

# Stadt Sankt Augustin

## Rahmenplanungsbeirat „Verkehrslandeplatz Hangelar“

### N i e d e r s c h r i f t

zur 1. – konstituierenden - Sitzung des Rahmenplanungsbeirates „Verkehrslandeplatz Hangelar“ am 10.12.2015

**Sitzungsort:** Rathaus (Kleiner Ratssaal), Markt 1, 53757 Sankt Augustin  
**Beginn:** 18.00 Uhr  
**Ende:** 20.00 Uhr

#### **Anwesend waren:**

Vorsitzender  
Schell, Georg

CDU-Fraktion  
Rempis, Diana

SPD-Fraktion  
Knülle, Marc  
Kourkoulos, Jörg  
Seifen, Torsten

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Metz, Martin

FDP-Fraktion  
Kammel, Jürgen

Fraktion AUFBRUCH  
Schmidt, Carmen

#### **Vertreter der Verwaltung**

Herr Gleß  
Herr Knipp

**Außerdem waren anwesend:**

Herr Noky	Planungsbüro BKR
Frau Schipperts	Planungsbüro BKR
Herr Wirtz	Firma Peutz
Herr Dr. Jobst	Stadt Bonn
Frau Heilen	
Herr Heistermann	
Herr Wittkamp	

**Tagesordnung:**

Seite:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden Herrn Georg Schell   | 3 |
| 2. Anerkennung der Tagesordnung  | 3 |
| 3. Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung | 3 |
| 4. Bestellung eines Protokollführers   | 3 |
| 5. Bericht über die bisherigen Arbeiten zum Rahmenplan „Verkehrslandeplatz Hangelar“, sowie Ausblick   | 3 |
| 6. Anfragen und Mitteilungen   | 9 |

**1. Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden, Herrn Georg Schell**

Der Ausschussvorsitzende begrüßte die anwesenden Mitglieder des Beirates sowie Zuschauer. Er stellte heraus, dass die Geschäftsordnung des Rahmenplanungsbeirates auch Fragen der Zuschauer zulasse.

**2. Anerkennung der Tagesordnung**

Die mit der Einladung vom 25.11.2015 zur 1. – konstituierenden - Sitzung des Rahmenplanungsbeirates „Verkehrslandeplatz Hangelar“ am 26.11.2015 übersandte Tagesordnung wird anerkannt.

**3. Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung**

Der Vorsitzende stellte die Beschlussfähigkeit, die rechtzeitige und formgerechte Einladung fest und eröffnete die Sitzung. Anträge zur Tagesordnung lagen nicht vor.

**4. Bestellung eines Protokollführers**

Der Vorsitzende stellte fest, dass der gemäß Beschlussvorschlag benannte Schriftführer für diese Sitzung, Herr Oliver Becker, krankheitsbedingt nicht anwesend sei. Er schlug vor, auf Grundlage des Tonmitschnitts ein Protokoll anfertigen zu lassen. Damit zeigte sich der Beirat einverstanden.

**5. Bericht über die bisherigen Arbeiten zum Rahmenplan „Verkehrslandeplatz Hangelar“, sowie Ausblick**

Herr Noky, Frau Schippers und Herr Wirtz vom Planungsbüro BKR Aachen stellten die bisherigen Ergebnisse des Rahmenplans zum Verkehrslandeplatz Hangelar mittels einer Powerpointpräsentation vor.

Anmerkung: Die Präsentation ist dem Protokoll als Anlage beigefügt.

Der Vorsitzende bedankte sich zunächst für die Ausführungen. Er begrüße es, dass hinsichtlich der Lärmmessungen seiner Anregung entsprechend eine Ist-Messung durchgeführt worden sei.

Herr Knülle merkte an, dass es wichtig sei, auch die Sommermonate in die Lärmmessungen mit einzubeziehen, da dann das Empfinden der Bevölkerung hinsichtlich der Flugbewegungen deutlich größer sei. Insofern stelle er die Frage, ob beabsichtigt sei, im kommenden Sommer weitere Messungen durchzuführen. Weiterhin habe er dem Vortrag entnommen, dass Messungen und Gutachten von ortsansässigen Unternehmen zugrunde gelegt worden seien. Hier könnten Untersuchungen von neutraleren Stellen sicherlich für mehr Transparenz und Akzeptanz sorgen. Insofern stelle er die Frage, ob dies noch vorgesehen sei.

