



## **Niederschrift**

3. Plenarsitzung des Gemeinderates  
22. Oktober 2019, 15:30 Uhr  
öffentlich  
Bürgersaal, Rathaus Marktplatz  
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

34.

### **Punkt 30 der Tagesordnung: Ticketfreier ÖPNV für Schülerinnen und Schüler**

**Antrag: DIE LINKE.**

**Vorlage: 2019/0902**

**Änderungsantrag: FW|FÜR**

**Vorlage: 2019/1034**

**Änderungsantrag: KAL/Die PARTEI**

**Vorlage: 2019/1022**

**Änderungsantrag: GRÜNE**

**Vorlage: 2019/1032**

### **Beschluss:**

Verwiesen in die Aufsichtsräte und den Hauptausschuss

### **Abstimmungsergebnis:**

Keine Abstimmung

**Der Vorsitzende** ruft Tagesordnungspunkt 30 und die Änderungsanträge zur Behandlung auf.

Ich hatte Ihnen gestern den Vorschlag gemacht, dass wir auch in Anbetracht der verbleibenden Zeit erst mal mit allen Anträgen in die entsprechenden Aufsichtsratsgremien gehen und dann gegebenenfalls in die Ausschüsse des Gemeinderates, weil das Ganze erst zum Schuljahr 20/21 eventuell umgesetzt werden kann. Eigentlich haben wir im Haushalt nicht die Mittel dafür, aber das wäre der frühestmögliche Termin, denn es geht hier um viele komplexe Themen, die auch etwas mit dem ganzen KVV-Gebiet und zum Teil etwas mit höheren Defiziten und Grundsystematiken zu tun haben, wo wir auch nicht machen können, was wir wollen. Das erfordert eine solche fachliche Vorgehensweise in der Art. Ich hatte gestern den Eindruck, dass Sie dem folgen können, aber dennoch jetzt erst mal etwas zu den Anträgen sagen möchten.

**Stadtrat Bimmerle (DIE LINKE.):** Wir haben es gestern schon angekündigt, gerne verweisen wir den Antrag zu weiteren Beratungen in die Ausschüsse und Aufsichtsräte zur Diskussion, das ist selbstverständlich nötig, weil das Thema durchaus komplex ist und nicht einfach zu behandeln. Wir haben diesen Antrag trotzdem gestellt, weil wir wollten, dass wir die Diskussion über das Thema Ticketfreiheit im öffentlichen Nahverkehr führen, und das aus zwei Gründen. Zum einen weil wir es als ökologisch notwendig erachten, dass wir dafür sorgen, dass die Anreize da sind, um weg vom motorisierten Individualverkehr Richtung öffentlichen Nahverkehr umzusteigen und wir den Preis als eine der entscheidenden Nutzungsbarrieren sehen. Wenn Sie unseren Antrag auch richtig gelesen haben, weil das der erste Widerspruch sein wird, sagen wir natürlich auch, dass die Qualitätsoffensive nicht darunter zu leiden hat und selbstverständlich beides notwendig ist. Der zweite Grund ist der soziale Bereich, weil wir den Bedarf sehen, dass wir denjenigen die Nutzung des ÖPNV ermöglichen, die zu wenig Einkommen haben. Deshalb war dies auch ein Grund dafür, dass wir mit den Schülerinnen und Schülern angefangen haben, im Sinne einer beitragsfreien Bildung. Wenn wir darüber sprechen, beitragsfreie Kitas zu machen, werden wir heute über Hortentlastungen sprechen, dann muss das Thema Schulweg auch dringend auf die Agenda. Es darf nichts kosten, wenn die Schülerinnen und Schüler morgens zur Schule fahren, nachmittags zur Sportveranstaltung und sich dann auch noch mit den Freunden treffen wollen.

Mobilität ist für uns eine Grundvoraussetzung für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben, deshalb auch ein Recht, welches wir durchsetzen wollen, auch in der Kommune. Unser Antrag hat die Perspektive, wenn wir einen klimaneutralen Verkehr bis 2040 erreichen oder zumindest in die Richtung wollen, dass wir jetzt anfangen müssen, diejenigen, die jetzt aufwachsen, zu überzeugen, dass der öffentliche Nahverkehr hierfür unverzichtbar ist, und dass er ein Grundmobilitätspfeiler in der Zukunft sein muss. Dass die Idee jetzt keine linksradikale ist, was sicherlich gleich kommen wird, zeigt auch, dass die BNN dies durchaus positiv kommentiert hat, bevor wir diesen Antrag überhaupt öffentlich gemacht haben, dass dies auch eine Vorreiterrolle in Karlsruhe und im weiteren Städtevergleich sein kann.

