

Beschlussvorlage

Federführende Stelle: 612 Sachbearbeitung: Stehr	Drucksache Nr.: 220/2024 1. Ergänzung
---	---------------------------------------

An der Vorlagenerstellung beteiligte Stellen

302 / 605 / 611

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Verwaltungs- und Vorlagenkonferenz	14.01.2025	vorberatend	nichtöffentlich	Freigabe
Technischer Ausschuss	12.02.2025	vorberatend	nichtöffentlich	14 Ja-Stimmen 1 Nein-Stimme 1 Enthaltung
Ortschaftsrat Langenwinkel	20.02.2025	zur Anhörung	öffentlich	
Gemeinderat	24.02.2025	beschließend	öffentlich	

Betreff:

Neubau Klinikum Lahr
- Verkehrliche Erschließung

Beschlussvorschlag:

Beim Regierungspräsidium Freiburg wird für die verkehrliche Erschließung des neuen Klinikstandortes eine neue Anschlussstelle an der B 415 mit der Knotenpunktform gemäß Variante 5 (siehe Tabellen 3 und 4) und der fachlichen Bezeichnung „Plangleiche Lichtsignalanlage (3-armig)“ beantragt. Die Planungsleistungen werden an ein Ingenieurbüro vergeben.

Zusammenfassende Begründung:

Der neue Klinikstandort ist verkehrlich zu erschließen. Hierfür wird der Bau einer neuen Anschlussstelle an der B 415 notwendig. Eine Erschließung über das vorhandene Straßennetz in Langenwinkel und dem Industriegebiet West werden ausgeschlossen. Auf Grundlage einer umfangreichen Aufbereitung der Frage nach der Knotenpunktform soll nun zwischen drei Varianten entschieden werden, um die Planungsleistungen hierfür vergeben und einen Antrag beim Regierungspräsidium Freiburg als zuständige Straßenbaubehörde stellen zu können. Die Verwaltung empfiehlt Variante 5, d.h. eine plangleiche Lichtsignalanlage (3-armig).

Sachdarstellung

Aktuelle Situation und Handlungsnotwendigkeit:

Nach dem Beschluss des Kreistages, einen Neubau des Ortenau Klinikums am Standort Lahr zu realisieren, sowie dem Beschluss des Gemeinderates zu Gunsten des Standortes westlich der Anschlussstelle Langenwinkel und südlich der B 415 auf der Gemarkung Langenwinkel hat sich die Verwaltung intensiv mit dem Thema der verkehrlichen Erschließung dieses Standortes befasst und stand dabei in engem Austausch mit dem Regierungspräsidium Freiburg (im Folgenden nur noch RP genannt) als zuständige Straßenbaubehörde.

Zur Beantwortung der verkehrlichen Fragestellungen, u.a. wieviel Verkehr durch das Klinikum erzeugt wird, wie sich der Verkehr auf das umliegende Straßennetz verteilt, welche Auswirkungen es auf die benachbarten Knotenpunkt gibt und insbesondere welche Knotenpunktformen für eine neue Anschlussstelle an der B 415 grundsätzlich in Frage kommen, wurde das Fachbüro Fichtner Water & Transportation aus Freiburg hinzugezogen. Anhand der Stellungnahmen des Fachbüros hat das RP einer neuen Anschlussstelle an der B 415 sowohl für den Rettungsverkehr als auch den gesamten Quell- und Zielverkehr bereits grundsätzlich zugestimmt.

Das Planungsbüro RS Ingenieure aus Achern hat im Auftrag der Stadt Lahr aufbauend auf den Stellungnahmen des Fachbüros Fichtner Water & Transportation eine Machbarkeitsstudie für ausgewählte Knotenpunktformen mit Kostenschätzungen und Plandarstellungen erstellt.

Diese Unterlagen bilden die Grundlage für die Gremienberatungen. Nach der Entscheidung des Gemeinderates, welche Knotenpunktform realisiert werden soll, beantragt die Stadt Lahr diesen beim RP und vergibt die weiteren Planungsleistungen der Leistungsphasen nach der HOAI an ein Ingenieurbüro. Das Baurecht wird über einen planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan geschaffen.

