

Verschönerungsverein der Stadt Stuttgart e.V.

Verschönerungsverein • Weberstrasse 2 • 70182 Stuttgart

Vorsitzender Erhard Bruckmann

Regierungspräsidium
Stuttgart
Ruppmannstrasse 21

Internet www.vsv-stuttgart.de
email briefkasten@vsv-stuttgart.de

70565 Stuttgart

16.10.2002

Planfeststellungsverfahren Stuttgart 21 Abschnitt 1.1 - Talquerung mit Hauptbahnhof

Einwendungen / Anregungen und Bedenken des Verschönerungsvereins der Stadt Stuttgart e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die nachfolgenden Anregungen und Bedenken zu dem o.a. Planfeststellungsverfahren beschränken sich auf Bemerkungen zu den Themenbereichen Parkgestaltung (Ziffer 1), Denkmalschutz (Ziffer 2), Naturschutz (Ziffer 3) und Umgang mit dem Bodenaushub (Ziffer 4).

Auswirkungen der Planung auf die Bereiche Mineralwasser, Verkehr, Wirtschaftlichkeit etc. pp. können von uns nicht mit ausreichender Sachkunde beurteilt werden und werden daher nicht behandelt.

Zu den genannten Bereichen erheben wir Einwendungen und nehmen im Einzelnen wie folgt Stellung:

1. Parkgestaltung

Die geplanten Veränderungen der als Kulturdenkmal eingestuft Parklandschaft des Mittleren Schlossgartens verursachen erhebliche Umweltauswirkungen und stellen einen gravierenden Konfliktschwerpunkt dar. Diese **Eingriffe haben erhebliche**, zum großen Teil **dauerhaft negative Auswirkungen** auf **alle** zu berücksichtigenden **betroffenen Schutzgüter**. In der Umweltverträglichkeitsstudie werden auf den Seiten 114, 115 und 116 sowie in der Anlage 15.2.3 Blatt 1 die Konfliktschwerpunkte aufgeführt. Die Behandlung der Schutzgüter Tiere und Pflanzen und Kulturgüter ist **mangelhaft**. Die Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Schutzgüter Mensch und Landschaftsbild werden **nicht erkannt oder** in grober Weise **verharmlost**.

So wird offenbar davon ausgegangen, dass sich die Beeinträchtigungen des Stadt- bzw. Ortsbildes und der Erholungsfunktionen des Mittleren Schlossgartens lediglich auf die Bauzeit beschränken, das Landschaftsbild wieder hergestellt wird und keine zusätzlichen Ersatzmaßnahmen notwendig sind.

Die Planunterlagen lassen indes eine **adäquate Wiederherstellung** der Parkanlage bzw. des Landschaftsbilds **nicht im Ansatz erkennen**. Die vorgesehene Anpflanzung von Bäumen ohne jedweden gestalterischen Anspruch, die Überdeckung der sich in den Park aufwölbenden Bahnhofshalle mit einer dünnen Erdschicht, die Ansammlung parkfremder, hochaufragender Belichtungstürme und die Einlegung unzureichend gestalteter Böschungflächen stellt keine Kompensationsmaßnahme für die massiven Eingriffe in die historisch gewachsene und gartenkünstlerisch hochwertige Parklandschaft des Mittleren Schlossgartens dar.

Der Verschönerungsverein der Stadt Stuttgart, der Schwäbische Heimatbund, die Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur, der Runde Tisch (Initiativkreis zum Schutz und zur behutsamen Neugestaltung der an das Projekt S 21 angrenzenden Parkanlagen), der Städtebauausschuss der Landeshauptstadt Stuttgart und weitere fachkundige Gruppen und Personen hatten bereits 1995 und in den Folgejahren ausführliche Anregungen und Vorschläge unter anderem für eine bessere Ausgestaltung und Integration des Bauwerks der Bahnhofshalle entwickelt. Diese Beiträge wurden seinerzeit von Vertretern der Deutsche Bahn AG, des Gemeinderats und der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Stuttgart, der Bürgerschaft und anderen sehr positiv aufgenommen. Wir sind über alle Maßen verwundert, dass diese Anregungen und Vorschläge nunmehr in den Unterlagen zur Planfeststellung keinerlei Berücksichtigung mehr finden.

