

Herrn Bürgermeister
Prof. Dr. Martin Haag
Fehrenbachallee 12

79106 Freiburg

Freiburg, den 5. April 2018

Verkehrssituation Dreisamufer | Anfrage zum Verkehrsausschuss 13.03.2018

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Prof. Dr. Haag,

Sie mögen es als ungehörig ansehen, vielleicht sogar anmaßend, wenn ich auf Ihre Stellungnahme an die Mitglieder des Verkehrsausschuss vom 28.3.2018 zur Anfrage einiger seiner Mitglieder vom 9.3.2018 jetzt persönlich und direkt reagiere. Es ist nicht meine Absicht Zuständigkeiten gemeinderätlicher Gremien zu übergehen oder die durch Gemeindeordnung und Hauptsatzung geregelte Kommunikation zwischen Verwaltung und Gemeinderat auszuhebeln. Nachdem diese Anfrage aber unter meinem Namen eingereicht wurde und Sie in Ihrer Antwort teilweise auch mich persönlich ansprechen, möchte ich ausnahmsweise zu diesem Verfahren greifen.

zu Frage 1 (aktuelle Verkehrsmengen und Lärmpegelwerte):

Ihre Antwort, eine seriöse Erhebung von Verkehrsmengen sei derzeit wegen der Baustellen in der Stadt nicht möglich, die aktuellste Lärmkartierung sei deshalb die von 2012, weicht der gestellten Frage aus und widerspricht ganz offensichtlich einer in der Drucksache G-18/052 (VK: 13.3.2018) ausdrücklich gemachten Aussage:

Die Verwaltung hat deshalb für alle im Lärmaktionsplan (...) festgestellten „Belastungssachen“ erneute Lärmberechnungen (...) vornehmen lassen, um zu prüfen, ob die Voraussetzungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen vorliegen. (unter Ziff. 3, Seite 6)

Auf diese „erneuten Lärmberechnungen“ hatte sich die Frage ausdrücklich bezogen und nicht auf eine offensichtlich nicht vorliegende Lärmkartierung 2017 nach § 47c BImSchG; eine absichtsvolle „Verwechslung“? Auch wenn eine gesamtstädtische Lärmkartierung derzeit nicht möglich (oder sinnvoll) sein sollte, ist keineswegs einsichtig, warum durch die Baustellen im Bereich Friedrichring/Leopoldring, bzw. Kronenbrücke/Kronenstraße etwa für die Streckenabschnitte der B31-Ortsdurchfahrt zwischen Osttunnel und Kronenbrücke beidseits der Dreisam eine Erhebung von

Verkehrsmengen derzeit nicht möglich sein soll. Sie war es ja wohl durchaus für die unter Ziff. 4. in der Vorlage genannten Straßenzüge. Ich kann zwar nicht beurteilen ob die gesetzlich zwingend im Fünf-Jahres-Rhythmus des § 47c Abs. 4 BImSchG („mindestens alle fünf Jahre“) vorgeschriebene, umfassende neue Lärmkartierung wegen der Baustellensituation für das Jahr 2017 einfach straflos ausgesetzt werden kann (Vertragsverletzungsverfahren der Kommission wegen unterbliebener Lärmaktionsplanung sind ja auch gegen die BRD bereits eingeleitet). Die EU-Umgebungs-lärm-Richtlinie lässt jedenfalls solche Ausnahmen genauso wenig zu, wie das BImSchG.

