

Bezirksamt Brackwede, 25.10.2022, 5259  
Stadtbezirk Gadderbaum

## **Kurzprotokoll über die Ergebnisse der interfraktionellen projektbezogenen Arbeitsgruppensitzung „Verkehr“ der Bezirksvertretung Gadderbaum am 18.10.2022**

Beginn: 17.00 Uhr  
Ende: 19.40 Uhr  
Ort: Bezirksamt Brackwede

### Teilnehmer\*innen:

Frau Bezirksbürgermeisterin Pfaff  
Frau Metten-Raterink ab 17.25 Uhr  
Herr Althoff  
Herr Brunnert  
Herr Dewenter  
Herr Spilker  
Herr Strauch  
Herr Faust  
Herr Weigert

### Sowie

Herr Spree (660.22), Amt für Verkehr  
Herr Hellermann und Frau Pohle, Bezirksamt Brackwede

### **TOP 1**

#### **„Johannistal - Herstellung einer Radverkehrsführung“**

Frau Pfaff begrüßt die Teilnehmenden und ruft den einzigen Tagesordnungspunkt auf.

#### Rückstufung der Landesstraße

Herr Brunnert fragt, ob es keine Möglichkeiten gebe, dass die Stadt Bielefeld hinsichtlich einer „Rückstufung“ der Landesstraße Johannistal (L778) auf eine Gemeindestraße alleine entscheiden könne?

Herr Spree stellt die PowerPoint Präsentation vor.

Herr Brunnert fragt, ob es keine Möglichkeiten gebe, dass die Stadt Bielefeld alleine entscheiden könne?

Herr Spree erwidert, dass die Straße zwei Parteien, nämlich der Stadt Bielefeld und dem Land NRW gehöre, sodass keine autonome Entscheidung getroffen werden könne.

Herr Strauch fragt, ob man sich noch mit Straßen.NRW ins Benehmen setzen müsse?

Herr Spree bejaht die Frage des Herrn Strauch.

Herr Spree teilt mit, dass die L778 eine Verbindung in Richtung Steinhagen darstelle, an die zudem einige Kreisstraßen anschließen würden. Bei einer Rückstufung der L778 müssten auch die Kreisstraßen zur Gemeindestraße zurückgestuft werden, da Straßen lediglich an gleichrangige Straßen (z. B. Kreisstraße an Kreisstraße) oder an höherrangige Straßen (z. B. Kreisstraße an Landesstraße) angebunden werden könnten.

Herr Brunnert stellt fest, dass der Spielraum der politischen Gremien somit eingegrenzt sei.

## Allgemeines

Herr Strauch fragt, ob es sich bei den Varianten 1b und 6 um einen benutzungspflichtigen Geh-/Radweg handele?

Herr Spree antwortet, dass es sich um einen nicht benutzungspflichtigen Geh-/Radweg handele.

Frau Pfaff merkt an, dass ein Begegnungsverkehr, wie in Variante 1b vorgesehen sei, nicht vorstellbar sei, gerade für Personen mit Hörgerät stelle dieser eine Gefahr da.

Herr Dewenter fragt, warum man von einem Deckblatt spreche?

Herr Spree erwidert, dass das der übliche verkehrsplanerische Sprachgebrauch sei und es sich um eine Variante der Variante handele.

## Zebrastreifen KiTa

Herr Brunnert fragt, warum der Zebrastreifen bei der KiTa versetzt werden solle. Damals habe es geheißen, dass er aus zwingenden Gründen zum frühestmöglichen Zeitpunkt gesetzt werden müsse und jetzt solle er verschoben werden.

Herr Spilker teilt seine Beobachtungen in der Praxis mit. Ein Fahrradfahrer, der in die Stadt fahren wolle und keinen Gegenverkehr habe, fahre direkt darüber und wenn es Gegenverkehr gebe, werde der Zebrastreifen von dem Fahrradfahrer nicht genutzt, sondern der offizielle Weg genommen. Eine Wölbung halte er daher für optimal. Wegen der Mauer könne man den Verkehr nicht früh genug erkennen.