Angesichts der herausragenden gestalterischen Qualität des Mittleren Schlossgartens und seiner Bedeutung für die Stuttgarter Bevölkerung ist zur Kompensation des mit der Ausführung der Planung verbundenen Eingriffs eine Neugestaltung erforderlich, die - insbesondere im Hinblick auf die Geländemodellierung, die Bepflanzung und die Wegeführungen - eine differenzierte und anspruchsvolle Überarbeitung der Oberflächenplanung erfordert. Diese **Neugestaltung** muss im Rahmen einer **übergreifenden Planung** und in enger **Abstimmung** einerseits mit einem die gesamten Schlossgartenanlagen umfassenden **Parkpflegewerk** erfolgen und andererseits aber auch mit der **städtebaulichen Entwicklungsplanung** entlang der Ränder der Schlossgartenanlagen korrespondieren. Dies trifft in besonderem Maße zu für die künftigen Baugebiete A2 und B des Städtebauprojekts S21.

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten zu einer solchen Neugestaltung in konzertierter Abstimmung mit den an das Planungsgebiet angrenzenden Bereichen **nicht einmal ansatzweise brauchbare Aussagen**. Nach den ausgelegten Plänen endet das Parkgelände zur Cannstatter Straße hin in einer diffusen Wellenlinie ohne ausreichend präzise Höhenangaben. Die Ausgleichsfläche entlang des Unteren Schlossgartens weist weder gestalterische noch funktionale Bezüge zur vorhandenen Parklandschaft, zur geplanten Parkerweiterung oder zur geplanten Wohnbebauung auf. Insbesondere solche gestalterische und funktionale Bezüge erfordert aber eine Neugestaltung, die wirklich eingriffskompensierende Wirkung haben soll.

Beste Voraussetzung für eine erträglichere Gestaltung wäre eine **Reduzierung der weder technisch noch bahnbetrieblich notwendigen Höhe der Bahnhofshalle**. Wie bereits sehr eindrucksvoll von Christoph Hackelsberger in seinem Aufsatz in der Fachzeitschrift "Baukultur" Heft Nr. 5/1998 dargelegt wurde, wäre eine Ungleichheit der Belichtungsverhältnisse und Raumqualitäten für den Fall der Verringerung der Hallenhöhe kein Unglück. Würde die Hallenhöhe im Bereich des Parks abgesenkt, könnten immer noch 80 % der Reisenden im großen Hallenteil aus- und einsteigen, 20 % im etwas niedrigeren Teil des Bahnsteigraums. Dass dies eine technisch und funktional einwandfreie Lösung wäre, belegt z. B. der frühere Planungs- und Lösungsansatz der Architekten Gerkan, Marg + Partner.

Vor diesem Hintergrund ist es objektiv nicht nachvollziehbar, dass wegen des Raumerlebnisses weniger Reisender - falls diese ein solches überhaupt wahrnehmen - hunderttausende Stuttgarter Bürger und andere Parkbesucher in "ihrem" Schlossgarten eine gleichermaßen massive wie unnötige Verunstaltung hinzunehmen haben sollen, durch die zudem das zur Internationalen Gartenausstellung IGA 93 vollendete und zu Recht viel gepriesene "Grüne U" durchgängiger Grünflächen vom Oberen Schlossgarten bis hin zum Killesberg an so prominenter Stelle in der Bahnhofsnähe derartig empfindlich beeinträchtigt und gestört wird. **Die Belange der Stuttgarter Bevölkerung müssen hier Priorität haben.**

Dies gilt umso mehr, als der Bauherr Deutsche Bahn AG außer dem - wie oben ausgeführt zweifelhaften - Vorzug eines durchgängigen Raumerlebnisses der Reisenden **keine objektiven**

Gründe dafür ins Feld führte, dass eine **Aufwölbung der Bahnhofshalle** notwendig sei. Daher liegt für uns die Vermutung näher, dass es sich bei dem Wunsch des Bauherrn nach einer aufgewölbten Halle um den Ausfluss eines Selbstdarstellungs- und Geltungsdranges mit gerade einem solchen Bauwerk handelt, das doch von seiner grundlegenden Konzeption her als "versenkter" Tiefbahnhof von außen ein Maximum an Unscheinbarkeit verwirklichen sollte. Ein dergestalt motivierter Wunsch wäre nun aber ein im Rahmen der Abwägung vollends nicht berücksichtigungsfähiger Umstand.