Herr Metz bedankte sich zunächst für den Vortrag. Er fragte, inwieweit die Stadt bauplanungsrechtliche Steuerungsmöglichkeiten habe. Diese Frage sei auch bereits in der Vergangenheit aufgekommen, sodass er um Auskunft bitte, ob es hierzu neue Erkenntnisse gebe.

Hinsichtlich der Untersuchungen zu den Lärmemissionen merkte er an, dass in dem Vortrag zum Thema „Fluglärm“ keine Aussage getroffen worden sei. Er fragte, ob es eine Möglichkeit gebe, diese in die Berechnungen mit einfließen zu lassen.

Frau Schmidt fragte, welcher Art die erwähnten Erweiterungsbedarfe der ansässigen Betriebe seien.

Herr Heistermann stimmte Herrn Knülle zu, dass im Sommer die Lärmbelastung größer sei. Auf den dargestellten Grafiken habe er die Tankstelle vermisst, welche einen erheblichen Emissionspunkt darstelle.

Weiterhin seien seiner Einschätzung nach einige Lärmemissionen nicht richtig dargestellt, beispielsweise am Gebäude des ALT.

Eine wesentliche Lärmquelle seien auch Rundflüge von Hubschraubern, welche insbesondere an Wochenenden von der Tankstelle aus starteten. Hier sollten ebenfalls Messungen erfolgen.

Herr Wittkamp sagte, dass abends nach 22.00 Uhr regelmäßig keine Flugbewegungen mehr feststellbar seien. Ferner sollten die Lärmberechnungen differenziert betrachtet werden. So gebe es Bodenlärm durch Verkehr- und Gewerbelärm sowie den Lärm vom Bodenverkehr des Flugbetriebs. Insbesondere bei Letzterem sei zu klären, welcher Teil dem Luftrecht und welcher Teil dem Bauplanungsrecht unterliege. So sei der Tower ein flugrechtliches Gebäude. Hier stelle sich, wie bereits durch Herrn Metz angesprochen, die Frage, inwieweit dafür das Bauplanungsrecht anwendbar sei. Gleiches gelte für das Rollfeld und die Hangars.

Die Arbeitszeiten des ADAC lägen zwischen 07.30 und 16.45 Uhr. Danach würden nur noch einzelne Wartungen durchgeführt. Auch dies müsse bei den Lärmberechnungen Berücksichtigung finden.

Herr Noky sagte, dass man sicherlich auch im Sommer bis in den Spätherbst entsprechende Messungen durchführen könne, solange dies die Zeitschiene hergebe. Dies gelte auch für Emissionsmessungen zur Ermittlung der Schallleistungspegel der Hubschrauber sowie für die angesprochenen Rundflüge. Das setze jedoch voraus, dass seitens des Betreibers eine entsprechende Umgebung bereitgestellt werde. Hierzu wären Messungen entlang einer gedachten Messlinie von mehreren Seiten erforderlich, aufgrund derer dann gemittelte Werte in Ansatz gebracht werden könnten.

Zur Ermittlung des Beurteilungspegels zum Wirkpegel führte er aus, dass er die Einwände verstehe. Allerdings sei es vom Gesetzgeber so vorgegeben, dass der Lärm, welcher innerhalb eines Zeitfensters von 16 Stunden entstehe, auf diese Zeit verteilt werde. Im Falle einer allgemeinen Wohnbebauung gebe es gemäß der TA Lärm allerdings für die Beurteilung von Gewerbelärm festgelegte Ruhezeiten, und zwar werktags zwischen 06.00 und 07.00 Uhr sowie von 20.00 bis 22.00 Uhr. Geräusche, welche in dieser Zeit entstehen, würden bei der Beurteilung mit einem sogenannten „Lästigkeitszuschlag“ versehen.

Die Berechnung des Fluglärms sei nicht Gegenstand der Beauftragung seines Planungsbüros. Hier sei ggf. zu klären, ob der Auftrag dahingehend erweitert werden sollte.