Herr Spree erwidert, dass es sich um eine Gehwegüberfahrt handele. Durch die Fahrbahnerhebung entstehe ein spürbarer Buckel durch ein höheres Niveau. Die zehn Zentimeter, die im Asphalt vorgezogen würden, würden geschwindigkeitsdämpfend wirken.

Herr Spilker weist auf die Sichtachsenbeziehung hin. Wegen der Mauer, die eine Sichtbehinderung darstelle, würden sich die Autofahrer ihr Recht nehmen, um sehen zu können. Zudem merkt er an, dass die Variante 2 einer Fahrradstraße entspreche, die Verkehrsteilnehmer seien gleichberechtigt. Das Schild 277, dass der Zweiradverkehr stadtauswärts nicht überholt werden dürfe, könne in Teilbereichen aufgestellt werden. Zwischen der Fußgängerampel und der KiTa sei eine Steigung und eine Biegung und durch das Schild werde die Sicherheit erhöht.

Herr Spree erwidert, dass die Straßenverkehrsbehörde nicht zustimmen werde, da dort keine Gefährdung vorliege, da der Radverkehr mit dem nötigen Sicherheitsabstand überholt werden könne.

## Planungsvarianten

Herr Strauch fragt, ob der Schutzstreifen nur auf eine Seite dürfe?

Herr Spree erwidert, dass die Fahrbahn verbreitet werden müsse, wenn ein Schutzstreifen auf beiden Seiten komme. Die Fahrbahnrestbreite zwischen zwei oder neben einem Schutzstreifen müsse min. 4,50 m betragen. Die Variante 6 (Führung des Radverkehrs bergauf auf dem Geh-/Radweg, Führung bergab auf der Fahrbahn wegen des Gefährdungspotenzials der zahlreichen Tiefgaragenzufahrten) stelle einen Kompromiss zwischen der Variante 1b (Führung des Radverkehrs in beiden Richtungen auf den Geh-/Radweg) und der Variante 2 (Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn) dar.

## Querung in Höhe Friedhofszufahrt und Kfz-Stellplätze Friedhofszufahrt

Herr Brunnert fragt, ob die Fahrbahnbreite bei einer Fahrbahneinengung nur noch fünf Meter betrage und ob es dann keinen Zebrastreifen gebe?

Herr Spree merkt an, dass die Fahrbahneinengung die Überquerbarkeit erleichtere.

Herr Strauch merkt an, dass ein Zebrastreifen nicht an eine Variante gekoppelt sei.

Herr Brunnert weist auf die unterschiedlichen Verkehrsaufkommen hin und dass eine Ampel benötigt werde, da man als Fahrradfahrer in Stoßzeiten nicht über die Querungshilfe herüberkomme. In dem Bereich müsse die Ampel bleiben oder ein Zebrastreifen kommen.

Herr Spilker teilt mit, dass die Beibehaltung der Ampel für Personen, die aus der Stadt von oben herunterkommen würden, nötig sei. Mit dem Verkehr aus der Innenstadt rechne ein Ortsfremder nicht.

Herr Faust merkt bzgl. der Kfz-Stellplätze Zufahrt Johannfriedhof an, dass der Lärmschutz zu beachten sei. Es gebe schon genug Lärm vom OWD und das Buschwerk sei insofern wichtig.

Herr Spilker führt aus, dass zusätzliche bauliche Maßnahmen erforderlich seien und die Scheinwerfer in den Verkehr hineinleuchten und stören würden. Zudem müssten sicherlich Bäume gefällt werden. Des Weiteren merkt er an, dass es Stau gebe, dort seien derzeit Pfosten und eine Kette. Die Zulieferer etc. müssten sich an den rechten Winkel halten, dadurch werde die Geschwindigkeit verringert.