Darauf kommt es aber nicht an: Sie werden mir nämlich vermutlich zustimmen, dass die Verletzung der für Maßnahmen nach § 45 StVO nach der Rechtsprechung anzuwendenden Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr (RLS-90), auf die sich die genannte Beschluss-Vorlage der Drucksache G-18/052 ja selbst ausdrücklich bezieht, Handlungspflichten der Verwaltung auslösen kann und zwar bis hin dazu, ganz bestimmte Verkehrsbeschränkungen zum Schutz von Anwohnern gegen Lärm anordnen zu müssen („Ermessensreduzierung auf Null“). Wenn aber der Gesetzgeber solche Handlungspflichten vorsieht, dann hat die zuständige Verkehrsbehörde, hier also die Stadt Freiburg, die Entwicklung des Straßenverkehrs auch unabhängig von der Verpflichtung zur Lärmkartierung zu überwachen und darf sich nicht mit schlichten Vermutungen begnügen, wie das Ihre Antwort an den Verkehrsausschuss tut. Dies gilt umso mehr als bereits bei den der letzten der Lärmkartierung 2012 zugrunde liegenden Verkehrszahlen von 2011 die vorgesehenen Grenzwerte nach RLS-90 auch tagsüber an der B31 bei weitem überschritten waren (Werte der Lärmkartierung 2012, allerdings nach der 34. BImSchV: Dreisam/Schillerstr.: L_{den} 75-80 dB(A), L_{night} 65-70 dB(A) | Schwarzwald/Leo-Wohllebstr.: L_{den} >80 dB(A); L_{night} bis > 70 dB(A)). Wenn die Verwaltung in dieser Frage die Attitüde der berühmten drei Affen einnehmen möchte, was Ihre Antwort nahe zu legen scheint, handelte sie schlicht rechtswidrig.

Dazu kommt, dass bei Tempobeschränkungen aus Lärmschutzgründen (§ 45 StVO) die nach generalisierenden Maßstäben entwickelten Berechnungsvorschriften der RLS-90 und auf ihrer Basis rechnerisch ermittelten Lärmpegel zwar Ausgangspunkt des behördlichen Abwägungsprozesses sind, bei der Entscheidung selbst aber nach der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung auch andere Gesichtspunkte mit berücksichtigt werden können und müssen, wie etwa ein besonders hoher Anteil des schweren LKW-Verkehrs am gesamten Schwerverkehr, der deutlich überproportional für die Lärmemissionen verantwortlich ist oder etwa häufige Lärmspitzen, die nach den Berechnungsvorschriften überhaupt keine Rolle spielen (können) oder auch andere Belastungen, wie etwa durch Erschütterungen oder durch Belastungen der Atemluft, auch wenn z.B. die etwa für die Luftreinhalteplanung vorgesehenen Grenzwerte nicht überschritten wären (vgl. *Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg*: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laerschutz/laermkarten-und-aktionsplaene/laermaktionsplaene/>, dort unter Ziff. 6)

Unbeantwortet ist also weiterhin die Frage: Verfügt die Verwaltung über aktuelle Verkehrszahlen (2017) für die Dreisamuferstraßen und ggfls. für welche ihrer Abschnitte, die Lärmberechnungen nach RLS-90 erlauben? Welche Lärmpegel ergeben sich daraus für L_{Tag} und L_{Nacht} ?

zu Frage 2 (überproportionale Zunahme des schweren Schwerverkehrs):

Sie monieren in Ihrer Antwort, dass unser Hinweis auf die Veränderungen in der Zusammensetzung des Schwerverkehrs (überproportionale Zunahme der besonders schweren Verkehre) sich auf

das Ausgangsjahr 2009 bezieht, das wegen der Wirtschaftskrise ein Jahr mit besonders schwachem Verkehrsaufkommen gewesen sei. Nicht nur zwischen den Zeilen klingt hier der Vorwurf einer manipulativen Datenauswahl durch. Sie verschweigen dabei allerdings, dass die entsprechenden detaillierten Daten der automatischen Verkehrszählung (Verkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten) eben erst seit 2009 veröffentlicht sind, sodass jedenfalls uns ein Vergleich mit früheren Daten schlicht nicht möglich ist. Falls diese Daten der Verwaltung auch für frühere Jahre zur Verfügung stehen sollten, wäre ihre Veröffentlichung äußerst hilfreich. Aber auch dann, wenn in früheren Jahren der Schwerverkehr weniger stark zugenommen haben sollte, ändert das nichts an den festgestellten massiven Steigerungen seit 2009 und vor allem in den Jahren seit 2014. Die Verkehrsdaten, die Grundlage der gegenwärtig gültigen Lärminderungsplanung sind, stammen aus dem Jahr 2011!

