für sie so nicht tragbar und müsste ihrer Ansicht nach einer Einzelfallprüfung unterzogen werden. Aus diesem Grund würden sie diesen Punkt ablehnen. Punkt 10 würden sie ebenfalls ablehnen. Wie sie bereits in der Bürgerschaftsdebatte ausgeführt hatten, stehe für sie der Schutz der Fußgänger im Vordergrund, deswegen stimmten sie der Anhebung der

Altergrenze für Kinder, die mit dem Rad auf Bürgersteigen fahren dürfen, nicht zu. Die übrigen Punkte des GAL-Antrags erhielten ihre Zustimmung.

Die GAL-Abgeordneten stellten fest, sie fänden es widersprüchlich, wenn die CDU-Abgeordneten erklärten, im Mai in der Bürgerschaft über ein Konzept abstimmen zu wollen, das nach Aussagen des Senats zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorliegen könne. Zudem forderten sie im ersten Punkt ihres Antrags ebendiese Entwicklung eines übergreifenden Konzepts für ein Alltagsverkehrsnetz, sodass sie nicht verstehen könnten, warum die CDU-Abgeordneten diesem Punkt nicht zustimmen wollten. Sie baten darum, den Unterschied zwischen den Forderungen so zu erläutern, dass sie in die Lage versetzt würden, ihn zu begreifen. Demgegenüber könnten sie eine pauschale Ablehnung der Punkte 2, 12 und 13 eher nachvollziehen, weil diese Kosten verursachen. Interessanterweise hätten die Senatsvertreter wiederum genau diesen Forderungen entsprochen und sich dahingehend geäußert, auf die Zuweisung von Mitteln durch die Bürgerschaft für die Umsetzung des Konzepts angewiesen zu sein. Des Weiteren beschrieben die Punkte 3 und 4 ihres Antrags exakt die Vorgehensweise, die der Senat dargelegt hätte. Insofern sei die Ablehnung des Antrags mit dem Vorbehalt der Zustimmung zu einzelnen Punkten ohne logischen Zusammenhang. Zu den Einwänden der SPD-Abgeordneten zu Punkt 8 sagten sie, sie hätten am Beispiel der Osterstraße angeführt, welche Unfallgefahren in Folge der Aufhebung der Radwegenbenutzungspflicht außerhalb einer Tempo 30 Zone entstehen könnten und den Punkt aus diesem Grund in den Antrag mit aufgenommen. Ohne zu sehr ins Detail gehen zu wollen, erklärten sie abschließend, ihr Antrag biete eine gute Grundlage für die Entwicklung eines Konzepts und appellierten an die CDU-Abgeordneten eine punktweise Abstimmung vorzunehmen.

Dazu erwiderten die CDU-Abgeordneten, entgegen den von den GAL-Abgeordneten festgestellten Missverständnissen hinsichtlich des Zeitpunkts der Konzeptvorlage durch den Senat, stimmten sie mit der Vorgehensweise uneingeschränkt überein. Punkt 1 des GAL-Antrags stimmten sie nicht zu, weil die Formulierung nicht weitgehend genug sei. Sie kündigten – wie bereits in einer heute veröffentlichten Pressemitteilung vorgestellt – an, dass die CDU-Fraktion im Mai einen Antrag in die Bürgerschaft einbringen wolle, in dem der Senat ersucht werde, ein Radverkehrskonzept zu erarbeiten, welches neben einem Leitbild auch einen Maßnahmenplan und Aussagen zur Finanzierung, den Prioritäten sowie zum Qualitätsmanagement beinhalten soll. Somit sei das Ersuchen umfassender als die Forderungen der GAL-Abgeordneten. Als Antwort auf die Aufforderung der SPD-Abgeordneten, begründeten sie ihre generelle Ablehnung des GAL-Antrags damit, dass sie kein Präjudiz für eine Gesamtverkehrskonzeption, die noch erarbeitet werden müsse, schaffen wollten.

Sodann kam der Ausschuss zur Abstimmung über den Antrag aus der Drs. 18/3684. Die Punkte 1, 3, 4 wurden einstimmig angenommen. Punkt 2 wurde bei Enthaltung der SPD-Abgeordneten einstimmig angenommen.

Der Antrag aus der Drs. 18/3771 wurde in den Punkten 1 bis 6, 9, 12 und 13 mit den Stimmen der CDU-Abgeordneten gegen die Stimmen der SPD- und GAL-Abgeordneten abgelehnt. Die Punkte 7 und 10 wurden mit den Stimmen der CDU- und SPD-Abgeordneten gegen die Stimmen der GAL-Abgeordneten abgelehnt. Die Punkte 8 und 11 wurden mit den Stimmen der CDU-Abgeordneten gegen die Stimmen der GAL-Abgeordneten bei Enthaltung der SPD-Abgeordneten abgelehnt.

**III. Ausschussempfehlung**

1. *Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig in den Punkten 1, 3 und 4 bei Enthaltung der SPD-Abgeordneten in Punkt 2, das Petikum aus der **Drs. 18/3684** anzunehmen.*
2. *Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft mehrheitlich die Punkte 1 bis 6, 9, 12 und 13 mit den Stimmen der CDU-Abgeordneten gegen die Stimmen der SPD- und GAL-Abgeordneten, die Punkte 7 und 10 mehrheitlich mit den Stimmen der CDU- und SPD-Abgeordneten gegen die Stimmen der GAL-Abgeordneten, sowie die Punkte 8 und 11 mehrheitlich mit den Stimmen der CDU-Abgeordneten gegen die Stimmen der GAL-Abgeordneten bei Enthaltung der SPD-Abgeordneten, des Petikums aus der **Drs. 18/3771** abzulehnen.*

Hans-Detlef Rook, Berichterstatter