Sollte indes aus wirklich zwingenden Gründen - obwohl solche bislang von der Planung nicht dargetan und für uns auch nicht erkennbar sind - an einer **Geländeaufwölbung** im Mittleren Schlossgarten festgehalten werden müssen, so ist diese mit **besonderer gestalterischer Qualität** durchzuführen und der Wall so weit wie möglich in seiner Höhe zu reduzieren.

Die Absteckung und Markierung der Geländekante des neuen Bahnhofs beim Workshop der jungen Landschaftsarchitekten im November 1998 hat gezeigt, dass es zur Gewährleistung einer gestalterischen Qualität im vorbeschriebenen Sinne nicht damit getan sein kann, den entstehenden Wall lediglich auf kürzestem Weg an das bestehende Gelände anzugleichen. Dadurch würde der Schlossgarten geteilt und die Durchgängigkeit des "Grünen U" massiv gestört. Diese Störung würde durch die Lichttürme noch erheblich verstärkt. Grundsatz bei der Gestaltung des Grünen U war und ist aber, alle Querriegel zu beseitigen bzw. zu verhindern. Wall und Lichttürme wirken bei der vorgelegten Planung aber nicht anders als ein Querriegel.

Der **Wall** müsste deshalb - sofern er tatsächlich doch nicht völlig verzichtbar sein sollte, wovon wir wie ausgeführt weiter ausgehen - **durch flaches Verziehen behutsam modelliert** werden und besser in eine neu zu erarbeitende Parkgestaltung integriert werden. Hilfreich könnte eine Auffüllung entlang der Schillerstraße und der Cannstatter Straße sein. Die Höhe der Lichttürme müsste in jedem Fall reduziert werden, in der Parkachse bis auf 0. Funktional bedeutet dies für die Belichtung der Bahnhofshalle keine Einschränkung und auch technisch erscheint eine derartige Lösung möglich.

Die Planfeststellung kann und darf daher **erst erfolgen, wenn** für die Gestaltung des Oberen und Mittleren Schlossgartens und für die Parkerweiterung des Unteren Schlossgartens ein **Gesamtplan** einschließlich eines mit dem Denkmalschutz abgestimmten **Parkpflegewerks** erstellt ist.

Für den hierfür notwendigen Entscheidungsprozess müssen alternative Lösungen über einen Wettbewerb oder ein Gutachterverfahren als Diskussionsgrundlage erarbeitet werden. Die Lösungen müssen, wie von uns und anderen schon bei zahlreichen Gelegenheiten mehrfach gefordert wurde, **im Gelände abgesteckt und markiert** werden.

Falls dieser Entscheidungsprozess zu einer zeitlichen Verzögerung führt, muss einwandfrei und unzweifelhaft sichergestellt werden, dass dieser Gesamtplan mit Parkpflegewerk als Bestandteil der Planfeststellung zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt wird, z. B. im Rahmen eines Änderungsverfahrens, für das dann auch die dafür notwendigen Mittel bereitgestellt werden.

Ähnliches gilt für die Gestaltung der naturschutzfachlich als Ausgleich vorgesehenen neuen Parkflächen entlang der Platanenallee des Unteren Schlossgartens. Auch dort kann sich die Gestaltung nicht in einer bloßen Begrünung und der Herstellung einer Böschung erschöpfen, sondern muss Teil einer schlüssigen Gesamtkonzeption sein, in welche die angrenzende, neu zu planende Bebauung einzubeziehen ist.