Dass abwechselnd Krisen und konjunkturelle Erholungen sich sehr direkt auf Verkehrsmengen auswirken, ist völlig unstrittig. Unbestreitbar ist aber auch, dass egal ob seit 2009 oder seit 2004 (und ganz sicher seit 2002, dem Jahr der Tunnelöffnung) eine massive Verschiebung des Schwerverkehrs auf besonders schwere Kraftfahrzeuge, vor allem Sattelzüge stattgefunden hat. Ihr Hinweis, dass nach den Berechnungsvorschriften eine Verkehrszunahme des Schwerverkehrs keine direkt proportionale Erhöhung der rechnerischen Lärmpegel bewirkt, trifft natürlich zu. Ganz absolut gilt das sogar für die überproportionale Verlagerung des Schwerverkehrs auf die besonders schweren Fahrzeuge, die ja alle Berechnungsmethoden gar nicht berücksichtigen können, weil sie nicht nach einzelnen Fahrzeugarten differenzieren. Dass aber die EU-Umgebungslärmrichtlinie, wie ihre bundesdeutsche Umsetzung Prachttäpfel mit Mostbirnen vergleicht (und aus Praktikabilitätsgründen vielleicht auch vergleichen muss), macht aus einem 40-Tonner-Sattelzug noch keinen 7,5t-Hybrid-LKW.

zu Frage 3 (Vergleich B31 Freiburg, Stuttgart Neckartor, Grenzübergang Weil A5):

Im Kern bestätigen Sie unseren Hinweis auf die Verkehrszahlen der beiden Messstellen in Freiburg im Verhältnis zu den denen am Stuttgarter Neckartor bzw. am Grenzübergang Weil an der A5, die jedenfalls mich als Laien zunächst erstaunt hatten. Ein nicht uninteressantes Ergebnis dieses Vergleichs ist ja, dass die absoluten Werte des Gesamtverkehrs am Dreisamufer rund 60% über den Werten im Osttunnel liegen (Verhältnis Schützenallee zu Osttunnel 2014 und in den Vorjahren rund 1,6 : 1,0), dass in Freiburg die absoluten Werte des Schwerverkehrs (gemessen 2014) knapp 45% über denen am Stuttgarter Neckartor liegen und dass (2017) der der Gesamtverkehr an der B31 nur bezogen auf den im Tunnel gemessenen Verkehr (2017 ohne Schwarzwaldstraße) deutlich über der Messstelle Weil/A5 liegt. Ist das normal?

Auch hier scheint ihre scheinbar unbedarfte Frage, warum wir unterschiedliche Jahreswerte herangezogen haben, eher polemischer Natur zu sein: Die Messwerte der LUBW für die Schützenallee (Gesamtquerschnitt) sind leider eben nur bis 2014 veröffentlicht (falls Sie mehr haben sollten: her damit!), die Zahlen für den Osttunnel und den Grenzübergang Weil aber bis 2017. Dabei haben wir natürlich jeweils immer nur die Werte des jeweiligen Jahres verglichen.

zu Frage 4 (Kosten des Unterhalts für Bundesstraßen / Erschütterungen):

Ihre Antwort ist unbefriedigend weil sie einen wesentlich Aspekt übergeht, der bislang nach unserer Auffassung in der öffentlichen Diskussion eine viel zu geringe Rollen gespielt hat, nämlich die massive Belastung des städtischen Haushalts durch Unterhaltungskosten für Bundesstraßen (rund 1,4 Mio € pro Jahr 2018/2019), die fast ausschließlich durch den Schwerverkehr verursacht sind. Die Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße rechtfertigt im Übrigen auch ausdrücklich gem. § 45 Abs. 1 Nr. 2 StVO verkehrsbeschränkende Maßnahmen, vor allem, wenn zusätzlich andere Schutzgüter verletzt sind. Die lässige Ignoranz gegenüber diesem finanziellen Problem (die Volkshochschule kostet die Stadt – sogar ohne die Einnahmen aus Gebühren gegenzurechnen – jährlich genauso viel), diese Ignoranz lässt mich staunen.