Bezüglich der angesprochenen Tankstelle sagte er, dass man sich noch mitten im Prozess befinde. Hier fehlten noch einige Nutzungsangaben wie Art und Dauer des Geräusches.

Hinsichtlich des Themas „Isophone um die Ecke“ sagte er, dass dies der Richtwirkung geschuldet sei. Flächenquellen hätten eine Richtcharakteristik, welche in einem Winkel von 90° von der jeweiligen Fläche abstrahlten. Dies sei im Vortrag so auch richtig dargestellt worden.

Zum Thema „ADAC“ sagte er, man habe festgestellt, dass die Geräuscentwicklung von Wartungsarbeiten auch nur zu den entsprechenden Arbeitszeiten anfielen. Dies sei in den Berechnungsmodellen auch so entsprechend berücksichtigt.

Herr Wirtz ergänzte, dass es bei dem Verkehrslandeplatz keine Planfeststellungsgrenze gebe. Die Vorfelder seien in baulicher Hinsicht mit Sicherheit betriebsnotwendige Flächen, welche nicht der Bauleitplanung unterlägen. Hier bedürfe es einer Abstimmung im Zuge des Bebauungsplanverfahrens. Im Prozess zur Erstellung der Rahmenplanung sei diese Frage nicht genau zu beantworten. Die von Fau Schmidt angesprochenen Bedarfe stellten sich unterschiedlich dar. Zum einen gebe es die Vereine, welchen es um die Unterbringung von Flugzeugen sowie um Sozialräume gehe. Zum anderen gebe es Erweiterungsbedarfe im gewerblichen Bereich.

Frau Schmidt fragte ergänzend, ob es die Möglichkeit gebe, eine in Richtung der Wohnbebauung quasi als Schallschutz fungierende Bebauung noch weiter zu forcieren.

Herr Wirtz sagte, dass es diese Möglichkeit sicherlich grundsätzlich gebe. Jedoch müsse geprüft werden, ob dies in einem spürbaren Umfang geschehen könne.

Herr Gleiß sagte, dass es nicht darum gehe, ein bauliches Entwicklungskonzept zu erstellen, sondern eine Rahmenplanung. Ziel sei es zu ermitteln, wie man mit diesem Gebiet umgehe.

Zur Bestandsanalyse sagte er, dass er diese, die eruierten Sektoren betreffend, für umfassend halte. Sie müsse allerdings noch mehr Tiefenschärfe erhalten, um die Möglichkeit zu geben, noch weitere Schlussfolgerungen ziehen zu können. Dies diene der Erstellung einer Rahmenplanung für alle möglichen Planungssektoren, insbesondere des Lärms. Im Übrigen trage auch die Güterverkehrstrasse entlang der A59 zur Lärmbelastung bei.

Es sei deutlich herausgestellt worden, dass das gesamte Gebiet sowie die angrenzenden Flächen einer Eignung zur Erholungsnutzung sowie als Biotopverbund unterlägen. Hier müsse die Frage geklärt werden, was eine Rahmenplanung leisten könne, um dies noch stärker als bisher zu qualifizieren und außerdem der Öffentlichkeit einer noch größeren Nutzung zuführen zu können.

Hinsichtlich der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten sollten Betriebe zusehen, sich innerbetrieblich umzustrukturieren, um eine zukunftsgerechte Perspektive zu entfalten, anstatt auf quantitative Erweiterung in der Fläche zu setzen.

Herr Dr. Jobst fragte, ob es Berechnungen nach der TA Luft oder anderen Lärmvorschriften gebe, welche besser abbildeten, dass es sich um Spitzenwerte handle. Weiterhin fragte er, inwieweit sich die unterschiedlichen Klassifizierungen

zum Wassereinzugsgebiet hinsichtlich Restriktionen bei der Bebauung oder der Nutzung unterschieden.

Herr Noky sagte, dass die Berechnungshöhen bei 1,50 Meter sowie 7,10 Meter gelegen hätten.

