

Beirat Östliche Vorstadt

Protokoll der öffentlichen Anhörung vom 7. Oktober 2008 zur Straßenbaumaßnahme Vor-dem-Steintor

Beginn:

19:00 Uhr

Ort:

Bürgerhaus Weserterrassen

Anwesende:

Mitglieder des Beirats:

Peter Rüdel
Rainer Stadtwald
Angelika Wunsch
Steffen Eilers
Reinhard Werner
Birgit Menz

Gäste:

Herr Steuer (BSAG)
Herr Schnieders (BSAG)
Frau Pieper (Baubehörde)
Bürgerinnen und Bürger

Mitarbeiter des Ortschafts:

Robert Bücking
Andrea Freudenberg
Fritz Arndt (Protokoll)

Tagesordnung:

1. Begrüßung der Anwesenden durch den Ortschaftsleiter:

Herr Bücking begrüßte die Anwesenden und gab zunächst einen kurzen Überblick über den geplanten Ablauf der Veranstaltung.

2. Vorstellung der Planungen – Herr Steuer (BSAG):

Die derzeitigen Planungen wurden von Herrn Steuer, dem Projektleiter bei der BSAG, vorgestellt. Herr Steuer betonte, dass sein Haus die vorgestellten Planungen gemeinsam mit

der Baubehörde entwickelt habe. Im Bereich Vor dem Steintor zwischen Ziegenmarkt und Lüneburger Platz sei der zur Verfügung stehende Raum sehr eng. Daher müssten dort Kompromisse gemacht werden. Würde alles so wiederhergestellt wie vorher, gäbe es arge Schwierigkeiten wegen des jetzt schon zu hohen Lärmpegels. In einigen Abschnitten werde der Schwellenwert bereits überschritten, so dass hier Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden müssten. In diesem Zusammenhang sei Asphalt eine geeignete und kostengünstige Lösung. Durch Asphaltbelag könne der durchschnittliche Lärmpegel um bis zu 3 dB(A) gesenkt werden.

Pflaster sei zwar zugegebenermaßen schöner, aber eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Straße könnte durch eine Verbreiterung der Fußwege erzielt werden. Neben einem geradlinigeren Straßenverlauf würden hierdurch auch Parkbuchten mit ausreichender Tiefe geschaffen, damit abgestellte Autos nicht mehr in die Fahrbahn ragen. Radfahrer sollten in Zukunft zwischen den Schienen fahren. Zwischen Schienenweg und Borsteinkante verbleibe auf der gesamten Strecke ein Sicherheitsabstand von mindestens 1,11 Metern.

Die Haltestelle Brunnenstraße werde mit einem aktuellen Blindenleitsystem ausgestattet.

Herr Laubrecht und Herr Brand kritisierten, dass die Haltestelle in stadteinwärtiger Richtung zu lang sei. Dort würden niemals zwei Straßenbahnen hintereinander halten.

Herr Steuer entgegnete, dass die Doppelhaltestelle wegen der dichten Wagenfolge an dieser Stelle gebraucht werde.

In Höhe Horner Straße werde in Zukunft auf dem Fußweg aufgesetzt geparkt.

Zur Beseitigung von Missverständnissen, die im Publikum entstanden waren, erläuterte Herr Bücking noch einmal das Konzept der vorgezogenen Borde.

Bezogen auf den Einwand der Frau Heitmann, dass Radfahrer des öfteren durch die Straßenbahn bedrängt würden, stellte Herr Steuer mit Nachdruck klar, dass es eine Dienstanweisung für die Straßenbahnfahrer gebe, wonach Radfahrer im Steintor niemals überholt werden dürften. Für das Fehlverhalten einzelner Straßenbahnfahrer könne er sich nur im Namen der BSAG entschuldigen.

3. Stellungnahmen einzelner Interessenvertreter:

Herr Mischner (ADFC):

Der ADFC, so Herr Mischner, habe sich ursprünglich „Shared Space“ im Steintor gewünscht. Unter den gegebenen Voraussetzungen sei die Asphaltierung der Straße das Mittel der Wahl, um den Radfahrern das Leben zu erleichtern. In Zukunft dürfe das Fahrradfahren zwischen Schiene und Bordstein nicht mehr möglich sein, da sonst gerade die schwachen Fahrradfahrer verunsichert und gefährdet würden. Das Radfahren zwischen den Schienen müsse dagegen u. a. durch Fahrradpiktogramme – im Idealfall auch durch die für Radwege übliche Fahrbahnmarkierung – psychologisch unterstützt werden. Darüber hinaus sei die Schaffung weiterer Stellplätze für Fahrräder wichtig.