Ansonsten, was die Erschütterungen betrifft: Natürlich erzeugt ein steigender Schwerverkehranteil keine „erhöhten Erschütterungen“, aber „erhöhte Erschütterungsbelastungen“, weil er vor allem die schweren Erschütterungen häufiger erzeugt und dies vor allem bei höheren Geschwindigkeiten, also am Dreisamufer zwischen ungefähr 6:00 Uhr und ca. 7:30 Uhr und abends zwischen 17:30 Uhr und 22:00 Uhr (also innerhalb der Hauptzeiten des Schwerverkehrs Montags bis Freitags). Wenn aber bereits 2011 die Messwerte das Dreifache der Anhaltswerte für „Einwirkungen auf Menschen“ überschritten haben (echte Grenzwerte gibt es ja leider nicht), dann sollte für die Verwaltung die Zunahme schon der durchschnittlichen Verkehrszahlen (von 0 bis 24 Uhr und von Montag bis Sonntag) und ihre Verschiebung hin zum schweren Schwerverkehr Anlass zur Überprüfung einer Ausdehnung des Tempolimits von 30 km/h auf die Tagstunden geben. Neben dem Gesichtspunkt der Lärmvermeidung bleibt die Erschütterungsbelastung ein Problem.

zu Frage 5 (Instandsetzungsmaßnahmen an der B31):

Ihre Antwort klingt resignativ: „... eine mittelfristig tragfähige Gesamtsanierung wird damit allerdings nicht erreicht.“ Es soll also beim Stückwerk bleiben, wonach alle paar Jahre (nach entsprechend hartnäckigen Anwohnerprotesten) ein abgesenkter Kanaldeckel ausgebessert oder eine Querrille neu verfugt wird. Schlechte Aussichten für uns Anwohner aber auch für die Stadtkasse und (siehe auch oben, zu Frage 4).

zu Frage 6 (Ausdehnung Tempolimit 30 km/h auch tags):

Festzustellen ist zunächst, dass es offensichtlich entgegen § 47d Abs. 4 BImSchG in Freiburg einen „Lärmaktionsplan 2018“, der diesen Namen verdient, nicht geben soll. Das dem Gemeinderat zur Beschlussfassung am 24.4.2018 vorgelegte Dokument (Drucksache G-18/052) dürfte wohl kaum die Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG erfüllen. Stattdessen wird ein „Verkehrskonzept“ vorgelegt, das jetzt verspricht zu tun, was bereits Beschlusslage des Gemeinderats am 17.03.2015 bei Verabschiedung des Lärmaktionsplans war und was danach bis heute hätte erledigt sein sollen: „Erarbeitung eines differenzierten Geschwindigkeitskonzepts für das Hauptverkehrsstraßennetz im gesamten Stadtgebiet mit Ziel einer möglichst flächendeckenden nächtlichen Tempo-30-Regelung“ (vgl. *Beschlussfassung zu TOP 4 – Drucksache G-15/039*). Die heutige Beschlussvorlage (*Drucksache G-18/052 vom 7.3.2018*) ist vielleicht das Ergebnis des ersten Teils des damaligen Auftrags an die Verwaltung (Erarbeitung eines Konzepts), ergänzt um die

mittlerweile vom Gesetzgeber ermöglichten Geschwindigkeitsbeschränkungen im Umfeld von sozialen Einrichtungen. Umgesetzt ist es jedenfalls noch nicht. Dazu kommt, dass wegen der erforderlichen Zustimmung des RP angekündigt wird, dass „die Prüfung des Antrags einige Zeit in Anspruch nehmen wird“, sodass gegenwärtig eine Umsetzung dieses Konzepts in zeitlicher Hinsicht nicht absehbar ist. Die Finanzplanung zu seiner Umsetzung (Doppelhaushalt 2019/2020!) lässt, vorsichtig formuliert, eine eher wenig hastige Bearbeitung vermuten.

Dies gilt umso mehr als am Ende der Vorlage festgestellt wird: *„Sobald das neue Verkehrsmodell funktionsfähig vorliegt [Wann wird das sein?], wird die Verwaltung für Streckenabschnitte, in denen auch tagsüber die Immissionsrichtwerte überschritten sind, mögliche Geschwindigkeitsbeschränkungen ohne zeitliche Einschränkungen auf ihre Auswirkungen prüfen und dem Gemeinderat zur Beratung vorlegen.“* Mit anderen Worten: vor dem Lärmaktionsplan 2023 ist eine Ausdehnung von Tempobeschränkungen auf die Tagstunden definitiv nicht zu erwarten. Die Begründung, die Sie in Ihrer Antwort geben, versteckt sich hinter angeblich ungeklärten Fragen und vermengt in unzulässiger Weise unterschiedliche Handlungsinstrumente der Verwaltung. Ausnahmsweise sei wörtlich aus Ihrer Antwort zitiert:

Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund von Lärmbelastungen in den Tagstunden sind (...) zunächst nicht vorgesehen und sollen erst in einer weiteren Gesamtbetrachtung bewertet werden. Dabei wird für die Dreisamuferstraßen geprüft, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h tagsüber (6:00 bis 22:00 Uhr) eine wahrnehmbare Lärminderung erwarten lässt und umsetzbar ist, ohne damit Verkehre in andere empfindliche Straßenzüge zu verlagern oder die lufthygienische Situation zu verschlechtern. Hierzu wird die enge Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Freiburg gesucht, das derzeit im Rahmen des Verfahrens zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans Freiburg in Abstimmung mit der Stadt die Auswirkungen einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit (30 oder 40 km/h) in ihren Auswirkungen auf die Lufthygiene untersuchen lässt. Das Ergebnis wird in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans eingespeist. Aus diesen Gründen können wir heute keine Prognose für einen Umsetzungszeitraum abgeben.

1. Für mich ist bereits nicht nachvollziehbar was das Eine (Ausdehnung von Tempobeschränkungen nachts auf weitere Belastungsachsen) mit dem Anderen (Ausdehnung bestehender nächtlicher Tempobeschränkungen nachts auf den gesamt Tag) zu tun haben soll. Warum nicht das Eine (sicherlich Sinnvolle) tun und das Andere nicht lassen? Wozu braucht es für Letzteres eine (verschurbelt) „erneute Gesamtbetrachtung“?

2. Dass eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h eine deutliche Lärminderung bewirkt, das sollte (jenseits von in Kommentarspalten veröffentlichten Volksvorurteilen von aufheulenden Motoren) heute unstrittig sein (vgl. *„Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“*, Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau, November 2016). Sie wollen das aber erst noch prüfen. In Freiburg wurden vom GuT vor und nach Einführung des nächtlichen Tempolimits 2010 an der Schillerstraße Pegelminderungen von 3,1 dB(A) gemessen (nicht errechnet), also deutlich über den zu erwartenden rechnerischen Minderungswerten nach VBUS von 2,4 db(A) bzw. nach RLS-90 von 2,6 dB(A) (*T. Lais: Schalltechnischer Meßbericht „Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Dreisamuferstraßen – B31“*, Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 24.9.2010). Dass tagsüber die vielleicht schwierigere Gewährleistung eines kontinuierlichen Verkehrsflusses (vor allem wegen der Querverkehre am Dreisamufer) möglicherweise zu den **Hauptverkehrszeiten** nicht gleich günstige Effekte garantiert, mag zutreffen (vielleicht aber auch das Gegenteil?). Zwischen ca. 7:30 und 17:30 Uhr aber ist eine Durchschnittsgeschwindigkeit von auch nur 30

km/h trotz erlaubtem Tempo 50 praktisch kaum zu erreichen, könnte also ein Tempolimit 30 nur im Einzelfall zu kaum messbar längeren (möglicherweise aber auch zu kürzeren!) Durchfahrtszeiten führen. Warum aber der an der Schillerstraße nachts gemessene, deutliche Effekt in den **Tagesrandzeiten** am frühen Morgen zwischen 6:00 und ca. 7:30 Uhr und am Abend in den drei, vier Stunden bis 22:00 Uhr nicht erreichbar sein soll, bedürfte einer Begründung statt einer apodiktischen Behauptung.

3. Abstrus ist Ihre Überlegung zu denkbaren Ausweichverkehren. Warum, in Gottes Namen, sollte ein z.B. aus Lissabon kommender Sattelzug an der Günterstalstraße wegen einem Tempolimit 30 auf einer Strecke von rund 900 m bis zur Ganterbrauerei auf der B31 nach rechts abbiegen, um drei bis vier Ampelanlagen später über die Talstraße wieder in die Schwarzwaldstraße einzubiegen oder umgekehrt, warum ein LKW aus der Ukraine auf dem Weg nach Mailand wegen einer 750 m langen Tempo-30-Strecke bis zur Kronenbrücke am Schwabentorring rechts fahren, über den Schloßberg-, Leopold-, und Friedrichring, die Bismarckallee, um über die Schneulinstraße wieder auf den Zubringer Mitte zu gelangen? Sie unterschätzen alle Autofahrer, nicht nur die Trucker. Die meisten von ihnen handeln in aller Regel rational. Ihr abstrakt völlig zutreffender Hinweis, Ausweichverkehre müssten vermieden werden, erweist sich angesichts der konkreten Umstände als relativ plumpes Ausweichmanöver.