Zielsetzung:

Ziel ist die Erschließung des neuen Klinikstandortes über eine neue Anschlussstelle an der B 415. Mit dieser Beschlussvorlage soll eine Entscheidung bzgl. der Knotenpunktform herbeigeführt werden, damit die Planungs- und Genehmigungsprozesse fortgesetzt werden können.

Maßnahmen:

Der Bau einer neuen Anschlussstelle an der B 415 zur Erschließung des neuen Klinikstandortes stellt die mit dieser Beschlussvorlage zu beratende Maßnahme dar. Im Folgenden wird der bisherige Prozess seit den Beschlüssen zum Neubau sowie zum Standort schrittweise erläutert. Zum besseren Verständnis können die Anlagen herangezogen werden.

Schritt 1: Verkehrliche Untersuchung verschiedener Knotenpunktformen

(Anlagen 1.1-1.4)

Bei der Planung einer neuen Anschlussstelle sind die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) und die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu berücksichtigen. Ausschlaggebend für die Empfehlungen bzgl. der Knotenpunktform sind u.a. die Anzahl der Anbindungen, die mit dem neuen Knotenpunkt geschaffen werden sollen, und die Entwurfsklassen der anzubindenden Straßen. Die B 415 ist der Entwurfsklasse II zuzu-

ordnen, die vom Knotenpunkt abzweigende Straße in Richtung Klinikum sowie ggf. noch eine weitere abzweigende Straße in Richtung Industriegebiet West der Entwurfsklasse III.

Das Fachbüro Fichtner Water & Transportation hat zunächst sechs verschiedene Knotenpunktformen untersucht, die allesamt eine **Erschließung sowohl des neuen Klinikstandortes als auch des Industriegebietes West** (inkl. potenzieller Erweiterungsflächen in Anlehnung an den FNP) ermöglichen. Von den sechs Varianten halten vier die RIN/RAL ein, d.h. sie entsprechen genau der Empfehlung oder übertreffen diese. Zwei Varianten halten die RIN/RAL nicht ein. Die nachfolgende Tabelle 1 dient als erste Übersicht. Dargestellt werden die Varianten 1-5 und die Variante 7. Die Variante 6, Erschließung über das vorhandene Straßennetz, wurde bereits in den ersten Diskussionsrunden verworfen (siehe Absatz Alternativ geprüfte Maßnahmen auf Seite 8).

Variante 1	Teilplangleicher Knotenpunkt (Lichtsignalanlage auf B 415 mit Rampe und Brücke über B 415)	RIN/RAL eingehalten
Variante 2	Teilplanfreier Knotenpunkt mit halbseitigem Kleeblatt	RIN/RAL eingehalten
Variante 3	Teilplanfreier Knotenpunkt mit paralleler Rampenführung	RIN/RAL eingehalten
Variante 4	Plangleicher Turbo-Kreisverkehr	RIN/RAL nicht eingehalten
Variante 5	Plangleiche Lichtsignalanlage (4-armig)	RIN/RAL nicht eingehalten
Variante 7	Teilplanfreier Kreisverkehr (vgl. „Ruster Kreisel“)	RIN/RAL eingehalten

Tabelle 1

Das Fachbüro hat als Zusammenfassung der umfangreichen Untersuchungen, Darstellungen und Erläuterungen einen **Variantenvergleich** mit Bewertung vorgenommen (siehe Anlage 1.4 und darin Anlage 9.1 auf PDF-Seite 102). Die Varianten werden anhand der fünf Oberkriterien Leistungsfähigkeit, Kosten, Bauablauf, Sicherheitstechnische Beurteilung und Flächenverbrauch mit insgesamt 12 Unterkriterien bewertet. Der Vergleich beinhaltet keine Gewichtung der Kriterien.

Einerseits lag mit dem Variantenvergleich eine erste gutachterliche Einschätzung vor, andererseits wurde daraus deutlich, dass weitere Schritte erforderlich sind, bevor eine Entscheidung getroffen werden kann. Insbesondere die Bewertung der **Kosten**, aber auch die des **Flächenverbrauchs** erfolgte auf der Grundlage erster Annahmen ohne Vorentwürfe. Erst im Rahmen der **Machbarkeitsstudie** (siehe Schritt 2) konnte der Flächenverbrauch in Vorentwürfen konkretisiert werden und auch Kostenschätzungen waren dann möglich.

