

Schriftliche Anregungen und Bedenken aus der Bürgerschaft im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zum Regionalen Logistikkonzept Köln und zugehörige Verwaltungsstellungennahmen

Am 15. Oktober 2013 fand im Bürgerzentrum Ehrenfeld die erste Öffentlichkeitsbeteiligung zum Regionalen Logistikkonzept Köln statt. Darüber hinaus konnten bis zum 15. November 2013 schriftliche Stellungnahmen zum Regionalen Logistikkonzept Köln abgegeben werden.

1. Aktionsgemeinschaft Contra Erweiterung Godorfer Hafen (Mail vom 17.10.2013)
2. Bürger (Fax vom 21.10.2013)
3. Bürger (Mail vom 27.10.2013)

Die Schreiben sind im Anhang dieser Anlage original (mit Schwärzung Personen bezogener Daten) wiedergegeben.

Nachfolgend die tabellarische Aufstellung der schriftlichen Anregungen und Bedenken sowie die zugehörigen Verwaltungsstellungennahmen.

Schriftliche Anregungen und Bedenken (Zusammenfassungen – Originalschreiben im Anhang dieser Anlage)	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Schreiben Nr. 1 <i>Aktionsgemeinschaft Contra Erweiterung Godorfer Hafen</i> (Mail vom 17.10.2013)</p> <p>Die vorgestellten Abschluss-Ergebnisse des Moduls I sind enttäuschend. Es wurden keine klaren Ziele für die Studie erarbeitet. Die Beratungs-Erkenntnisse aus 12 Monaten wurden nicht in ein auf Köln zugeschnittenes Schema nach Prioritäten eingeordnet. Es wurde also kein spezifischer Maßanzug für eine künftige Kölner Güterverkehrs-Logistik erarbeitet. Zahlen und Abbildungen waren nicht solide überprüft und mit Quellenangaben versehen.</p> <p>Die „Bürgerbeteiligung“ litt darunter, dass dem eigentlichen Zweck der Veranstaltung, Feedback von den Bürgern einzuholen, nicht ausreichend Zeit eingeräumt wurde. Nur der Dezernent für Stadtentwicklung Franz-Josef Höing erklärte, dass es ihm vor allem geht um Transparenz der Fakten und unbeschränkte regionale Sicht gehe.</p> <p>Es wurden Aussagen vermisst über Ziele und besonders darüber, welches Gewicht die Erhaltung der vorhandenen Substanz und Erweiterung der Hafeninfrastruktur haben soll.</p>	<p>In den Anmerkungen wird davon ausgegangen, dass das gesamte Regionale Logistikkonzept Köln inklusive der Handlungsempfehlungen abgeschlossen ist. Das ist aber noch nicht der Fall. Es wurden entsprechend einer frühen Einbindung der Bürger Zwischenergebnisse der Studie und der generelle Aufbau dargestellt, insbesondere auch um Anregungen zu möglichen Maßnahmen zu erhalten. Das Konzept ist somit noch nicht fertiggestellt.</p> <p>In der Kürze der Zeit konnte nur ein grober Überblick über den Arbeitsstand gegeben werden. Zudem lebt die Präsentation auch von den Erläuterungen dazu. Die Quellen der Daten wurden in den Erläuterungen benannt.</p> <p>Die Präsentation wurde nach der Veranstaltung mit den entsprechenden Erläuterungen ins Internet gestellt. Link: http://www.stadt-koeln.de/4/stadtentwicklung/logistik</p> <p>Aufgrund der Interessenslage bei einigen Bürgern fokussierten sich die Wortmeldungen überwiegend auf das Thema Hafenskapazitäten und den Ausbau des Godorfer Hafens. Somit wurden Aussagen zum aktuellen Arbeitsstand, dem weiteren Vorgehen und generellen Konzeptaufbau weniger diskutiert.</p> <p>Das generelle Ergebnis der Analyse zum Regionalen Logistikkonzept ist, dass das Aufkommen im Kombinierten Verkehr überproportional wächst. Dafür müssen zusätzliche Umschlagskapazitäten geschaffen werden – ob durch Erweiterung oder Erhalt ist hier nicht die Frage. An welchem Hafenstandort Erweiterungen / Erhalt vorteilhaft sein könnten, wurde bereits in anderen externen Gutachten untersucht. Die Ergebnisse dieser Gutachten wurden einbezogen. Im Rahmen des Logistikkonzepts können die Detailuntersuchungen zu den Hafenstandorten nicht nochmals aufgegriffen werden. Die Studien zum Godorfer Hafen werden berücksichtigt, aber nicht nochmals separat bewertet (s. hierzu auch</p>