Ich werde jetzt auch gerne auf die Gegenargumente eingehen, die sicherlich gleich in der Debatte kommen werden. Die GRÜNEN werden sagen, dass wir jetzt nicht die Preise zulasten der Qualität reduzieren dürfen, das Argument kenne ich allzu gut, das kommt immer öfters bei den Kitas vor, das ist ein Lieblingsargument, wenn man sonst kein anderes findet, spielt man die beiden Themen gegeneinander aus. Von der SPD wird wahrscheinlich gar nichts kommen, weil man sich zu wenig Visionen erhofft. Die CDU wird darauf kommen, dass das alles Quatsch und Spinnereien sind, die man nicht finanzieren kann. Gleichzeitig werden sie aber auch sagen, im Zuge der Debatte werden wir auch sicherlich über Finanzierungsmöglichkeiten sprechen, abseits des konkreten städtischen Haushaltes, es gibt dafür Mittel in Form der Bürger\*innen-Tickets, kommunale Nahverkehrsabgabe, ÖPNV-Förderabgabe, teilweise gibt es dafür eine gesetzliche Grundlage, teilweise kann die grün-schwarze Landesregierung diese schaffen. Auch wollen wir mit diesem Antrag bezwecken, dass wir diese Diskussion in Richtung Doppelhaushalt führen, uns alle die fachliche Expertise erarbeiten und dann darüber entscheiden, faktenorientiert anhand der Kosten, was möglich ist und was nicht. Das ist mein Kritikpunkt an der Verwaltung, unser Antrag war seit sechs Wochen auf der Agenda, jetzt bekommen wir heute eine eineinhalbseitige Stellungnahme, das hätte auch durchaus früher erfolgen können, anstatt diese uns erst heute zu geben. Das wäre der Wunsch für das nächste Mal, dass man dies früher ermöglicht. Zum Schluss will ich mir noch ganz bescheiden prophetische Kenntnisse zu-

schreiben lassen. Jetzt muss man aufpassen, ich bin überzeugt davon, dass wir es in dieser Legislaturperiode schaffen, dass wir einen ticketfreien ÖPNV für bestimmte Zielgruppen erreichen. Es wird genauso ablaufen wie bei der gebührenfreien Kita, erst lacht Ihr alle darüber, dann wird es belächelt, irgendwann schreiben es die ersten Fraktionen und Parteien dann in dem nächsten Wahlkampf auf, und dann beschließen wir es in dem nächsten Doppelhaushalt. Ich würde es gerne heute im Protokoll sehen, deshalb sage ich es extra, weil ich in fünf Jahren gerne meinen Redebeitrag raushole, um Sie ganz gerne daran zu erinnern, dass Sie dem dann alle zugestimmt haben, weil Sie doch gesehen haben, dass ein gebührenfreier ÖPNV eine wichtige Stütze für eine sozial-ökologische Mobilitätswende ist. Ich freue mich auf die Debatte und wir verweisen das zur weiteren Beratung in die Ausschüsse.

**Der Vorsitzende:** Herr Bimmerle, wir dachten Sie kennen unsere Antwort schon, deswegen haben wir erstmal gedacht, wir müssen sie nicht beantworten, aus formalen Gründen haben wir es dann doch gemacht.