Herr Faust teilt mit, dass die Radfahrer zum Absteigen gezwungen werden müssten, sie könnten sich ansonsten durchschlängeln.

Herr Spree weist auf die Verbreiterung des Geh-/Radweges im Bereich der Zufahrt und die damit verbundene Reduzierung von Konflikten hin. Die Herstellung der Kfz-Stellplätze an der Zufahrt zum Johannistal sei ein Vorschlag, um die entfallenden Stellplätze im Johannistal zu kompensieren.

Herr Brunnert führt aus, dass dort ein Höhenpotenzial von vier bis fünf Metern in die Böschung hinein herrsche. Zudem würden dort mehrere Bäume stehen. Daraus ergebe sich ein psychischer Schallschutz, ein dBA werde abgehalten. Fraglich sei, ob der Wendehammer in der Größe zwingend notwendig sei. Es bestehe die Gefahr, dass dort geparkt werde. Zu beachten sei, dass es stets „Fußfaule“ gebe.

Herr Spree erwidert, dass der Wendehammer für die Größe von PKWs ausgelegt sei.

Herr Brunnert merkt an, dass es fraglich sei, ob sich der Parkplatz bei Besuchern des Friedhofes und der Anwohner herumspreche.

Herr Faust weist darauf hin, dass es sich nicht um die offizielle Einfahrt zum Friedhof handle. Da die Fahrradfahrer dort nicht absteigen würden, sei es für auf der Ecke stehende Fußgänger gefährlich.

Herr Weigert teilt mit, dass das Konzept bzgl. der Parkplätze nicht passe.

Herr Faust ist der Ansicht, dass der Bereich abgesperrt werden müsse.

## Mini-Kreisverkehr / Querung in Höhe Uhlandstraße

Frau Pfaff merkt an, dass bei einem Kreisverkehr mit begrünter Mittelinsel, das der gepflasterte Innenring des Kreisverkehrs von Autofahrern befahren werde, trotz breiter Kreisfahrbahn.

Herr Spree teilt mit, dass dies durch die Herstellung eines Bordsteines mit 4 bis 5 cm Ansicht reduziert werden könne.

Herr Faust ist der Ansicht, dass dadurch die Geschwindigkeit herausgenommen werden könne und der Fahrbahnwechsel für Fahrradfahrer sicherer werde.

Herr Brunnert fragt, ob der Bus bei einem Kreisverkehr zwingend darüberfahren müsse?

Herr Spree bejaht die Frage des Herrn Brunnert. Das gelte auch für das Müllfahrzeug, damit dieses in die Uhlandstraße abbiegen könne, denn es fehle an der Fahrbahnbreite. MoBiel sehe bei Kreisverkehren mit einer Bordansicht von 4 bis 5 cm zwischen Kreisfahrbahn und gepflastertem Innenring ein Problem für den Komfort der Fahrgäste.

Herr Weigert teilt mit, dass das bei einem Mini-Kreis gehe, der Bus fahre nur zehn Sekunden länger.

Herr Strauch merkt an, dass der Mini-Kreisverkehr laut der Empfehlungen die Geschwindigkeit nicht herausnehme und fragt, wie dort die Radverkehrsführung aussehe?

Herr Spree erwidert, dass man als Autofahrer über die Kreisfahrbahn fahre, das schaffe der Bus nicht und müsse daher die gepflasterte Mittelinsel benutzen. Der Radverkehr fahre auf der Fahrbahn und habe danach eine eigene Anlage.

Frau Metten-Raterink führt aus, dass der Kreis der Sicherheit der Radfahrer dienen solle, dort gebe es aber keine Vorteile für Fahrradfahrer.

Herr Spree teilt mit, dass bei einer bei Mini-Kreisverkehren üblichen Fahrbahnnutzung das Sicherheitsgefühl von Radfahrenden nicht verbessert werde.

Herr Faust fragt, ob ein Findling oder eine Säule auf dem Kreisverkehr möglich sei?