Herr Steinbrück (Landesbehindertenbeauftragter):

Als Vertreter der Behinderten und Jurist erklärte Herr Steinbrück, dass zunächst unter juristischen Gesichtspunkten die Aspekte Lärmschutz, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit bei der Entscheidung über die Art des Fahrbahnbelages eine gewichtige Rolle spielen würden. Was die Belange der Behinderten betreffe, so müsse man berücksichtigen, dass zwar nur 10 % der Bevölkerung als behindert gälten, dass aber im Alltag vermutlich mindestens 30 % der Menschen in ihrer Mobilität eingeschränkt seien, indem sie beispielsweise mit Einkaufstaschen bepackt seien, einen Kinderwagen schoben oder an einer akuten Verletzung litten.

In seiner Eigenschaft als Behindertenvertreter sei ihm der Straßenbelag egal, vorausgesetzt eine gefahrloses und komfortables Überqueren sei gewährleistet. Wichtig sei für ihn ein hinreichend breiter barrierefreier Fußweg. Das aufgesetzte Parken stelle ein Problem dar, wenn dadurch der Fußweg zu weit eingeschränkt würde. Die Lösung à la Ostertorsteinweg sei im Steintor nicht realisierbar und würde allenfalls zum Nachteil der Fußgänger gereichen. Für Radfahrer sei Kopfsteinpflaster unsicher. Die Frage nach der Ästhetik des Stadtbildes müsse hier hinter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zurücktreten.

Frau Schnell (Bremer Heimstiftung):

Frau Schnell äußerte sich als Leiterin des Hauses im Viertel und sprach hier für die Senioren. Sie bemängelte zunächst, dass der Gehweg häufig zugestellt sei. Grundsätzlich gelte das, was Herr Steinbrück im Namen der Behinderten gesagt habe, auch für die Alten. Kopfsteinpflaster sei bei Nässe und im Winter sehr glatt und stelle daher eine vermeidbare

Unfallgefahr dar. Alte Menschen seien aber u. a. auch auf dem Fahrrad unterwegs. Sie forderten einen klar erkennbaren Radweg. Der Bereich zwischen den Schienen sollte deutlich als Radweg gekennzeichnet sein. Das ständige Kreuzen der Schienen sei eine Zumutung. Es sollten genügend Stellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden, damit die Räder nicht den Gehweg blockierten. Darüber hinaus wünschten sich die Senioren im Viertel eine weitere sichere Überquerungsmöglichkeit in Höhe des Ziegenmarktes. Überhaupt müsse im Steintor langsamer gefahren werden.

Frau Martin (BUND):

Frau Martin erklärte, es sei bedauerlich, dass man sich im Steintor nicht für „Shared Space“ entschieden habe. Als Straßenbelag begrüße der BUND die Planungen der Baubehörde die Straße nunmehr zu asphaltieren. Im Steintor sei es wegen des Kopfsteinpflasters zur Zeit unerträglich laut. Die Straßenbahn leiste allerdings mit Spitzenwerten von 76 dB(A) tags und 69 dB(A) nachts einen erheblichen Beitrag zum Straßenlärm. Es sei bewiesen, dass Lärm krank mache. Die Verwendung von Asphalt könne den Lärm in einer Größenordnung von 3 bis 8 dB(A) reduzieren, um bis zu 10 dB(A) sogar bei Tempo 50.

Des weiteren stelle die Sicherheit der Radfahrer ein gewichtiges Argument für Asphalt dar. Zudem müssten zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder geschaffen werden.

An Herrn Steuer richtete Frau Martin die Frage, ob die BSAG das Lärminderungspotential bei den Schienen in vollem Umfang ausschöpfe. Die Straßenbahn sei deutlich lauter als der übrige Straßenverkehr.

Herr Steuer entgegnete, dass die Spitzenwerte im Rahmen der Lärmkartierung errechnet worden sei. Dem errechneten Wert liege eine Streckengeschwindigkeit von 50 km/h zu Grunde. Im Steintor werde aber maximal 30 km/h gefahren. Dementsprechend seien auch die im Rahmen des Schallgutachtens gemessenen Schallpegel deutlich geringer.