4. Auch eine Verschlechterung der lufthygienischen Situation ist nicht zu erwarten, auch wenn umgekehrt eine Verbesserung nach gegenwärtigem Stand der Wissenschaft wahrscheinlich nicht garantiert werden kann. Die von der LUBW an der Schwarzwaldstraße gemessenen Werte vor und nach Einführung des nächtlichen Tempolimits 2010 (für nur 8 von 24 Stunden) sprechen jedenfalls eher für eine Verminderung des NO₂-Wertes durch diese Beschränkung als dagegen (2009: 70 µg/m³, 2011: 67 µg/m³) (vgl. LUBW: *Ergebnisse der Referenzmesspunkte 2009 und 2011*). Jedenfalls dann, wenn der Verkehrsfluss auch bei Einführung einer Tempobeschränkung nicht verschlechtert wird, sind deutliche Reduzierungen der Luftschadstoffe zu erwarten (*Umweltbundesamt: „Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“, Dessau-Roßlau, Nov. 2016, S. 14*).

5. Soweit Sie in diesem Zusammenhang (Tempo 30 tagsüber) ausschließlich auf den Luftreinhalteplan verweisen und damit, wegen der originären Zuständigkeit des RP dafür, diesem den Schwarzen Peter zuschieben wollen, kann das die Stadt Freiburg aus ihrer Verantwortung nicht entlassen. Auch wenn mögliche Gutachten des RP eine Minderung von Luftschadstoffen durch ein Tempolimit nicht belegen sollten, und deshalb eine solche Maßnahme nach der Luftreinhalteplanung ausscheidet, so bleibt es doch bei der Verantwortung der Stadt als „Untere Verkehrsbehörde“ ein solches Tempolimit auf Basis der Ermächtigung von § 45 StVO zu prüfen und vor ihrer Einführung die Zustimmung des RP einzuholen und zwar jetzt und nicht erst in Jahren. Schutzmaßnahmen nach dieser Norm verlangen nicht die Überschreitung absoluter Grenzwerte, wie beim Luftreinhalteplan. Sie erfordern nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vielmehr schon bei den niedrigen Anlasswerten der 16. BImSchV (59 dB(A) Tag / 49 dB(A) Nacht) eine umfassende Abwägung von Anwohnerinteressen (Schutz vor Lärm, Erschütterungen und Abgasen) mit denen des Verkehrs. Warum eine solche Abwägung angesichts der bestehenden objektiven Belastungssituation vor allem bei Lärm und Erschütterungen und erwartbaren Durchfahrtsverzögerungen, die allenfalls in wenigen Stunden des Tages auftreten und sich da auch nur

im Sekundenbereich bewegen dürften, zu Lasten der Anwohner ausgehen soll und zwar noch jahrelang, erschließt sich mir jedenfalls nicht.

Vielleicht besteht ja Gelegenheit die aus unserer Sicht unzureichenden Maßnahmenvorschläge der Drucksache G-18/052, für die am 24.4.2018 geplante Gemeinderatssitzung nachzubessern. Ansonsten halten wir unsere Einladung zu einem Gespräch bei uns am Dreisamufer, die wir an Herrn Uekermann gerichtet hatten, sehr gerne auch gegenüber Ihnen aufrecht. Herr Herffs hatte im Auftrag von Herrn Uekermann ein solches Gespräch abgelehnt und stattdessen ein Treffen im Rathaus im Stühlinger vorgeschlagen. Die Gründe für die (halbe) Absage auf unsere Einladung erschließen sich uns nicht wirklich. Nur rein fürsorglich soll deshalb hiermit ausdrücklich versichert werden: Niemand hat die Absicht eine Geisel zu nehmen!

Mit freundlichen Grüßen



Kurt Höllwarth

// Die Mitglieder des Verkehrsausschuss haben Abschrift direkt per email erhalten