Schritt 2: Machbarkeitsstudie zu ausgewählten Knotenpunktformen

(Anlagen 2.1-2.4)

Zunächst wurden vier der sechs zuvor verkehrlich untersuchten Knotenpunktformen vom Planungsbüro RS Ingenieure vertiefend hinsichtlich einer **baulichen Umsetzung** geprüft. Die Varianten 1 und 2 wurden aufgrund des Flächenverbrauchs und der damit verbundenen Einschränkungen bei der Planung des Klinik-Campus nicht weiterverfolgt.

Die vier verbleibenden Varianten sind in der folgenden Tabelle 2 dargestellt. Es wurden bewusst zwei richtlinienkonforme und zwei nicht richtlinienkonforme Knotenpunktformen ausgewählt, da die Richtlinienkonformität nicht schon vor Bearbeitung der Machbarkeitsstudie als ein mögliches Ausschlusskriterium definiert werden sollte. Die vier ausgewählten Varianten wurden in der Machbarkeitsstudie aber diesbezüglich neu nummeriert – Varianten 1 und 2 richtlinienkonform, Varianten 3 und 4 nicht richtlinienkonform.

In der folgenden Tabelle 2 werden die vier ausgewählten Knotenpunktformen hinsichtlich der Verkehrsführung stichpunktartig beschrieben und es werden die geschätzten Baukosten (inkl. Planungskosten) sowie die vrstl. Bauzeit abgebildet. Die **Verkehrsführung auf dem Klinikgelände** – dazu zählen Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, Rettungsverkehr, Betriebs- und Versorgungsverkehr und querender land-/forstwirtschaftlicher Verkehr – wird parallel in enger Abstimmung aller Beteiligten bearbeitet. Die **Schnittstellen** werden beiderseits berücksichtigt. In der Tabelle 2 liegt der Fokus aber auf dem Knotenpunkt.

Variante 1	Teilplanfreier Knotenpunkt mit paralleler Rampenführung <ul style="list-style-type: none"> • Aus- und Einfädeln von der bzw. auf die B 415 über parallel zur B 415 verlaufende Rampen • Querung der B 415 über ein Brückenbauwerk • Fuß- und Radverkehrsführung auf einem straßenbegleitenden Weg, auf dem Brückenbauwerk vorfahrtsberechtigt bei der Querung der beiden Rampen-Einmündungen 	13,5 Mio. €	2 Jahre
Variante 2	Teilplanfreier Kreisverkehr (vgl. „Ruster Kreisel“) <ul style="list-style-type: none"> • Aus- und Einfädeln von der bzw. auf die B 415 über parallel zur B 415 verlaufende Rampen • Querung der B 415 über ein Brückenbauwerk, welches als Kreisverkehr ausgebildet wird • Fuß- und Radverkehrsführung auf einem straßenbegleitenden Weg, auf dem Brückenbauwerk/am Kreisverkehr wartepflichtig bei der Querung der beiden Rampen-Einmündungen (Empfehlung bei Kreisverkehren außerorts) 	21,6 Mio. €	2,5 Jahre
Variante 3	Plangleicher Turbo-Kreisverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Kreisverkehr auf der B 415 mit zwei Fahrstreifen pro Richtung auf der B 415 • ein Fahrstreifen in den Zufahrten vom Klinikstandort und vom Industriegebiet West, zusätzlicher Bypass als Rechtsabbiegestreifen vom Industriegebiet West auf die B 415 • eigenständige/unabhängige Fuß- und Radverkehrsführung mit Brückenbauwerk zur Querung der B 415 	8,9 Mio. €	1,75-2 Jahre
Variante 4	Plangleiche Lichtsignalanlage (4-armig) <ul style="list-style-type: none"> • Lichtsignalanlage auf der B 415 mit zwei Geradeausfahrstreifen, einem Rechts- und einem Linksabbiegestreifen auf der B 415 aus beiden Richtungen kommend, wobei der Rechtsabbieger von der B 415 aus Richtung Autobahn kommend als freier Rechtsabbieger zum Klinikum realisiert werden kann • zwei Fahrstreifen (geradeaus und rechts gemeinsam, links eigenständig) in den Zufahrten vom Klinikstandort und vom Industriegebiet West • Fuß- und Radverkehrsführung auf einem straßenbegleitenden Weg mit gesicherter Querung der B 415 über eine eigene Ampelphase im Signalprogramm 	6,5 Mio. €	1 Jahr