Bezugnehmend auf die in Berlin z. T. verlegten „Flüstergleise“ erklärte Herr Steuer, dass diese Maßnahme unbezahlbar sei, weil drei bis viermal so teuer wie ein herkömmliches Gleis.

Herr Bücking erklärte, dass das Thema Straßenbahnlärm zunächst als Merkposten festgehalten werden solle.

Herr Böhme sieht die BSAG hier in der Pflicht etwas gegen den Straßenbahnlärm zu unternehmen.

Herr Ferrari (Gewerbetreibender pro Pflasterstein):

Herr Ferrari äußerte sich als Sprecher der Geschäftsleute für Pflasterstein. Er könne nicht begreifen, worin der Unterschied zwischen der Welt vor dem Ziegenmarkt und der Welt dahinter bestehe. Warum sei es nicht möglich, auch den östlichen Teil des Steintors zu pflastern und damit ein einheitliches Bild herzustellen?

Herr Wilm (Gewerbetreibender pro Asphalt):

Herr Wilm sprach sich als Gewerbetreibender für Asphalt aus. Er habe schon viele Radfahrer stürzen gesehen, eine Dame habe den Sturz nicht überlebt. Es sei niederträchtig, wenn die Straße nicht mit einem verkehrssicheren Belag ausgestattet werde. Der Bereich Ostertor könne nicht auf die engen Verhältnisse im Steintor übertragen werden.

Da im Steintor viele Radfahrer unterwegs seien, müsse ein durchgängiger Radweg angelegt werden. Auch müssten alte Menschen sicher die Straße überqueren können. Nur wegen des schlechten Straßenbelags würden die Radfahrer schon seit Jahren den Fußweg benutzen.

Es sei daher unbegreiflich, warum man in der Verdener Straße vorhandene Radwege beseitigt habe.

Bezogen auf die Durchsetzung von Tempo 30 erklärte Herr Wilm, es werde immer „Trotteln“ geben, die im Viertel rasten. Ein Piktogramm auf der Fahrbahn mit Tempo 30 wäre sinnvoll. Auf den Bannern, die Ortsamt und Beirat initiiert hätten, habe übrigens der Hinweis auf Tempo 30 gefehlt.

Im Hinblick auf die Konkurrenz der Einkaufszentren, die für ihre Kunden mehr als genügend Parkplätze zur Verfügung stellten, solle im Viertel freies Parken möglich sein.

Anwohner (pro Asphalt und pro Kopfsteinpflaster):

Es wurden keine Stellungnahmen abgegeben.

Herr Behme (Polizei Bremen):

Herr Behme äußerte sich als Verkehrssicherheitsberater der Polizei. Er stellte zunächst fest, dass Unfälle nicht einfach passierten, sondern verursacht würden. Eine wichtige Erkenntnis der ständig tagenden Unfallkommission sei die schlichte Tatsache: „Wer sich sieht, fährt sich nicht über den Haufen!“ Die Straßenoberfläche müsse außerdem eine glatte Textur aufweisen, so dass Radfahrer dort angstfrei fahren könnten.

4. Diskussion:

Herr Laubrecht vertrat die Auffassung, dass Asphalt nur vordergründig besser befahrbar sei als Kopfsteinpflaster. Pflaster lasse sich leichter reparieren. Asphalt müsse dagegen im Laufe der Jahre ständig geflickt werden.

Ein Bürger erklärte, dass sich Asphalt - wie dies z. B. in der Fleetrade zu beobachten sei - an manchen Stellen aufblähe und dann Huckel entstünden. Zudem sei es nicht nachvollziehbar, warum das Argument der Verkehrssicherheit im Steintor auf einmal so einen hohen Stellenwert habe, im Ostertorsteinweg damals aber offenbar nicht. Der Bereich Steintor werde durch das Asphaltieren der Straße optisch vom übrigen Viertel abgehängt.

Eine Bürgerin betonte, dass das Viertel nicht mit der Hamburger Straße zu vergleichen sei. Zum Viertel gehöre nun mal Kopfsteinpflaster. Darüber hinaus fahre sie als Radfahrerin nur ungern vor der Straßenbahn her. Es müsse doch möglich sein, im gesamten Steintor ausgewiesene Radwege herzustellen.