2. Denkmalbelange

Vorbemerkung:

Bei Ausführung der derzeit vorliegenden Planunterlagen sind erhebliche Verluste an denkmalgeschützter Bausubstanz, Eingriffe in denkmalgeschützte Bauteile sowie denkmalgeschützte Ensembles und Grünanlagen festzustellen (auf die Eingriffe in das Kulturdenkmal Mittlerer Schlossgarten wurde vorstehend Ziffer 1 ausführlich eingegangen). Auch wenn das Projekt als Ganzes von uns nicht in Frage gestellt wird, so sind doch wesentliche Teile der gegenwärtigen Planung vor diesem Hintergrund kritisch zu beurteilen und in bestimmter Hinsicht

abzulehnen. Ist in Teilen ein Totalverlust an Bausubstanz und Bauteilen zur Realisierung des Projekts unvermeidbar, so ist doch an vielen einzelnen Stellen eine deutliche Eingriffsminimierung zur Erhaltung historischer Bausubstanz zwingend erforderlich. Dies betrifft im Einzelnen folgende Punkte:

a. Eisenbahndirektionsgebäude Heilbronner Straße 7 und 9

Das Gebäude Heilbronner Straße 7 und 9 ist als **Kulturdenkmal nach § 2 Denkmalschutzgesetz** Baden-Württemberg eingestuft. Die Generaldirektion der Eisenbahn wurde 1911/12 nach Plänen von Architekt Martin Mayer errichtet. Es bildet zusammen mit Hauptbahnhof und Zeppelinbau ein städtebauliches Ensemble und liegt im Bereich einer städtebaulichen Erhaltungssatzung.

In früheren Planungsstufen des Gesamtprojekts Stuttgart 21 wurde vom Erhalt des Gebäudes ausgegangen. Im Planfeststellungsverfahren wird nun aus rein wirtschaftlichen Gründen der Abriss des Gebäudes beantragt. **Der Verschönerungsverein fordert die Erhaltung des Gebäudes** sowohl aus denkmalpflegerischen wie städtebaulichen Gründen. Bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit müssen die mit dem Erhalt des Gebäudes verbundenen Mehrkosten in Bezug zu den Gesamtkosten des Planungsabschnittes gesetzt werden. Die sich danach ergebende, relativ vernachlässigbare Mehrbelastung des Bauherren verbietet einen solch massiven Eingriff wie den Abriss eines ganzen Gebäudes bei objektiver Betrachtung von selbst.

b. Hauptbahnhof (Bonatzbau)

Nach den Plänen von Paul Bonatz und Friedrich E. Scholer wurde in den Jahren 1914 bis 1928 der Stuttgarter Hauptbahnhof errichtet. Der stadtbildprägende Gebäudekomplex gliedert mit seinen Flügelbauten und dem Hauptbau die umliegenden Stadträume maßgeblich und wirkt mit dem Bahnhofsturm weit in die Königstraße hinein. Aber nicht nur aus städtebaulichen Gründen, sondern auch aus wissenschaftlichen, d.h. technikgeschichtlichen Gründen (der Bonatzbau war der letzte gebaute große Kopfbahnhof in Deutschland überhaupt), wie auch aus kunst- und architekturgeschichtlichen und künstlerischen Gründen wurde der Stuttgarter Bahnhof in das Denkmalbuch Baden-Württembergs im Jahr 1987 als **Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung** eingetragen. Damit besteht ein **besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung des Gebäudes**. Dies umfasst auch die Substanz des Wiederaufbaus nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg, der unter Leitung von Paul Bonatz durchgeführt wurde.

Im Zielkonflikt zwischen den öffentlichen Interessen Denkmalschutz und Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs sind Eingriffe in die Denkmalsubstanz objektiv nicht ganz zu vermeiden. Dennoch fordert der Verschönerungsverein, dass auf Eingriffe, die sich nicht als unmittelbare Notwendigkeit der Bahntieferlegung darstellen, verzichtet wird.

Die Wertigkeit des Kulturdenkmals erfordert einen deutlich behutsameren Umgang mit der vorhandenen Bausubstanz und eine Minimierung der Eingriffe gegenüber der vorgelegten Planung. Insbesondere sind **Teile des Nordflügels** - zur Erhaltung der symmetrischen Eingangssituation - und **Teile des Südflügels**, soweit diese nicht unmittelbar vom neuen Gleistrog betroffen sind, **zu erhalten**. Im gegenwärtigen Stand der Planung ist das Ausmaß der Eingriffe an diesen Stellen nicht aus technischen Notwendigkeiten begründet, sondern allein aus einem gestalterischen Willen von Bauherr und Architekt, der aber im Falle eines so bedeutenden Bauwerkes wie des Bonatzbaus keinen Vorrang genießen darf.