Herr Spree verneint die Frage des Herrn Faust.

Herr Weigert merkt an, dass der Bus und das Müllfahrzeug in dem Fall gegen die Fahrtrichtung in den Kreisverkehr hineinfahren müssten.

Herr Brunnert sieht eine Reduzierung der Geschwindigkeit für den Verkehr gegeben.

Herr Spilker merkt an, dass die Fahrbahnfläche in der Uhlandstraße für den Müllwagen eingegrenzt werde.

Herr Spree teilt mit, dass der Verkehr ansonsten am Kreisverkehr vorbeifahren werde, der Verkehr werde daher auf die Mitte des Kreisverkehrs zugeführt. Es gebe eine überfahrbare Mittelinsel, über die im Bedarfsfall gefahren werde.

Herr Faust fragt nach einer Erhebung in diesem Bereich.

Herr Weigert merkt an, dass die Schilder bzgl. der Zebrastreifen auf der rechten und linken Seite auf eine Querung hinweisen, sodass die Autofahrer dort nicht ungebremst durchfahren würden.

Herr Spree teilt mit, dass für das Grundstück Haus 48 ein Bauantrag dem Gericht vorliege, der seines Erachtens nach genehmigt werden müsse. Es würden dann Senkrechtparkplätze entstehen und die Zebrastreifen würden mitten in den Zufahrten liegen, sodass die Herstellung von Schildern nicht möglich sei.

Herr Brunnert führt aus, dass sie dadurch in den Planungen sehr eingeschränkt seien und fragt nach anderen Varianten. Es werde eine ungleiche Verkehrsbelastung bleiben, aber es sei eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erforderlich, insofern müssten die Planungen angepasst werden.

Herr Althoff fragt, wann das Bauprojekt komme?

Herr Spree erwidert, dass dies von dem Gerichtsbeschluss abhängig sei. Der Beginn des Bauprojektes ist in zwei bis drei Jahren möglich. Sobald die Baugenehmigung rechtskräftig sei, habe man drei Jahre zur Umsetzung Zeit.

Herr Brunnert beantragt die Verlängerung, es solle so geplant werden, als ob umgesetzt worden sei.

#### Gehwegüberfahrten

Herr Spree stellt die Gehwegüberfahrten vor, die eine Art Rampe darstellen würden.

Herr Brunnert befürwortet diese an der Uhland- und an der Goethestraße.

Frau Pfaff befürwortet eine Anhebung auch bei der KiTa von zehn Zentimetern.

Herr Dewenter sieht die Gehwegüberfahrten als problematisch an, da die Autofahrer zu weit nach vorne fahren würden, da nicht unterschieden werden könne, welche Ebene wem gehöre.

Herr Spree erwidert, dass Sichtbeziehungen möglich seien. Der Vorrang solle verdeutlicht werden.

Herr Strauch merkt an, dass beim Abbiegen über den normalen Gehweg in der untergeordneten Straße gefahren werde.

Herr Spree teilt mit, dass das Amt für Verkehr diesbezüglich keine Hinweise erhalten habe.

Herr Brunnert führt aus, dass die schwarzen Streifen zur Führung des Kfz-Verkehrs beim Abbiegen das Minimum seien.

#### Art der Querungsanlagen

Herr Faust fragt, warum die Ampel entfernt werden solle, wenn sie schon da sei?

Herr Spree weist auf den Streckenzug von 350 Metern hin, es gebe Unterschiede, denn an anderer Stelle seien andere Maßnahmen sicherer.

Herr Brunnert teilt mit, dass am Friedhof mehr Querungsverkehr als an der KiTa und erst recht mehr, als am Teich sei.

Herr Spilker merkt an, dass eine Ampel ein sichereres Gefühl gebe. Wenn man denn Radverkehr stärken wolle, müssten mehr Maßnahmen ergriffen werden. Die Ampel solle dort verbleiben. Die objektive Situation sei, dass die Ampel auf beiden Seiten rot sei und die andere Seite fahre weiter.