Herr Röhrßen stellte sich als Anwohner des Ostertorsteinwegs vor, der seinerzeit bereits für Asphalt in seiner Straße gekämpft habe, leider vergeblich. Wenn Kopfsteinpflaster feucht sei, so Röhrßen, werde es richtig gefährlich für Radfahrer. Warum das Viertel nach Meinung der Befürworter für Pflasterstein mit diesem Straßenbelag identifiziert werde, könne er nicht nachvollziehen. Des weiteren gebe es ästhetisch anspruchsvolle Asphaltoberflächen, die nicht teuer seien. Eine Verbreiterung der Gehwege sei stets zu begrüßen. Im übrigen müsse bedacht werden, dass Asphalt einfach leiser sei.

Zur Klarstellung zeigte Robert Bücking noch einmal die Unterschiede zum Ostertorsteinweg auf. Die Welt im Steintor sei einfach beengter. Für einen durchgehenden Radweg müsste der Fußweg schmaler gemacht werden, dies sei mit dem Landesbehindertenbeauftragten, Herrn Steinbrück, sicher nicht zu machen. Darüber hinaus sei ein Rückbau der Fußwege unbezahlbar, weil darunter die gesamten Versorgungsleitungen lägen. Zudem müsste auch die Entwässerung angefasst werden.

Herr Bücking stimmte dem Einwand von Herrn Ferrari, wonach auch Asphalt nicht verhindern würde, dass Radfahrer gelegentlich die Schienen kreuzen müssten, zu. Spätestens am Ziegenmarkt, so Bücking, sei ein Queren der Straßenbahnschienen erforderlich.

Herr Steuer stellte noch einmal klar, dass ein Rückbau der Fußwege allein schon wegen der Entwässerung nicht bezahlbar sei.

Frau Nottebaum vertrat die Meinung, dass die Pflasterbefürworter in ihrer Argumentation Optik gegen Sicherheit stellten. Die optimale Lösung fürs Viertel sei einfach zu teuer. Das Slalomfahren für Radfahrer müsse jedenfalls beendet werden. Vor diesem Hintergrund spreche sie sich für Asphalt aus.

Eine Anwohnerin aus dem Steintor, Frau Kettler, sagte, dass ihr vor der Strecke vom Lüneburger Platz bis zum Extramarkt regelrecht graue. Hier sei einfach zu wenig Platz für Radfahrer. Deshalb weiche sie mit ihrem Rad nach Möglichkeit auf die Humboldtstraße oder den Osterdeich aus. Auf Radwegen fühle sie sich sicherer als auf der Straße.

Sie beschwerte sich abschließend über die vollgestellten Gehwege.

Herr Laubrecht gab an, dass er nicht nachvollziehen könne, warum zwischen den Gleisen Großpflaster verlegt werden müsse.

Hierzu erklärte Herr Steuer, dass Kleinpflaster zwischen den Schienen nicht halte.

Herr Laubrecht verlangte von allen Verkehrsteilnehmern mehr Rücksichtnahme und forderte vom ADFC mehr Einsatz für die Befreiung des Viertels von Schrotträndern. In diesem Zusammenhang sprach er einen ausdrücklichen Dank an die Polizei aus, die sich hierum regelmäßig kümmere.

Frau Martin vom BUND vertrat die Meinung, dass aus Gründen des Lärmschutzes auch großflächigeres Betonpflaster genutzt werden könne.

Aus der Sicht von Frau Heitmann herrsche im Viertel immer Chaos. Es sei eine Illusion, dass sich hier alle an die Regeln hielten. Eine Befriedung zwischen den Fronten sei nunmehr erforderlich. Sie persönlich finde Pflaster zwar auch schöner. Dies sei aber auch das einzige Argument, welches für Pflaster spreche.

Herr Ferrari betonte erneut die optische Grenze, die durch eine Asphaltierung der Straße entstehen würde.

Frau Heitmann erklärte, dass Pflaster einfach zu laut und für Radfahrer zu gefährlich sei. Die Leute, die nicht mehr so fit seien, hätten ein echtes Problem damit.

Frau Bollhoff sagte, dass sie zwar nicht im Steintor wohne, aber dort regelmäßig mit dem Fahrrad fahre. Am Lärm werde sich wegen der Straßenbahn vermutlich nicht viel ändern. Die Verkehrssicherheit sei jedoch ein gewichtiges Argument für Asphalt.