Auch insoweit verweisen wir auf den bereits oben erwähnten Aufsatz von Christoph Hackelsberger in der Fachzeitschrift "Baukultur" Heft Nr. 5/1998, der mit Bezug zum Planungsentwurf der Architekten Gerkan, Marg + Partner überzeugend darlegte, dass der quergelegte Gleistrog im Gebäuderahmen des Bonatzbaues untergebracht werden kann und deshalb der aus denkmalschützerischen Gründen unerwünschte Abriss des Nord- und des Südflügels des bestehenden Hauptbahnhofes überhaupt nicht notwendig ist.

Darüber hinaus sind im Übrigen Veränderungen im Bestand so behutsam und substanzschonend wie möglich durchzuführen.

Insbesondere ist in der großen **Querbahnsteighalle** die **Herausnahme** der **Bodenfläche** zu **minimieren** und im Bereich des **Turmes** der Boden in Form einer **umlaufenden Galerie** zu **erhalten**. Damit kann auch die heute bestehende Eingangssituation unter dem „Schwäbischen Ritter“ in der großen Schalterhalle in der Ebene +1 zusammen mit der sogenannten „Stuttgarter Treppe“ und dem dreiteiligen Eingangelement erhalten werden. Auch ist auf die **Entfernung** der Gliederung der **Fensteröffnungen** (u.a. zur Erhaltung der originalen Lichtführung), **Wandelementen** und **Türöffnungen** zu **verzichten**. Auch insoweit ist das Ausmaß der Eingriffe, wie sie der gegenwärtige Planungsstand vorsieht, nicht durch objektive Notwendigkeiten begründet, weshalb dem Denkmalschutz Vorrang zu gewähren ist.

Die Erhaltung der genannten Teile stellt das Bahnprojekt nicht grundsätzlich in Frage, würde aber die historische, architektonische und funktionale Aussage der Gebäudestruktur ablesbar belassen.

Soweit gestalterische und/oder wirtschaftliche Gründe Substanzeingriffe bedingen würden, sind richtigerweise **denkmalpflegerische Belange vorrangig** zu berücksichtigen.

3. Naturschutz

Das Projekt weist im gegenwärtigen Planungsstand aus der Sicht des Naturschutzes zahlreiche Konflikte auf. Hochwertige Biotope und Tierlebensräume, **Biotoptflächen** nach § 24a Bundesnaturschutzgesetz mit langer Entwicklungszeit, z. B. alte Bäume, werden zerstört oder **dauerhaft beeinträchtigt**. Im Bereich des **Kulturdenkmals Mittlerer Schlossgarten** werden **193 Bäume entfernt**, die unter die städtische Baumschutzsatzung fallen. Dauerschäden am Baumbestand im Park durch Grundwasserabsenkung können noch nicht abgeschätzt werden, werden von uns wie von Fachleuten aber konkret befürchtet.

Der durch das Projekt verursachte Eingriff führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch den Verlust landschaftlich wertvoller Baumbestände und zu einer dauerhaften Beeinträchtigung des Mittleren Schlossgartens. Nicht nur während der Bauzeit sondern auch auf Dauer wird dessen für viele Bürger wichtige Erholungsfunktion gestört.

Die Auswirkungen des Eingriffs auf die Tier- und Pflanzenwelt werden nur sehr ungenau, im Ergebnis in einer für die Maßstäbe des Verfahrens nicht zureichenden Weise beschrieben. Die enthaltenen Bewertungen können nicht überprüft werden, da Artenlisten der untersuchten Tier- und Pflanzengruppen fehlen. Wichtige Insektengruppen wurden offensichtlich nicht untersucht oder entsprechende Untersuchungen nicht ausgewertet. Da z. B. der Juchtenkäfer in den unteren Anlagen vorkommt, ist zu vermuten, dass diese prioritäre Art nach der **FFH-Richtlinie** auch in den mittleren Anlagen vorkommt und hätte daher untersucht werden müssen.

Der Vorwurf, dass nicht ausreichend faunistische Artengruppen erhoben wurden, gilt auch für die Baulogistikfläche C2, die Baustraße BSC und die Maßnahmenfläche A1.