„Wachstum im Containerverkehr auf der Wasserstraße erfordert Infrastrukturerweiterungen“ geht an der Realität vorbei. Es geht nicht pauschal um „Wachstum“ des Containerverkehrs sondern darum, ob regionale Terminalkapazitäten an den Zielzustand 2030 angepasst - und ggf. erweitert - werden müssen. Container werden in der Region nur zu 15 % per „Wasserstrassen“ aber zu 85 % per Bahn und LKW transportiert.

Als Wachstumsrate wird für den Containerverkehr +216 % bis 2030 genannt (ohne Quelle), also eine Rate von +6 % p. a. oder eine Verdreifachung in 20 Jahren.

a. Diese Größenordnung wurde so in den Boomjahren bis 2007, vor Schuldenkrise ab 2008, von der Fachwelt akzeptiert. Jetzt wäre eine Neubewertung fällig. Im Hafen Niehl stagniert der Container-Umschlag jetzt schon im 6. Jahr.

b. In einer PLANCO-Studie zur „Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen“ vom Januar 2013 für das Bundesverkehrsministerium ist PLANCO deutlich vorsichtiger: Statt wie bisher in 10 Jahren soll sich jetzt erst in 15 Jahren bis 2025 der Umschlag per Schiff und Bahn in Köln Niehl+Godorf von 200.000 TEU auf 439.000 TEU verdoppeln (+119 %). Nach den Daten aus der Kölner PLANCO Studie 2012 müsste er sich dann in den kurzen 5

Ds.-Nr. 2313/2013; TOP 4.2.1 im Wirtschaftsausschuss vom 11.07.2013).

Bei den Umschlagskapazitäten werden alle Verkehrsträger – also nicht nur das Binnenschiff – betrachtet. Enthalten sind auch Bahn-LKW Umladungen, die zum Teil in den Häfen stattfinden und entsprechende Infrastruktur erfordern.

Die Verkehrsprognosen sind auf Basis der Aktualisierung des Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) und der aktuellen Prognosen des Bundes geschätzt.

Die Verkehrsnachfragestrukturen basieren dabei im Wesentlichen auf folgenden Datenquellen, die in den entsprechenden Arbeitsberichten zum Regionalen Logistikkonzept nochmals differenziert angegeben werden:

- Integrierte Gesamtverkehrsplanung für Nordrhein-Westfalen (IGVP-NRW), in der für alle Verkehrsträger die Güterströme getrennt nach 10 Güterarten zwischen rd. 4.000 Verkehrszellen abgebildet sind. Für die Stadt Köln werden 80 Verkehrszellen betrachtet. Es werden alle Verkehrsträger – einschließlich Luftfracht – betrachtet.
- Aktualisierung der IGVP-Daten auf das Basisjahr 2010 und das Prognosejahr 2025/2030
- Daten der Bundesverkehrswegeplanung 2003 mit Aktualisierung der Prognose auf das Jahr 2025
- Veröffentlichte Ergebnisse der Bundesverkehrswegeplanung 2015 mit Prognosehorizont 2030
- Für die Verkehrsnachfrage im kombinierten Verkehr in den Kölner Häfen und der Region: Marktanalyse für die Kölner Häfen im Auftrag der HGK AG, PLANCO 2012

Prognosen für den Umschlag des kombinierten Verkehrs in Köln und der Region sind berücksichtigt. Die dargestellten Rahmenbedingungen sind im Vergleich zu anderen Prognosen (z.B. PLANCO-Gutachten für die Kölner Häfen) als moderat zu bezeichnen.