Angelika Wunsch vom Beirat Östliche Vorstadt fragte an, warum zwischen den Schienen kein Kleinpflaster verlegt werden könne.

Herr Steuer wies darauf hin, dass sich Kleinpflaster nicht für Straßen mit viel Individualverkehr eigne. Die Steine würden sich durch die ständigen Erschütterungen mit der Zeit losrütteln.

Herr Münzer, Inhaber der Spielerei, sieht in der Asphaltierung eine knallharte Grenze in Höhe des Extramarktes. In zehn Jahren werde der östliche Teil des Steintors vermutlich städtebaulich gänzlich vom übrigen Viertel abgehängt.

Laut Auffassung des Herrn Bannas werde Asphalt nicht dafür sorgen, dass Radfahrer künftig zwischen den Schienen führen. Es werde vielmehr eine Verdrängung auf den Fußweg stattfinden. Die Stellschilder auf den Gehwegen würden die Fußgänger vor Radfahrern schützen. Überhaupt könne er nicht nachvollziehen, warum die breiten Straßenbahnen bereits jetzt schon fahren müssten. Man solle sich bei der Planung mehr Zeit nehmen.

Herr Münzer verwies auf einen Werbeanzeige für das neue Mediteraneo in Bremerhaven. Niemand wäre auf die Idee gekommen, die Wege in diesem Einkaufszentrum zu asphaltieren. Selbstverständlich gehöre Pflasterstein zum Flair einer Einkaufsmeile.

Bezüglich der Frage, was den Sturz der Radfahrer verursache, das Kopfsteinpflaster oder die Straßenbahnschienen, sei klar, dass die Schuld allein bei den Straßenbahnschienen liege.

Frau Schnell mahnte weitere Überquerungshilfen an. Bordsteinkanten müssten abgesenkt werden. Eine Überquerungshilfe wäre in Höhe des Extramarktes wünschenswert.

Frau Laubrecht forderte Überquerungshilfen wie im Ostertorsteinweg.

Kopfsteinpflaster sehe schon nach kurzer Zeit nicht mehr gut aus, meinte Herr Röhrßen. Man könne das sehr gut am Ostertorsteinweg sehen. Asphalt sei einfach leiser und es gebe durchaus auch schicke Varianten. Für die Geschäftsleute werde Pflasterstein kaum mehr Geld in die Kassen bringen. Alles spreche für Asphalt.

Eine Bürgerin fordert konsequente Geschwindigkeitskontrollen. Für sie sei es inakzeptabel, als Radfahlerin vor der Straßenbahn fahren zu müssen.

Die Straßenbahn, so die Meinung eines anderen Bürgers, sei dominierend für den Lärm in der Straße. Wenn alle Radfahrer vor der Bahn fahren müssten, würden die langsameren, unsicheren Radfahrer auf den Gehweg ausweichen.

Aus der Sicht von Herrn Stadtwald (Beirat Östliche Vorstadt) hat Kopfsteinpflaster selbstverständlich ein paar Nachteile, die Stadt lebe aber von der Vielfalt. In der Praxis würden Autos durch Asphalt zum schnelleren Fahren verleitet. Auch wenn es nicht gewünscht sei, würden einige Radfahrer weiterhin den Seitenbereich der Fahrbahn nutzen oder gleich ganz auf den Fußweg ausweichen.

Bei der Diskussion dürften die Jüngeren nicht vergessen werden, die sich mehrheitlich für Pflasterstein ausgesprochen hätten. Die Frage nach den negativen Folgen der Asphaltierung für das Stadtbild sei zwar ein „weicher“, aber kein unerheblicher Faktor.

Eine Bürgerin erklärte, durch Asphalt würden Autos schneller fahren. Ein Kompromiss könnte möglicherweise darin bestehen den Bereich zwischen den Schienen zu asphaltieren und daneben Kopfsteinpflaster zu legen.

Herr Laubrecht sprach sich für die Idee seiner Vorrednerin aus. Er verwahrte sich ausdrücklich gegen das Vorurteil, dass im Viertel alles anders sei. Es dürfe den Menschen nicht vermittelt werden, dass sie sich im Viertel austoben dürften.