Hinsichtlich der Spitzenwerte führte er aus, dass mehrere Pegelspitzen auch insgesamt in die Bildung des gesamten Beurteilungspegels einfließen. Dabei diene die angesprochene TA Luft lediglich der Beurteilung von Schadstoffen, welche sich in der Luft befänden, jedoch nicht der Beurteilung von Lärmemissionen. Die TA Lärm sehe getrennt nach Tages- und Nachtzeit Emissionsrichtwerte vor. Für den Tageszeitraum gelte dabei ein Richtwert von 55 dbA. Dabei dürften einzeln auftretende Spitzenpegelereignisse den Tagwert um nicht mehr als 30 dbA überschreiten.

Frau Schippers ergänzte, dass es Wasserschutzrichtlinien gebe, in welchen die einzelnen Genehmigungspflichten geregelt seien.

Herr Metz sagte, dass sowohl der Bodenlärm als auch der Fluglärm die entscheidenden Kriterien seien. Hier seien die Messungen von entscheidender Bedeutung. Man werde jedoch nicht dazu kommen, für jede Form von Fluggerät die geeignete Maßnahmen zu finden, um den jeweiligen Lärm zu reduzieren.

Es sei auch die Frage zu klären, was Bodenlärm genau sei. Dieser könne sowohl aus Fluglärm als auch aus Gewerbelärm bestehen.

Er halte es für falsch, die Grenze zu einem Bebauungsplan an der öffentlichen Zugänglichkeit zu ziehen.

Herr Gleß sagte, dass man versucht habe, genau diesen Punkt mit der Bezirksregierung zu klären. Es gebe dazu bis heute von dort keine zufriedenstellende Antwort. Das führe ihn zu dem Schluss, dass man zunächst Geltungsbereichsgrenzen festlegen sollte, welche dann im Zuge der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange überprüft würden. Seiner Einschätzung nach könne man mit der Geltungsbereichsgrenze bis zu den Grundstücken gehen, welche unmittelbar mit dem Flugbetrieb in Verbindung stünden. Demnach seien auch die an die Vorfelder angrenzenden Gebäude in den Geltungsbereich mit aufzunehmen.

Herr Knülle bat um Auskunft hinsichtlich des Zeitplans, insbesondere im Hinblick auf die Erwartung von konkreten Ergebnissen sowie der Einbeziehung der Bevölkerung.

Herr Wirtz antwortete, dass es beispielsweise hinsichtlich der Naherholung eine Abwägungsentscheidung gebe, ob zur Lärmabschirmung ein zusätzliches Gebäude errichtet werden könnte, oder ob dies der Naherholung abträglich wäre. So sei im Ausblick gesagt worden, dass man im ersten Halbjahr beabsichtige, Varianten zu entwickeln, um daraus einen Rahmenplanentwurf zu erstellen. Hinsichtlich des Lärms sei dann jedoch noch zu klären, inwieweit in den Sommermonaten noch einmal gemessen werden sollte und die Ergebnisse in diesen Entwurf einfließen sollten.

Herr Gleß führte aus, dass heute sicherlich nicht alle noch zu eruiierenden Parameter festgelegt werden könnten. Er schlage daher vor, dass die Verwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro die noch zusätzlich zu erhebenden Kriterien erarbeite. Diese sollten dann dem Rahmenplanungsbeirat vorgelegt werden,

welcher dann abschließend über den Aufwand und den neu zu erteilenden Auftrag abstimmen sollte.

Herr Knülle fragte, ob der Teilbereich der Lärmmessung seinerzeit noch nicht Bestandteil des erteilten Auftrages gewesen sei.

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass der Rahmenplanungsbeirat die Entwicklung des Gebietes angehe. Dabei seien die Lärmemissionen, welche sich aus dem Gewerbe ergäben, mit zu berücksichtigen. Beim Flugverkehr bewege man sich in einem anderen Zuständigkeitsbereich. Es sei wichtig, dass diese Pegel im Bereich der Wohnbebauung nicht entsprechend zunehmen. Seinem Verständnis nach sollte geprüft werden, inwieweit eine zusätzliche Bebauung den Lärm sogar reduzieren könnte. Dies sei auch so geschehen.

Hinsichtlich des Fluglärms sehe er sicherlich die Möglichkeit, im ersten Halbjahr weitere Messungen durchzuführen. Aktuell würden bereits permanente Bodenlärmmessungen durchgeführt.