Tabelle 2

Diese vier Varianten dienen als Grundlage für einen **Abstimmungstermin beim RP** mit Teilnahme u.a. des Regierungspräsidenten Carsten Gabbert und des Oberbürgermeisters Markus Ibert. Als wesentliches Ergebnis ging hervor, dass das RP die beiden richtlinienkonformen Varianten 1 und 2 als zuständige Straßenbaubehörde genehmigen kann und bei Vorlage der erforderlichen Unterlagen auch genehmigen wird, für die beiden **nicht richtlinienkonformen Varianten 3 und 4** hingegen ein Antrag beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr gestellt werden muss.

Neben der nicht einschätzbaren Bearbeitungszeit des Antrags werden grundsätzlich **kaum Chancen für eine Genehmigung** gesehen, da nachzuweisen ist, dass eine richtlinienkonforme Variante aus wichtigen Gründen nicht umsetzbar ist. Der Flächenverbrauch und die Kosten stellen dabei keine wichtigen Gründe dar. Ein wichtiger Grund wäre bspw. eine eingeschränkte Flächenverfügbarkeit aufgrund des Flächenlayouts für das Klinikum inkl. Außenanlagen in Verbindung mit einem schwierigen Grundstückszuschnitt. Dieser Nachweis kann unter den genannten Voraussetzungen für den hier geplanten Knotenpunkt nicht erbracht werden.

Schritt 3: Prüfung einer vorrangigen Erschließung des Klinikstandortes und späteren Erschließung des Industriegebietes West

(Anlagen 3.1-3.4)

Zu Projektbeginn beinhaltete die Aufgabenstellung neben der verkehrlichen Erschließung des Klinikstandortes auch eine Erschließung des Industriegebietes West mit seinen potenziellen Erweiterungsflächen in Richtung Nordwesten. Hintergrund waren frühere politische Diskussionen um eine neue B 415-Anschlussstelle im Zusammenhang mit der Ansiedlung der Asphaltmischanlage im Industriegebiet West. Beim RP würde somit ein vierarmiger Knotenpunkt beantragt werden, auch wenn der vierte Arm zur Erschließung des Industriegebietes West erst zu einem späteren Zeitpunkt hergestellt werden würde.

Da sich aus den vorherigen Schritten lediglich die Varianten 1 und 2 als realistisch umsetzbare Knotenpunktformen herauskristallisierten, sollten zusätzlich Varianten untersucht werden, die über den neuen Knotenpunkt, hier eine **dreiarmlige Lichtsignalanlage**, lediglich den Klinikstandort erschließen und für das Industriegebietes West andere Erschließungsmöglichkeiten aufzeigen. Unter diesen Voraussetzungen empfiehlt die RIN eine dreiarmlige Lichtsignalanlage an der B 415, die **vom RP genehmigt** werden könnte. Somit wurden wiederum das Fachbüro Fichtner Water & Transportation und das Planungsbüro RS Ingenieure mit der Ergänzung der bereits vorliegenden Untersuchungen um diese Variante(n) beauftragt.

Dabei fand eine erneute Rückkopplung mit dem Landratsamt Ortenaukreis statt, welches den Neubau der **Kreisstraße 5344** zwischen Ringsheim und Lahr plant. Da sich beide Vorhaben auf die Anschlussstelle Langenwinkel und insbesondere den Knotenpunkt an der nördlichen Rampe und der Raiffeisenstraße auswirken, war eine regelmäßige Abstimmung erforderlich.

Die detaillierten Ergebnisse der beiden Büros sind den Anlagen zu entnehmen. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass eine **dreiarmlige Lichtsignalanlage** an der B 415 den Verkehr am neuen Knotenpunkt leistungsfähig und sicher abwickeln kann. Zudem ist eine verkehrliche Erschließung des Industriegebietes West insbesondere im Falle einer späteren Erweiterung auch über andere Wege möglich, bspw. die Dr. Georg-Schaeffler-Straße gemäß FNP. Dort können weitere kostenträchtige Erschließungsmaßnahmen erforderlich werden.