Es wird der Gesamtumschlag 2030 (1,6 Mio. TEU für Köln, 3,2 Mio. TEU Region, kontinental und maritim) den für 2030 geplanten Kapazitäten gegenübergestellt. Die geplanten

Restjahren bis 2030 auf 627.000 TEU noch mal fast verdoppeln. Die Prognosen sollten von den Beratern auf den Prüfstand gestellt werden.

c. Im Modalsplit gibt es aktuelle Veränderungen: Sind die Wirkungen der neuen Gotthartbahnlinie von Genua bis Rotterdam ab 2017, die Erweiterung der Betuwe-Linie von Rotterdam in das Ruhrgebiet und die Containerzüge aus China über die Transsibirische Bahn - bisher 3 pro Woche - berücksichtigt? Sind Bahnterminals also künftig vorrangig zu behandeln?

d. Effizienzsteigerungen als Stellschraube zur Kapazitätserweiterung werden in der Studie behandelt. Kein Wort wird verloren über den Ausbau von Reserven über die Steigerung der Effizienz der Kapazitäten innerhalb vorhandener Flächen in den kommenden 20 Jahren durch Automatisierung und Prozessverbesserungen.

e. Der für Köln nicht relevante, aber die Infrastruktur belastende Transitverkehr mit Containern wird nicht erwähnt. Wie groß ist der Anteil heute und in 20 Jahren und muss Köln mit seiner ohnehin überlasteten Infrastruktur nicht Prioritäten setzen für den regionalen Umschlag zur Standortsicherung der hiesigen Industrie und gegen den Durchgangsverkehr?

f. Der Untersuchungsraum ist nicht sauber geklärt. Die Studie unterteilt in Terminals der „Stadt Köln“ und in solche im Restgebiet im Süden mit Bonn und im Norden bis Krefeld. Was ist die Kernregion, die für die Kölner Industrie relevant und zu optimieren ist?

Kapazitäten sind aus dem PLANCO-Gutachten der Marktpotenziale der Kölner Häfen übernommen (s. Folien 24 und 25 in Anlage 1).

Die im Logistikkonzept genutzte Datenbasis wird weit gefasst und enthält verschiedenste Datengrundlagen. Die in kurzer Frist geänderte Umschlagsprognose von PLANCO (Gutachten für den Bund, Januar 2013) hat auf die Aussagen des Logistikkonzepts keinen Einfluss.

Da es sich hier um ein Logistik- und kein Verkehrskonzept handelt, werden in diesem Rahmen keine genauen Aufschlüsselungen auf einzelne Häfen durchgeführt.

Die Infrastrukturvorgaben des vordringlichen Bedarfs sind enthalten und damit auch bessere Schienenverbindungen nach Osteuropa und Asien. Die Transsibirische Bahnverbindung sowie die Nordwestpassage sind aufgrund des verhältnismäßig geringen Effekts auf die Region nicht explizit ausgewiesen.

Die Frage nach der Flächenverfügbarkeit und des zukünftigen Bedarfs ist Bestandteil von Arbeitspaket 5 (Logistikflächen). Im weiteren Verfahren erfolgt die Auswertung vorhandener Flächenuntersuchungen in der Region Rheinland, sowie die Analyse und Bewertung des Bedarfs und des Potentials an Logistikflächen in der Region.

Die wichtigen überregionalen Entwicklungen und gesetzten Infrastrukturmaßnahmen außerhalb der dargestellten Region werden beachtet und fließen in die Ergebnisse ein. So können wichtige Quell- und Zielpunkte der Güterverkehre außerhalb der Region - wie z.B. die ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) noch betrachtet sowie Transitverkehre durch die Region lokalisiert werden.

Köln macht über ein Viertel des Gesamtaufkommens der Region aus; zusammen mit dem Rhein-Kreis Neuss werden ca. 50% des Aufkommens der Region generiert. Der Untersuchungsraum und die Güterströme enthalten alle relevanten Verkehre und enden nicht an der Stadtgrenze. Siehe hierzu auch Folie 16 der erläuterten Präsentation, Anlage 1, und unter <http://www.stadt->

g. Zu dem Anpassungsbedarf bei Terminal-Kapazitäten für Container werden die Ziel-Kapazitäten 2030 genannt, aber nicht der Bestand heute und wo der Hebel für Anpassungen anzusetzen ist. Vier Terminalstandorte werden aktuell erweitert: Fertig seit 2012 sind Bonn und Eifeltor, zur Zeit im Bau ist Köln-Nord und gutachterlich bestätigt und ohne behördlichen Vorlauf realisierbar ist die weitere Umrüstung für Container im Hafen Niehl wie bereits schrittweise 1984-2008.

h. Die Neutralität und Objektivität der Daten im Sinne des Gemeinwesens ist nicht gewährleistet. Als Datengrundlage wird pauschal auf die Planco Marktanalyse der Kölner Häfen aus 2012 verwiesen (Folie 18), obwohl jedem klar ist, dass es sich um das Gutachten eines interessengeleiteten Investors handelt.

koeln.de/4/stadtentwicklung/logistik .