**Stadtrat Löffler (GRÜNE):** Natürlich ist das genau die Debatte, die wir jetzt hier anfangen. Wir müssen darüber sprechen, wie wir den öffentlichen Verkehr in Karlsruhe in Zukunft finanzieren. Das Land Baden-Württemberg hat sich das Ziel gesetzt, den Anteil des ÖPNV zu verdoppeln und das heißt, dass wir in den Städten mindestens die Fahrgastzahlen ebenfalls verdoppeln müssen, damit wir auch nur ansatzweise sämtliche Klimaschutzziele, die sich das Land gibt und sich der Bund geben wird, die wir uns aber auch selbst geben werden, erreichen können. Das heißt, wir müssen einzelne Schritte dahin gehen, dass der ÖPNV attraktiver wird, und das ist für die Zielgruppen, die selbst wenig Geld zur Verfügung haben, und da gehören unter anderem wie jetzt auf der Tagesordnung Schülerinnen und Schüler, aber auch Menschen, die lange gearbeitet haben und nicht viel Rente haben, dazu. Das sind die einzelnen Gruppen, über die wir auf jeden Fall sprechen werden, weil die das auch schon früher benötigen. Genau deswegen müssen wir anfangen, über diese Finanzierung zu sprechen. Unser Änderungsantrag ist so formuliert, dass es theoretisch ausschließlich aus den Mitteln des städtischen Haushaltes zu finanzieren wäre. Wenn man aber sieht, um welche Kosten es sich handelt, die dann allein nur für den Schüler\*innen-Verkehr entstehen würde, sieht man, dass wir langsam an eine Grenze stoßen. Dies hat dann schon halbe Kombilösungs-Dimensionen, aber das ist eine andere Baustelle, die wir auch noch bezahlen müssen, weswegen wir sowieso ein eklatantes Defizit im öffentlichen Verkehr in Karlsruhe haben werden. Das heißt, diese Debatte, wie wir den ÖPNV finanzieren, werden wir auf jeden Fall führen. Dann kommen wir nicht darum herum, über eine Nahverkehrsabgabe, eine Citymaut oder Parkraumbewirtschaftung zu sprechen, die wir dann nutzen müssen, um den öffentlichen Verkehr überhaupt nur in seiner derzeitigen Qualität sicherstellen zu können, nur um mal ein bisschen auszuholen, worüber wir noch diskutieren werden, vielleicht nicht in der nächsten Haushaltsberatung, aber in der übernächsten spätestens. Genau deswegen ist es uns auch wichtig, dass wir für diejenigen, die wenig eigenes Geld zur Verfügung haben, die Barrieren abbauen, sich jetzt schon eine ScoolCard zu kaufen. Die Barriere bei Kindern in der Grundschule beziehungsweise in der Gemeinschaftsschule in den Klassen eins bis vier, liegt bei einem Kilometer Entfernung vom Schulort, wo sie keine Förderung für eine ScoolCard erhalten, bei Kindern in der Sekundarstufe eins und zwei sind es dann zwei Kilometer. Das ist vielleicht eine Regelung, die für den Weg zur Schule in Ordnung ist, weil man zu Fuß gehen oder das Fahrrad benutzen kann, aber die ScoolCard soll genau das bewirken, dass Kinder auch mit dem ÖPNV zum Sportverein oder in die Musikschule oder zu anderen Veranstaltungen in die Stadt kommen

können, und da zählt die Kilometergrenze überhaupt nicht mehr, weil es nicht mehr das einmal festgelegte Ziel zwischen Wohnort und Schule ist und genau da wollen wir angreifen, dass auf jeden Fall die Barriere fällt, was die Entfernung angeht, das ist der erste Punkt. Der zweite Punkt, den wir auf jeden Fall erreichen wollen, ist, dass der Zuschuss für Kinder ab der Sekundarstufe eins höher wird und einen tatsächlichen Anreiz bietet. Wir sind jetzt in einer Größenordnung von etwas unter zehn Prozent, also sechs/sieben Prozent die quasi von der Stadt Karlsruhe gewährt werden, wenn man weit genug von der Schule weg wohnt. Das ist einfach kein signifikanter Anreiz, der überhaupt etwas bewirken würde. Der Anreiz, wenn man es vergleicht, bei Kindern in der Grundschule, der ist bei fast Dreiviertel was man als Zuschuss bekäme, das ist ein Anreiz, der wirkt. Über welche Höhe wir dann ganz genau sprechen bei Schülerinnen und Schülern in der Sekundarstufe eins und zwei, das lasse ich dann gerne noch offen als Vorschlag zu unterbreiten, aber es muss auf jeden Fall eine signifikante Änderung her. Damit möchte ich an der Stelle schließen, wir werden die Debatte gerne und häufiger, ob im Fachausschuss oder hier wieder aufgreifen. Wir brauchen auf jeden Fall eine neue Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in Karlsruhe.