Die folgende Tabelle 3 zeigt die verbleibenden drei Varianten, die nach umfangreicher Aufbereitung in einem fortgeschriebenen Variantenvergleich gegenübergestellt werden (siehe Schritt 4 unten).

Variante 1	Teilplanfreier Knotenpunkt mit paralleler Rampenführung	13,5 Mio. €	2 Jahre
-------------------	---	-------------	---------

Beispielbild

Variante 2	Teilplanfreier Kreisverkehr (vgl. „Ruster Kreisel“)	21,6 Mio. €	2,5 Jahre
-------------------	---	-------------	-----------

Beispielbild

Variante 5	Plangleiche Lichtsignalanlage (3-armig)	3,5 Mio. €	1 Jahr
-------------------	---	------------	--------

Beispielbild

Variante 6*	Plangleiche Lichtsignalanlage (3-armig) + 1 Brückenbauwerk	7,5 Mio. €	
-------------	--	------------	--

Tabelle 3

*Die Variante 5 ist gleichzeitig Grundlage für Variante 6, welche die Errichtung eines Brückenbauwerks über die B 415 unabhängig vom Bau der dreiarmligen LSA, d.h. ggf. zu einem späteren Zeitpunkt, beinhaltet. Dieses Brückenbauwerk könnte an zwei Stellen realisiert werden, wobei die Rampe südlich der B 415 jeweils an die Verkehrswege auf dem Klinikgelände anschließen würde. Das Brückenbauwerk würde zu einem späteren Zeitpunkt zusätzliche Kosten von ca. 4 Mio. € (zzgl. Baukostensteigerung je nach Realisierungszeitpunkt) verursachen.

Schritt 4: Fortgeschriebener Variantenvergleich als Entscheidungsgrundlage

Die vorherigen Schritte zeigen, dass sich die Verwaltung intensiv mit der verkehrlichen Erschließung befasst hat. Sie empfiehlt den Gremien schließlich, über die in den beiden folgenden Tabelle gegenübergestellten Varianten zu beraten. Es handelt sich um einen **fortgeschriebenen Variantenvergleich** des Fachbüros und der Verwaltung, der vom ersten Variantenvergleich (siehe Schritt 1) abweicht. Bei jedem Unterkriterium können max. 5 Punkte erreicht werden. Es gilt: Je höher die Punktzahl desto besser die Bewertung.

Die folgende Tabelle 4 zeigt die Bewertung **ohne eine Gewichtung** der Kriterien.

Kriterium (max. 5 Punkte)	Variante 1	Variante 2	Variante 5
Leistungsfähigkeit			
in den Spitzenstunden	5	5	4
außerhalb der Spitzenstunden	5	5	2
Auswirkungen auf freien Verkehrsfluss auf B 415	5	5	2
SUMME	15	15	8
Kosten			
Herstellung (≤5 Mio. € = 5 Punkte, 6-10 Mio. € = 4 Punkte, 11-15 Mio. € = 3 Punkte, 16-20 Mio. € = 2 Punkte, 21-25 Mio. € = 1 Punkt)	3	1	5
Unterhalt/Pflege	1	1	3
SUMME	4	2	8
Bauablauf			
Beeinträchtigung des Verkehrsablauf auf B 415	2	2	5
Bauzeit	2	1	5
SUMME	4	3	10
Verkehrssicherheit			
Unfallzahlen	4	4	3
Unfallschwere	3	3	2
SUMME	7	7	5
Flächenverbrauch			
direkt durch Verkehrsanlagen	3	4	5
indirekt durch nicht nutzbare Nebenflächen	1	4	5
SUMME	4	8	10
GESAMTSUMME	34	35	41

Tabelle 4

Abschließend wurde eine Gewichtung der Kriterien vorgenommen. Die Leistungsfähigkeit, die Kosten und die Verkehrssicherheit sind Kriterien, die auch nach dem Bau Auswirkungen zeigen. Sie werden deshalb **doppelt gewichtet**. Das Ergebnis ist in der folgenden Tabelle 5 dargestellt.