Er schließe sich daher dem Vorschlag des Herrn Gleß an, den Auftrag entsprechend neu auszuformulieren. So könne auch die Zeitschiene des ersten Halbjahres gehalten werden.

Herr Dr. Just sagte, dass die Stadt Bonn als ökonomischer Teilhaber des Flugplatzes an den Planungen sehr interessiert sei. Andere Teile der Stadt Bonn verfolgten aber auch mit Interesse die Bemühungen um eine Verbesserung des Fluglärms. Er rege an, dass man auf den Betreiber des Flugplatzes einwirke, die dort stationierten Flieger zu einer Geräuschdämmung ihren Maschinen zu veranlassen.

Der Ausschussvorsitzende merkte an, dass dies heute nicht das Thema sei.

Herr Dr. Jobst führte aus, dass die Möglichkeiten des Einwirkens der Planung gering seien. Er rege jedoch an, dieses Verfahren zu nutzen, um die dargelegte Möglichkeit einer Geräuschminimierung zu nutzen.

Frau Heilen fragte, welche Konsequenzen nun aus der Lärmmessung gezogen würden.

Der Vorsitzende wies erneut darauf hin, dass es nicht Thema des Rahmenplanungsbeirates sei, auf die Nutzung des Flugplatzes Einfluss zu nehmen.

Herr Gleß wies darauf hin, dass die städtebauliche Gesamtplanung zunächst eine Perspektive schaffen solle. Weiterhin sagte er, dass man keine Messergebnisse bekommen werde, mit welchen man abschließend zu jeder Tages- und Nachtzeit Auskunft darüber erhalte, wer wann welchen Lärm erzeugt habe. Er halte es aber für wichtig, dass die für den Rahmenplan relevanten Belange in die Lärmuntersuchung aufgenommen würden. Beispielsweise sei es wichtig, die Rundflüge zu qualifizieren und zu quantifizieren. Ob ein neuer Baukörper in der Lage sei, sich ausreichend lärmindernd auszuwirken, vermag er per heute nicht zu sagen.

Der Auftrag an das Planungsbüro sei bereits mit Maßgaben versehen gewesen, den Konflikt zwischen Flugplatz und den lärmgeplagten AnwohnerInnen bestmöglich zu harmonisieren.

Herr Heistermann sagte, dass sich für die AnwohnerInnen der Lärm, unabhängig von seiner Herkunft, addiere. Der Rahmenplanungsbeirat sei sicher in der Lage, den Gewerbelärm über den Bebauungsplan zu regulieren. Er stelle jedoch an die Politik die Frage, wo das Thema Lärm zusammenfassend behandelt werde.

Er rege an, die Spitzenpegel, welche durch die Rundflüge entstünden, zu erfassen.

Er halte es einerseits für sinnvoll zu versuchen, durch einen Gebäuderiegel den Lärm zu reduzieren. Seine Sorge sei jedoch, dass dieser durch den ALT gebaut werde und sich dadurch eine Verdoppelung der Hubschrauberkapazitäten ergeben könnte. Der offene Panoramablick auf die Fläche müsse jedoch beibehalten werden.

Der Vorsitzende merkte an, dass man zunächst die Ergebnisse der Untersuchungen bräuchte, um dann solche Überlegungen weiter verfolgen zu können.

Herr Gleß führte aus, dass seiner Auffassung nach im Rahmenplanungsbeirat alles zusammengeführt werden sollte.

Die Restriktion, dass von dem Flugplatz nicht mehr Lärm ausgehen solle, sei für ihn keine wertende Bestandsanalyse, sondern bereits ein formuliertes Minimalziel, welches der städtebaulichen Gesamtplanung zugrunde liegen sollte.

Herr Noky sagte, dass das Thema „Erholung“ in der Bestandsanalyse Berücksichtigung finde. Es stünden sich dabei zwei öffentliche Belange gegenüber, nämlich die Abschirmung durch ein Gebäude versus eines freien Ausblicks auf das Flugfeld. Hier sollte in der nächsten Sitzung darüber entschieden werden, welche der vorgeschlagenen Lösungen stärker zu gewichten sei.