Eine nochmalige detaillierte Untersuchung des Anpassungsbedarfs bzw. Umstrukturierungspotenzial der Kölner Häfen für den Containerverkehr ist nicht Bestandteil des Logistikkonzeptes. Dafür liegen bereits detaillierte Untersuchungen und Ergebnisse vor. Im Rahmen des Regionalen Logistikkonzeptes wurden diese Ergebnisse kritisch reflektiert und untersucht, ob neue Entwicklungen eingetreten sind, die neue Aussagen und Ergebnisse zulassen.

Infrastrukturausbauten werden als realisiert angenommen, die der Prognose zugrunde liegen. Wichtige Ausbaumaßnahmen wie Kapazitätserweiterungen auf dem Kölner Autobahnring für die Straße, die Betuwe-Linie und der Eiserne Rhein sowie Ausbau der Oberreinstrecke und Alpenquerungen für die Schiene sind realisiert. Köln liegt im unmittelbaren Einzugsbereich des Europäischen Schienengüterverkehrsnetzes, Korridor 1 (Rotterdam-Genua) und Korridor 8 (Rotterdam- Bremerhaven – Warschau). Damit sind weitere Transitverkehre auf den Schienenstrecken des Kölner Raums zu erwarten.

Die verwendeten Datengrundlagen gehen weit über die PLANCO Zahlen hinaus (siehe oben).

Die Werte für die Umschlagsprognosen und Schätzung der Umschlagskapazitäten sind aus dem PLANCO Gutachten 2012 entnommen. Die Zahlen sind mit den aufbereiteten und aktualisierten Verkehrsströmen, die dieser Untersuchung zum Regionalen Logistikkonzept Köln zugrunde liegen, abgeglichen und als plausibel qualifiziert worden.

Bestandteil der Untersuchung ist es, das für das Jahr 2030 prognostizierte Güterverkehrsaufkommen der vorhandenen, geplanten, beschlossenen oder im Bau befindlichen logistikrelevanten Infrastruktur gegenüberzustellen, um eine Aussage über die Kapazitäten zur Abwicklung der Güterverkehre in Köln und der Region zu erhalten. Laut Ratsbeschluss soll für den Godorfer Hafen ein Planverfahren eingeleitet werden, um den Hafenausbau planerisch zu sichern. Aus diesem Grund wird in Bezug auf die Güterströme und Güterverkehrsaufkommen der Hafen Godorf für den Prognosezeitraum 2030 als ausgebaut unterstellt. Der Bedarf für den Hafenausbau wurde in der Vergangenheit bereits durch mehrere

i. Handwerkliche Mängel jede Menge. Es bleibt z. B. unklar, welche Verkehrsträger die Kapazitäts-Zahlen beinhalten und aus welcher Quelle sie stammen. Jedenfalls sind die Zahlenangaben für Köln-Nord, Niehl I, Godorf und Bonn und für Bonn auch das Säulen-Diagramm (kein Wachstum, obwohl die Kapazität 2012 um das 2.5-fache erweitert wurde) nicht nachvollziehbar.

Für ein solch komplexes Projekt ist die finanzielle Ausstattung nicht adäquat.

Es bestehen zwei Möglichkeiten: Sofortiger Abbruch des Projekts oder Resignation, d.h. sich damit abfinden, dass das sog. analytisch-prognostische Modul I keine fundierte und robuste Basis für Empfehlungen sein kann. Am Ende bekommen wir in Modul II eine Liste kreativer Ideen aus dem Lehrbuch aber kein fachlich solide abgesichertes Konzept für die regionalen Besonderheiten, wie es z. B. der städtebauliche Masterplan war.

Gutachten festgestellt und ist nicht detaillierter Untersuchungsbestandteil des Regionalen Logistikkonzepts Köln.