Für den ökologisch hochwertigen Bestand der Ausgleichsflächen, Lebensraum trockenwarmer Ruderalgesellschaften mit gefährdeten Tier- und Pflanzenarten sowie eine Hecke mit § 24a-Charakter wurden keine faunistischen Artengruppen erhoben. Außerdem ist zu beanstanden:

- Ein Baumbestandsplan und die Bestandsbeschreibung für Bäume fehlen.
- Bäume, die nicht unter die Baumschutzsatzung fallen, werden nicht aufgeführt.
- Die Auswirkungen der überdimensionierten gläsernen Lichtaugen im Mittleren Schlossgarten auf Vögel und Insekten werden nicht untersucht, diese sind aber als erheblich negativ zu erwarten.
- Der temporäre Verlust von Nistquartieren für Vögel bleibt unberücksichtigt. Künstliche Nisthöhlen z. B. für Fledermäuse werden kurzfristig nicht angenommen.
- Der behauptete Ausgleich kann nicht nachvollzogen werden, da die Ausgleichsbilanzierung nach dem Stuttgarter Verfahren nicht angewendet wurde.

- Die Bewertung insbesondere der großflächigen Ruderal- und Sukzessionsflächen, in denen prioritäre Zielarten wie Wildbienen, Wespen und Heuschreckenarten vorkommen, werden unseres Erachtens erheblich zu gering eingestuft.

4. Umweltschutz / Bodenaushub

Der durch die Realisierung des Projektes entstehende Bauaushub von ca. 4,1 Millionen cbm, eine Menge an Erdschutt, die am Stück 100 Meter breit, 100 Meter hoch und 410 Meter lang wäre, soll nach dem Willen des Bauherren Deutsche Bahn AG in den Tagebau Lochau in Sachsen transportiert werden. Dieser **geplante Transport** über hunderte von Kilometern ist ein ökologischer, umweltschützerischer und damit auch politischer **Skandal**. Bereits der Gedanke an einen solchen Transport spricht allen modernen und zeitgemäßen Grundsätzen nachhaltigen Wirtschaftens mit auch verkehrlichen und transportlichen Ressourcen eklatant Hohn.

Es wäre eine dem - auch seine Vorzüge in Umweltgesichtspunkten gegenüber dem Straßenverkehr häufig betonenden - Bauherren gut zu Gesicht gestandene Überlegung gewesen, mit dem anfallenden Bodenaushub in der allernächsten Umgebung des Vorhabens eine landschaftsmodellierende und andere verkehrliche Eingriffe und Störungen verringernde Maßnahme vorzunehmen.

In diesem Sinne könnte der **Bodenaushub** z.B. teilweise für **Landschaftsgestaltung** (Ausgleichsmaßnahmen) in Stuttgart, z.B. zur Herstellung von **Landschaftsbrücken über Autobahnen und Bahntrassen** zur Minimierung der Zerschneidungen von Waldflächen, insbesondere zwischen Schönbuch und Glemswald, hervorragend verwendet werden.

Für den Bereich der **Rohrer Höhe** gibt es bereits einen konkreten Vorschlag des Verschönerungsvereins, der die Überdeckung der vorhandenen und geplanten Bahntrasse "Rohrer Kurve" mit einer Landschaftsbrücke vorsieht. Eine solche Maßnahme wäre als Ausgleich für die zahlreichen auf Stuttgarter Gemarkungen durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 noch zu erwartenden Eingriffe sinnvoll und wirkungsvoller als viele kleine und zerstreut liegende Ausgleichsmaßnahmen. Außerdem könnten im Rahmen eines derartigen Projekts ergänzend Eingriffskompensationen durch andere Planungsträger, z. B. Messe, erfolgen.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass das Vorhaben Stuttgart 21, welches von uns bisher kritisch aber konstruktiv begleitet wurde, von uns nur dann akzeptiert werden kann, wenn die vorgenannten Anregungen und Vorschläge in die weitere Planung Eingang finden. Unverständlich ist für uns das bisherige Vorgehen des Planungsträgers, der mit der vorgelegten Planung offenbar alle in der Vergangenheit gemachten Verbesserungsvorschläge ignoriert und wohlverstandene Bürgerinteressen missachtet.

Mit freundlichen Grüßen

- gez. Bruckmann -
Vorsitzender