Herr Mischner betonte, dass es in diesem Bereich des Steintors schlichtweg nicht möglich sei einen durchgehenden Radweg neben den Schienen anzulegen. Das Argument, Asphalt verleite Autofahrer zum Gasgeben, ziehe nicht. Die Geschwindigkeit müsse besser überwacht werden.

Für Frau Heitmann ist insbesondere die Befriedung der Fronten wichtig. Zumindest im Seitenbereich der Schienen müsse die Fahrbahn asphaltiert werden. Die Kosten dürften hier nicht den Ausschlag geben.

Ein Bürger wollte wissen, ob die Idee „Shared Space“ überhaupt noch Thema sei.

Herr Bücking erklärte die drei Gründe, die gegen „Shared Space“ im Viertel sprächen. Zunächst sei ein weitgehender baulicher Eingriff erforderlich, wofür einfach das Geld fehle. Des weiteren sei das Bohmter Referenzmodell im Vorfeld lange diskutiert und moderiert worden. Diese Zeit stehe bei den Planungen fürs Steintor nicht zur Verfügung. Darüber hinaus stelle die Straßenbahn für das Konzept „Shared Space“ ein Problem dar. Wie ein „Schneepflug“ verdränge Sie die anderen Verkehrsteilnehmer an den Rand der Straße.

Herr Werner vom Beirat Östliche Vorstadt sagte, dass er als Radfahrer das Steintor bei Nässe und Glätte meide, weil das Kopfsteinpflaster dann besonders rutschig sei. Asphalt bedeute eine größere Sicherheit für Radfahrer und weniger Verkehrslärm. Deshalb sei dieser Straßenbelag eine vernünftige Lösung.

Laut Schallgutachten werde durch die Straßenbahn kein höherer Schallpegel als 66 dB(A) erzeugt, stellte Herr Steuer klar. Die höheren Werte der Lärmkartierung seien lediglich aufgrund von theoretischen Annahmen errechnet worden. Die Überschreitung der Lärmpegel werde aber durch den gesamten Verkehr verursacht.

Herr Böhme betonte, dass seiner Meinung nach der überwiegende Lärm von der Straßenbahn ausgehe.

Für den Straßenbahnbetrieb, so Herr Steuer, sei es wichtig, dass die weitgehend abgenutzten Schienen jetzt erneuert würden. Zwischen den Schienen wolle man einen sicheren Bereich für Radfahrer herstellen. Im übrigen mache Asphalt den Autoverkehr nicht schneller.

Nach Auffassung von Herrn Steinbrück seien die Bedenken und Ängste der Radfahrer bezüglich des Fahrens zwischen den Schienen überzogen. Im Grunde sei damit bereits eine Form des „Shared Space“ verwirklicht. Die Planungen müsste allen Menschen gerecht werden, nicht nur den jüngeren Besuchern des Viertels. Deshalb sei es wichtig die unterschiedlichen Interessen nach Möglichkeit unter einen Hut zu bekommen.

Die Verminderung von Straßenlärm sei allerdings ein wichtiger Punkt, um die Aufenthaltsqualität der Straße attraktiver zu gestalten.

5. Schlussworte:

Herr Bücking betonte, dass dieser Abend einen Fortschritt für die Kultur der Diskussion im Viertel gebracht habe. Die Anwesenden hätten einander zugehört.

Folgende Fragen würden weiterhin unterschiedlich beantwortet:

- Ø Wie bedeutend ist der städtebauliche Aspekt - hier insbesondere das Argument der einheitlichen Gestaltung?
- Ø Wie kann die Straße für Radfahrer sicherer gemacht werden; durch Asphalt, das Fahren vor der Straßenbahn oder am Rand zwischen Gleis und Bordstein? Was ist objektiv sicherer und was ist subjektiv erträglich?
- Ø Sind breitere Gehwege ein Gewinn, oder laden Sie nur die Radfahrer ein auf die Nebenanlagen auszuweichen?

Wer mit den Planungen der BSAG und der Baubehörde nicht einverstanden sei, so resümierte der Ortsamtsleiter, müsse ein besseres Konzept erarbeiten, das rechtlich und technisch aber auch finanziell machbar sei. Dafür stehe allerdings nicht viel Zeit zur Verfügung. .

Ende:

21:50 Uhr

Protokoll: *gez. Fritz Arndt*