Eine wichtige Aussage für das Logistikkonzept ist: In Zukunft ist mit einer deutlichen Zunahme des kombinierten Verkehrs im Raum Köln zu rechnen. Die Hafenstandorte spielen bei der Abwicklung dieser Verkehre eine wichtige Rolle. Um die Standortvorteile von Köln und der Region zu sichern, sind entsprechende Umschlagskapazitäten zu schaffen.

Ob wirklich der Standort Godorf für Erweiterungen geeignet ist oder ein anderer Standort bessere Bedingungen liefert, muss aus einer Verkehrsuntersuchung abgeleitet werden. Dazu müssen die Verkehrsströme feinräumig aufbereitet werden und die je nach Ausbaustandort anders laufenden Verkehrsströme im Netz – Straße, Binnenschiff, Schiene – prognostiziert und die unterschiedlichen Auswirkungen auf festgelegte Zielwerte untersucht werden. An der grundsätzlichen Aussage, dass ohne die geplanten Ausbauten im Godorfer Hafen in Köln und der Region Umschlagskapazitäten für den Kombinierten Verkehr fehlen, ändert dies nichts.

Der Vorwurf der „handwerklichen Mängel“ wird entschieden widersprochen. Die knappe Darstellung war der kurzen Vortragszeit geschuldet. Für eine ausführliche Darstellung aller Fakten wäre noch mehr Zeit erforderlich gewesen. Die mündlichen Erläuterungen zu den Folien wurden den Aussagen nach offensichtlich nur zum Teil zur Kenntnis genommen.

Die Anmerkungen setzen voraus, dass das Logistikkonzept ein Verkehrskonzept darstellt. Eine detaillierte Verkehrsanalyse ist nicht Aufgabe des Regionalen Logistikkonzepts Köln. Der Gutachter benötigt nach eigener Aussage lediglich eine Größenordnung der Verkehrsströme und deren Prognose, um das Logistikkonzept Köln zu erarbeiten. Gerade die Prognose (unter Berücksichtigung des Ausbaus Godorf) zeigt wie vielfältig die Herausforderungen an die Verkehrsnetze in Köln sind. Godorf ist hier nur ein Aspekt unter vielen.

Mit dem auf der Internetseite der Stadt Köln bereitgestellten erweiterten Foliensatz wurde bereits auf die Fragen aus der Öffentlichkeits-

<p>Daher unsere Empfehlung: Abbruch, ggf. Neuausschreibung statt Mittelmaß schlucken.</p>	<p>beteiligung eingegangen. Das Regionale Logistikkonzept wird voraussichtlich 2014 fertiggestellt. Eine Abbruch oder eine Neuausschreibung kommt bei dem aktuellen Bearbeitungsstand nicht in Frage.</p>
<p>Schreiben Nr. 2 <i>Bürger</i> (Fax vom 21.10.2013)</p>	
<p>Parallel zu dem Logistikkonzept besteht das Verfahren 101 Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung eines Bebauungsplans mit dem Arbeitstitel Godorfer Hafen. Es wird ein Logistikkonzept vorgestellt, das die Einbeziehung des Godorfer Hafens mit Ausbaustufe vorsieht. Hier liegt eine grobe Missachtung des Bürgerwillens vor, die vor keinem Verwaltungsgericht Bestand haben wird. Solange nicht über den Flächennutzungs- und Bebauungsplan entschieden ist, ist eine Einbeziehung des Godorfer Hafens in das Konzept nicht möglich.</p> <p>Die Belastung an Staub und Lärm sind in Porz Langel durch den Chemiegürtel erheblich. Warum werden die Bürger auf der rechten Rheinseite aufgrund der Emissionsbelastung nicht beteiligt?</p> <p>Wurde von der Stadt Köln untersucht, ob die in den Gutachten ab 2001 gemachten Prognosen eingetreten sind und wenn ja, wie sind die Ergebnisse? In den Zahlen von 2001 bis heute, 2020 und 2030 sind viele Widersprüche.</p> <p>Durch welche Kriterien soll die Trendwende 2010 für Transporterhöhung von Massengut und Chemieprodukten erfolgt sein?</p>	<p>Ein wesentlicher Bestandteil der Untersuchung ist die Gegenüberstellung der für das Jahr 2030 prognostizierte Güterverkehrsaufkommen und der vorhandenen, geplanten, beschlossenen oder im Bau befindlichen logistik-relevanten Infrastruktur. So lassen sich Aussagen über die Kapazitäten zur Abwicklung der Güterverkehre in Köln und der Region treffen. Aufgrund des Ratsbeschlusses zum Ausbau des Godorfer Hafens unterstellt die Arbeitsgemeinschaft TCI Röhling/PTV Group/AVISTRA den Hafen Godorf in Bezug auf Güterströme und Güterverkehrsaufkommen für den Prognosezeitraum 2030 als ausgebaut. Mit dem sich im Bau befindlichen KV-Terminal Köln Nord wird in gleicher Weise verfahren.</p> <p>Die rechte Rheinseite ist in das Aufstellungsverfahren für einen Bebauungsplan zur Erweiterung des Godorfer Hafens nicht mit einbezogen.</p> <p>Prognosen arbeiten immer mit bestimmten Parametern, die unter den aktuellen Bedingungen bemessen werden. Eine genaue Vorhersage ist nicht möglich. Insbesondere globale Effekte, wie die Weltwirtschaftskrise 2008, können nicht berechnet werden.</p> <p>Für Massengüter und Chemieprodukte besteht auch weiterhin noch weltweiter Bedarf. Diese Güterarten werden allerdings künftig in deutlich geringerem Umfang zu Transporterhöhungen beitragen als die hochwertigen Güter (Güterstruktureffekt).</p>
<p>Schreiben Nr. 3 <i>Bürger</i> (E-Mail vom 27.10.2013)</p>	
<p>Verstärkter Schiffsverkehr bedeutet eine erhebliche Belastung in der innerstädtischen Umweltzone, durch die der Rhein hindurchfließt. Die allermeisten Schiffe verfügen noch nicht über eine Abgasreinigung.</p>	<p>Detaillierte Analysen zur Emissionssituation im Schifffahrtsverkehr wären Aufgabe einer gesonderten Untersuchung und sind durch die Stadt Köln nicht beeinflussbar.</p>