**Stadtrat Meier (CDU):** Ich hätte es mir jetzt leicht und kurz machen können und sagen, vier bis im schlimmsten Fall fünfzehn Millionen Euro, das ist im Haushalt nicht darstellbar. Es würde aber den Anträgen nicht gerecht werden, denn diese sind durchaus von der Intension nicht schlecht und der Diskussion würdig. Deshalb lieber Kollege Bimmerle, vielleicht in Zukunft nicht allzu früh mit den Mutmaßungen einsteigen, denn auch wir glauben, dass für unsere Schülerinnen und Schüler hier einiges noch getan werden kann, und wir noch besser werden können. Insbesondere beim Stichwort Gerechtigkeit, Herr Löffler hat es auch angesprochen, können wir sicherlich noch einiges tun. Aber das Thema ist nun mal wie sooft hier im Haus, den Ausschüssen und Aufsichtsräten sehr komplex und wir können es als Stadt im Alleingang, wenn man sich das komplexe Gebilde KVV, unseren Karlsruher Verkehrsverbund, anschaut, jetzt nicht über den Zaun brechen und direkt entscheiden. Außerdem wird im KVV schon seit längerem darüber gebrütet, dass man die Tarifstrukturreform durchzieht, auch gibt es sicherlich gewisse Überlegungen in mehrere Richtungen, auch ist diese Richtung im Werden und von daher sollten wir denen auch nicht vorgreifen. Deshalb, und das ist schon angeklungen, sollten wir das in den Aufsichtsräten noch mal besprechen und uns dann dazu noch mal austauschen.

**Stadträtin Uysal (SPD):** Die Möglichkeit, verbilligte und kostenfreie Nahverkehrstickets anzubieten, wird aktuell breit diskutiert. Gründe hierfür haben die einzelnen Anträge quasi schon erwähnt, auf diese möchte ich jetzt nicht noch mal eingehen. Wir wissen aber auch, für den Erfolg des ÖPNVs sind neben dem Preis Verbindungen, Taktungen, Komfort und vor allem die Verlässlichkeit mindestens genauso entscheidend. Ich denke hier an Schülerinnen und Schüler, die aufgrund von Bus- und Bahnausfällen spät in den Unterricht kommen. Damit bin ich als Lehrerin fast jeden Tag konfrontiert. Ich denke hier an Arbeitnehmer, die auch zu spät kommen, das heißt, ich denke jeden Tag an die Unsicherheit und Planungssicherheit, die nicht gegeben ist. Im Großen und Ganzen können wir diese Anträge verstehen und finden die Anliegen wichtig, dass wir uns noch mal über die Tarifstruktur und das Allgemeine in den zuständigen Gremien diskutieren. Deshalb hätten wir heute auch dringend davon abgeraten, dass wir über die einzelnen Bausteine abstimmen - und jetzt muss Sie enttäuschen, Herr Bimmerle, dass von uns nichts kommt - die SPD ist für ein schlüssiges Gesamtkonzept, das heißt, es muss ein schlüssiges Gesamtkonzept für unsere Bürgerinnen und Bürger kommen, welches die Stichworte Verlässlichkeit, Infrastruktur, Tarifstruktur und Teilhabe beinhaltet, damit wir die Qualität für die Zukunft verbessern

können, damit auch die Politik, das heißt wir, die richtigen Weichen stellen können und den zeitlichen, aber auch den finanziellen Rahmen genau definieren können. Die Stadtverwaltung hat ein Finanzkonzept dargestellt, und dieses Konzept zeigt auch, dass es ein wichtiges Anliegen ist und dass wir im Zuge der Mobilitätswende nicht ohne das Land und den Bund agieren können, das heißt wir brauchen vom Land und Bund Unterstützung, ohne die funktioniert es nicht, wenn es um das Finanzielle geht. Im Großen und Ganzen unterstützen wir das, aber wir müssen wirklich anfangen, in den Gremien neu zu denken.

**Stadtrat Jooß (FDP):** Ich möchte es ganz kurz machen, ich sehe nur eine Lösung, die ganz einfach ist. Mehr Radfahren, dann haben wir keinen CO<sub>2</sub>-Ausstoß und die Schüler können ohne weiteres mit dem Fahrrad fahren. Ich bin viele Jahre morgens nach sieben Uhr, nachdem ich vier Stunden gearbeitet habe, nach Durlach gefahren und dann nach Hause, das schadet niemanden, da sind die jungen Leute in Bewegung, die sind heute ohnehin bewegungsarm. Die sollen mit dem Fahrrad fahren, dann haben wir auch keine CO<sub>2</sub>-Immissionen und außerdem, der Oberbürgermeister hat es eben schon gesagt, es gibt den KVV, da gibt es verschiedene Träger, das können wir hier nicht alles besprechen oder beschließen, das muss in den Gremien gemacht werden. Die Leute, die im KVV sitzen, die können dann dort sprechen, das ist ganz einfach, entweder die finanzieren das oder nicht. Da sind sie dann in der Verantwortung und wenn sie das nicht wollen, sollen sie zurücktreten aus den Aufsichtsräten und sollen abhauen.