Kriterium		Variante 1	Variante 2	Variante 5
Leistungsfähigkeit	(doppelt gewichtet)	30	30	16
Kosten	(doppelt gewichtet)	8	4	16
Bauablauf		4	3	10
Verkehrssicherheit	(doppelt gewichtet)	14	14	10
Flächenverbrauch		4	8	10
GESAMTSUMME		60	59	62

Tabelle 5

Alternativ geprüfte Maßnahmen:

Neben der Erschließung über einen neuen Knotenpunkt an der B 415 wurde die Erschließung über das vorhandenen Straßennetz in Langenwinkel oder über das Industriegebiet West in Verbindung mit einem neuen Brückenbauwerk über die B 415 geprüft. Die Erschließung über das vorhandene Straßennetz in Langenwinkel konnte direkt aufgrund der jahrelangen Erfahrungen am jetzigen Standort ausgeschlossen werden. Beim Industriegebiet West war ein Fahrzeitenvergleich für den Rettungsverkehr ausschlaggebend dafür, diese Erschließungsvariante nicht weiterzuverfolgen.

Erwartete finanzielle und personelle Auswirkungen:

- Die finanziellen/personellen Auswirkungen können aufgrund ihrer Komplexität nicht sinnvoll in der Übersichtstabelle dargestellt werden und sind daher in der Sachdarstellung oder als Anlage beigefügt

Finanzierung:

Ist die Maßnahme im Haushaltsplan berücksichtigt?		
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten	<input type="checkbox"/> Nein
Ist die Maßnahme in der mittelfristigen Planung berücksichtigt?		
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten	<input type="checkbox"/> Nein

Förderung:

Nach aktuellem Stand wird voraussichtlich nur die neue Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, die mit dem Bau des neuen Knotenpunktes entstehen wird, zuwendungsfähig sein. Eine Anfrage beim Bundesamt für Logistik und Mobilität hinsichtlich einer Bundesförderung und beim RP Freiburg hinsichtlich einer Landesförderung wurde **negativ beschieden**, da es sich um eine reine Erschließungsmaßnahme handelt, welche nicht zuwendungsfähig ist.

Zeitplan:

Im April 2025 soll der Planungsauftrag vergeben werden. Je nach Variante wird die Planung ca. 6-9 Monate in Anspruch nehmen, sodass die Ausschreibung bestenfalls noch Ende 2025 oder erst Anfang 2026 erfolgen kann. Der Baubeginn ist von vielerlei Faktoren abhängig, u.a. vom Artenschutz. Nach aktuellem Stand soll spätestens im September 2026 mit dem Bau des Knotenpunktes begonnen

werden. Bei einer verzögerungsfreien Umsetzung der Variante 5 (dreiarmlige LSA), wäre der Knotenpunkt bereits zum Baubeginn des Klinikums hergestellt und für den Baustellenverkehr nutzbar.

Tilman Petters

Stefan Löhr

Martin Stehr

Anlage(n):

Anlage 0

Anlage 1.1: Erste Stellungnahme Fichtner Water & Transportation

Anlage 1.2: Zweite Stellungnahme Fichtner Water & Transportation

Anlage 1.3: Dritte Stellungnahme Fichtner Water & Transportation

Anlage 1.4: Vierte Stellungnahme Fichtner Water & Transportation

Anlage 2.1: Lageplan Variante 1 RS Ingenieure

Anlage 2.2: Lageplan Variante 2 RS Ingenieure

Anlage 2.3: Lageplan Variante 3 RS Ingenieure

Anlage 2.4: Lageplan Variante 4 RS Ingenieure

Anlage 3.1: Fünfte Stellungnahme Fichtner Water & Transportation

Anlage 3.2: Lageplan Variante 5 RS Ingenieure

Anlage 3.3: Machbarkeitsstudie Erschließung IG West RS Ingenieure

Anlage 4.4: Lageplan Variante 6 RS Ingenieure

Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzuteilen. Ein befangenes Mitglied hat sich in der öffentlichen Sitzung in den Zuhörerbereich zu begeben und in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1-5 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg zu entnehmen.