Herr Metz sagte, dass es sicherlich einen Zusammenhang gebe zwischen den flugbetrieblichen und den städtebaulichen Belangen. Er sei dafür, eine Gesamtlärmmessung durchzuführen, obgleich sich hinterher sicherlich nur schwer eine Zuordnung treffen ließe. Es gehe darum feststellen, wie hoch die reale Fluglärmbelastung sei und wie man diese reduzieren könne. Hier sollte im Zuge einer frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplanverfahren festgestellt werden, an welchen Stellen es Regelungsmöglichkeiten gebe. Schließlich hänge davon auch ganz wesentlich die Rahmenplanung ab. Es sei auch sehr unbefriedigend, dass die Bezirksregierung hierzu bislang keine klare Aussage getroffen habe.

Herr Knülle merkte an, dass man zweifach versucht hätte, die Bezirksregierung in den Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss (UPV) einzuladen. Der Ausschuss habe daraufhin seine Fragen zusammengestellt und über die Verwaltung an die Bezirksregierung gesandt. Eine abschließende Beantwortung dieser Fragen sei ihm bislang nicht bekannt. Er sei davon ausgegangen, dass solche Fragen wie nach den Gyrokokptern, der Anzahl von Flugbewegungen oder einer Verlängerung der Startbahn in einer Sondersitzung des UPV behandelt werden sollten. Wie er Herrn Gleß nun verstehe, sollte dies wohl im Rahmenplanungsbeirat diskutiert werden. Wenn man wisse, wohin der Rahmenplan führen sollte und man bereits einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan fassen könne, so sollte dies in einer Sondersitzung des UPV geschehen. Hier könnten dann auch alle übrigen Fragen diskutiert werden.

Herr Gleß sagte, dass spätestens mit der Fassung des Aufstellungsbeschlusses eine Behandlung im UPV erfolgen müsse.

Er schlage vor, bei der Bezirksregierung eine neuerliche Abfrage nach dem Sachstand durchzuführen. Er gehe davon aus, dass im Frühjahr eine entsprechende Sitzungsvorlage für den UPV mit der Beschlussfassung zur Aufstellung eines Bebauungsplanes erstellt werden könne. In diesem Zusammenhang könnten dann auch die durch Herrn Knülle aufgeworfenen Fragen diskutiert werden. Auf diesem Aufstellungsbeschluss aufbauend würde man dann eine frühzeitige Beteiligung der Behörden durchführen, auch um zu sehen, wie die Bezirksregierung die Grenzen des Geltungsbereichs beurteile. Die erarbeitete Bestandsanalyse sowie die Planungsziele wären dabei Bestandteil.

Herr Knülle fügte ergänzend hinzu, dass angedacht sei, die Verwaltung zu bitten, die Themen, welche in den letzten Jahren debattiert wurden, noch einmal aufzuführen nebst den bereits vorliegenden Antworten der Bezirksregierung zu den gestellten Fragen. Hierzu gehöre auch die Darstellung der unterschiedlichen Auffassungen der Fraktionen und der verschiedenen Initiativen.

Herr Schell schlug vor, dass sich Herr Knülle als Vorsitzender des UPV hierüber mit der Verwaltung abspreche.

Im Rahmenplanungsbeirat sei das bisher Erarbeitete auf sehr positive Einschätzungen gestoßen. So bestünden beispielsweise zu Flora und Fauna keine weiteren Fragen mehr. Auch würden anstehende Rundflüge normalerweise im Internet angezeigt, so dass die unterschiedlichen Lärmmodelle noch einmal verifiziert werden könnten.

Alle wesentlichen Unterlagen den Rahmenplanungsbeirat betreffend würden ins Internet eingestellt. Über die weitere Vorgehensweise würde sich Herr Gleß mit den Planern abstimmen. Über das Ergebnis würde dann entsprechend kurzfristig informiert.

Mit dieser Vorgehensweise zeigte sich der Rahmenplanungsbeirat einverstanden.

## 6. Anfragen und Mitteilungen

Es lagen keine Anfragen oder Mitteilungen vor.

Dann schloss der Vorsitzende um 20.00 Uhr die Sitzung.

Sankt Augustin, den 20.05.2016



Oliver Becker  
(Niederschrift nach  
Tonbandaufzeichnung gefertigt)



Georg Schell  
(Vorsitzender)