**Der Vorsitzende:** Die Radikalisierung reicht uns.

**Stadtrat Braun (KAL/Die PARTEI):** Auch ich möchte mich kurz halten, da ich der Argumentation der Antragsteller soweit voll umfänglich folgen kann, allerdings kommen wir zu einer lediglich geringfügig anderen Konsequenz, wir wollen nicht, dass einige junge Menschen in Karlsruhe vernachlässigt werden, die entweder nicht oder aus welchen Gründen auch immer nicht an nichtschulischen Aktivitäten nachgehen. Deswegen wollen wir mit unserem Änderungsantrag erreichen, dass einerseits die Kosten ermittelt werden, um für alle Karlsruher Kinder und Jugendliche einen kosten- und ticketfreien ÖPNV zu ermöglichen. Auf der anderen Seite soll aufgezeigt werden, welche Kosten bei gänzlich kostenfreiem ÖPNV für alle Karlsruher Einwohner im gesamten KVV-Netz zu tragen käme. Das wäre unser langfristiges Ziel.

**Stadtrat Schnell (AfD):** Analysieren wir doch einfach mal, was passiert, wenn wie von der LINKEN-Fraktion gefordert der kostenlose ÖPNV für Kinder umgesetzt würde. Was geschieht? Bei Kindern, die bislang den ÖPNV nutzten, haben wir Einnahmeverluste der VBK durch den Entfall der bisher gekauften Scool-Cards, bei den Kindern, die bislang nicht den ÖPNV nutzten, haben wir die Kinder, die bislang zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule oder zu ihren Freizeitaktivitäten gingen, die nutzen dann den ÖPNV. Das hat zur Folge eine erhöhte Belastung des Systems insbesondere zur morgendlichen Spitzenstunde. Die Ausweitung dieser Verkehrsspitze erfordert Zusatzkapazitäten, deren Mehrkosten keine Einnahmen gegenüber stehen, die Einnahmen verringern sich sogar. Zudem bewegen sich diese Kinder weniger als bisher, dabei sind laut Motorikmodul im Rahmen einer Langzeituntersuchung, an der das KIT Sportinstitut beteiligt ist, die ich zitiere: „motorische Leistungsfähigkeit und körperlich sportliche Aktivität wichtige Aspekte einer gesunden kindlichen Entwicklung des Kindes- und Jugendalters“. In Deutschland bewegen sich achtzig Prozent der Kinder zu wenig, das zeigt diese Langzeitanalyse. Der kostenlose ÖPNV fördert hier die Bewegungsarmut und führt zu einer höheren Zahl von adipösen Kindern, derzeit

ist dies jedes siebte bereits in Deutschland und somit der Bevölkerung insgesamt. Zweite Gruppe, Kinder die bislang mit dem PKW zu ihren Aktivitäten von den Eltern gefahren wurden. Falls es sich um Mitfahrer auf einer Teilstrecke von einer ohnehin unternommenen Fahrt der Eltern handelt, ergeben sich praktisch keine verringerten Emissionen aus dem Verkehr. Wurde die Fahrt extra wegen des Kindes unternommen, so ist es überaus zweifelhaft, ob dies wegen eines kostenlosem Schülertickets unterbliebe, denn Bringen und Holen, das sind jedes mal zwei Wege, ist bereits deutlich teurer als die ÖPNV-Nutzung der Scool-Cards. Fassen wir zusammen, es entstehen mehr Kosten in der Allgemeinheit insgesamt: steigendes Defizit, wir haben die Folgeinstrumente schon gehört, Nahverkehrsabgabe und so weiter, oder den Fahrgästen werden höhere Fahrpreise aufgebürdet, weniger gesundheitsfördernde Bewegung bei Kindern und Jugendlichen, weitere Zunahmen von Adipositas. Drittens, es gibt keine positiven Effekte für die Umwelt, deshalb lehnt die AfD die in jederlei Hinsicht unverantwortliche Idee aus der Umverteilungskiste der LINKEN strikt ab. Ich hatte bereits in der letzten Gemeinderatssitzung in meinem Redebeitrag zum Bericht zu den städtischen Betrieben und zur Beteiligung zur prekären Situation der Finanzen der Verkehrsbetriebe gesprochen, da hatte die LINKE wohl nicht zugehört, aber es gab letzte Woche eine Ausschusssitzung, in der unter anderem die kritische finanzielle Perspektive der VBK eingehend beleuchtet wurde, daran nahm auch ein Mitglied der LINKEN teil. Auf Basis dieser Erkenntnisse hätte die LINKE somit, wenn sie auch nur ein Fünkchen Verantwortungsbewusstsein für dieses Gemeinwesen namens Stadt Karlsruhe besäße, diesen Antrag nach jener Sitzung zurückziehen müssen.