Der Kölner Autobahnring muss Fern- und Stadtverkehr aufnehmen, weil der geplante äußere Autobahnring mit Rheinquerung bei Monheim nicht realisiert worden ist.

Eine Personen- und Autofähre zwischen Flittard und Niehl könnte die Mülheimer Brücke entlasten.

Planungsmängel bei neuen Wohngebieten, wie Mülheim-Nord Düsseldorfer Str. und Stammheim GAG Richard-Huch-Str., führen wegen fehlender Infrastruktur zu erheblicher Belastung der Nord-Süd-Achse Düsseldorfer Str./Clevischer Ring.

Planungsmängel im Bereich Wiener Platz: eine viel zu kurze Linksabbiegerspur zur neuen Markgrafenstraße. Führt häufig zu Staus auf dem Clevischen Ring zwischen Dünwaldstraße und Keupstraße. Grund für die kurze Spur ist das Nichtversetzen einer großen Werbetafel.

Als Rheinanlieger bestehen erhebliche Einwände gegen eine Zunahme des Schiffsverkehrs ohne entsprechende Reduzierung der Abgasbelastung.

Die Funktion und Bedeutung des Autobahn-rings ist in der Untersuchung erarbeitet worden. Die ehemalige geplante zusätzliche Rheinquerung im Kölner Norden wird von Seiten des Landes und der Bezirksregierung Köln nicht mehr verfolgt.

Fähren sind durch begrenzte Kapazitäten nur sehr eingeschränkt in der Lage Verkehrsprobleme zu lösen, insbesondere nicht für den LKW-Verkehr, deswegen scheint dies als Maßnahme im Logistikkonzept nicht relevant.

Planungsmängel bei neuen Wohngebieten sind Fragestellungen der Raumplanung und der Verkehrserschließung und nicht des Logistikkonzepts.

Die innerörtliche Verkehrsproblematik kann im Rahmen des Regionalen Logistikkonzepts nicht gelöst werden; hierzu wäre eine Detailbetrachtung nötig.

Die Befürchtungen sind nachvollziehbar. Die Entwicklung kann im Logistikkonzept zwar berücksichtigt, aber nicht gelöst werden.

Anhang:

Kopien der Originalschreiben

(Aus Datenschutzgründen wurden bei Einzel- bzw. Privatpersonen die Anschriften und Telefonnummern aus den Schreiben entfernt.)