**Stadtrat Wenzel (FW/FÜR):** Wir haben beschlossen, dass die Anträge in den Aufsichtsräten vorberaten werden und wir heute darüber diskutieren, obwohl dies eigentlich schon eine Grundsatzdiskussion geworden ist. Wir haben, das hat die LINKE geschafft, das Thema aufgearbeitet und wir haben Positionen hier gehört. Wir haben uns auch mit unseren Ideen beteiligt, ich möchte jetzt hier aber nicht spezifisch rein gehen, denn ich denke, es ist tatsächlich später wichtig, in den Aufsichtsräten und den Gremien darüber zu reden. Ja, der ÖPNV ist in Karlsruhe schon ein sehr langes Thema, seit 1977 wurde zum Beispiel das Thema Untergrundbahn diskutiert, die jetzt bald fertig gestellt wird, vielleicht hätten wir, ich will nur auf das Thema Finanzen gehen, heute viel einfacher mit dem Thema umgehen können, denn die Belastung dieses Projektes wird in die Haushalte hineingehen.

Herr Löffler hat gezeigt, in welche Richtung die GRÜNEN gehen. Die Citymaut ist in vielen Städten bereits eingeführt, das ist ein Thema, worüber es sich lohnt zu diskutieren, ob wir in diesem oder nächsten Haushalt schon soweit sind, aber es zeigt, der ÖPNV wird vorangetrieben und der Individualverkehr hat es schwer. Ob das hier so von den Bürgern gewollt ist, kann ich nicht beurteilen, aber die Diskussion ist angeregt, und sie wird zeigen, wohin es geht. Mit der ScoolCard und unseren Vorschlägen ist es dahingehend so, dass wir uns wirklich überlegen müssen, wie wir die Gesamtstruktur von A bis Z komplett überdenken. Wir sind bereit, die Gedanken, Wege und Vorschläge mitzugehen und unsere eigenen einzuführen, und deshalb sind wir dankbar, dass wir bei der Scool-Card anfangen, weil es eine Gruppe ist, da pflichte ich bei, bei der es vielleicht den positivsten Effekt hätte. Wie es sich rechnerisch, wie es der Kollege Schnell sagt, mit dem Nutzen und den Gesamtkosten verhält, weiß ich nicht, deshalb freue ich mich auf die weiteren Diskussionen und auf die Aufgabe in den Aufsichtsräten, in denen ich leider nicht bin, das Thema weiter zu diskutieren. Ich bin sicher, in den nächsten fünf sechs Jahren werden wir das Thema ÖPNV mit einer ganz anderen Sichtweise sehen, und dann müssen wir uns tatsächlich überlegen, was auch die Kollegin Uysal sagte, dass ein Gesamtkonzept sein muss und wir die Stadt und

Innenstadt neu bedenken müssen. Lassen Sie uns mal diesen Weg gehen und es wird spannend, wo wir am Ende rauskommen.

**Der Vorsitzende:** Das waren alle Wortbeiträge. Alle Anträge sind in die Aufsichtsräte und anschließend zu einer gemeinsamen Diskussion, ich würde den Hauptausschuss vorschlagen, verwiesen. Zum Hauptausschuss würden wir auch gerne generell in einer Vorlage berichten, wie so die Konzepte anderer Städte sind, was das dann auch für die jeweiligen Finanzierungen und so weiter bedeutet. Ich würde Ihnen zusagen, dass wir versuchen, das rechtzeitig so hinzubekommen, spätestens im März/April, dass wir es dann zu den Haushaltsberatungen miteinander diskutiert haben, sodass wir das dann auch da hineintragen können.

Zur Beurkundung:  
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –  
28. November 2019