Herr Brunnert führt aus, dass dort keine 30-Zone sei, somit sei dort auch ein Zebrastreifen möglich. Wegen der KiTa müsse aber für 300 m langsam gefahren werden.

Herr Spree merkt an, dass ab der Uhlandstraße nur 30 gefahren werden dürfe. In 30er-Zonen dürften keine Ampeln stehen, Zebrastreifen seien dagegen unproblematisch.

Herr Brunnert stellt fest, dass Ampeln im Bestand stehenbleiben dürften.

Herr Faust teilt mit, dass früher ab der Goethestraße 30 km/h hätten gefahren werden müssen.

Herr Dewenter fragt, wer Vorfahrt habe? Denn Fußgänger hätten keinen Vorrang, man solle sich einigen.

Herr Spree stimmt Herrn Dewenter zu, dass es eine Verständigung unter den Verkehrsteilnehmern geben solle.

Herr Brunnert merkt an, dass er einen kompletten Nachteil bei der Empfehlung des Amtes für Verkehr sehe, da dort die Ampel entfernt werden solle. Er wolle die Ampel schließlich behalten. Links solle mit einer Anhebung gearbeitet werden, wenn die Ampel grün sei, werde der Verkehr gebremst. Ein Zebrastreifen solle zusätzlich dort hinkommen.

Herr Weigert führt aus, dass die Ampel schon da sei und nicht wegdürfe. Er werde nie einer Variante zustimmen, bei der die Ampel entfernt werde. Den Abbau könne man keinem Bürger begreiflich machen.

Herr Spilker befürwortet die Idee des Herrn Brunnert. Die Streifen würden ein „Achtung, langsam fahren“ signalisieren und es handele sich um einen gesonderten Bereich.

Herr Strauch merkt an, dass er morgens ohne Ampel einen Nachteil sehe. Über einen Zebrastreifen würden Fahrradfahrer einfach ungebremst herüberfahren, darin bestehe eine Gefahr.

Herr Althoff befürwortet die Ampel und eine Anhebung. Er sehe es, wie Herr Weigert, dass es nicht um verkehrsplanerische Aspekte gehe, sondern um Politik.

Frau Pfaff unterstützt die Empfehlung der Verwaltung und die bestehende Ampel.

#### Verfahren für Beschlussfassung

Herr Spree merkt an, dass die Politik den Beschluss fasse und die Verwaltung verkehrsplanerische Empfehlungen abgebe, die als verkehrssicher eingestuft.

Herr Spilker teilt mit, dass die Verwaltung ihre Vorschläge unterbreiten könne und die Bezirksvertretung Gadderbaum Korrekturen vornehme, damit das Verfahren sauber sei.

Frau Pfaff möchte, dass es so bleibt und die Arbeitsgruppe zusätzlich eine Fahrbahnerhöhung empfehle.

Herr Weigert teilt mit, dass sich somit ein Trend der Bezirksvertretung Gadderbaum abgezeichnet habe.

Herr Strauch führt aus, dass die Displays unstrittig seien.

Herr Spree merkt an, dass die Verwaltung den Beschlussvorschlag so in die nächste Sitzung der Bezirksvertretung Gadderbaum einbringe und die Bezirksvertretung Gadderbaum könne einen geänderten Beschluss fassen. Zum Standort KiTa führt er aus, dass durch die Fahrbahnverengung zwar PKW und PKW aneinander vorbeikommen würden, aber nicht PKW und LKW.

Herr Spilker unterstützt den Vorschlag der Verwaltung. Durch die Zebrastreifenhinweisschilder sei die Strecke gut ausgeleuchtet und sie würden auch in der richtigen Höhe hängen, dadurch ergebe sich optisch eine Verengung und es werde langsamer gefahren. Das sei an der Stelle sehr gut ausgeführt worden, eine Erhöhung sei daher nicht nötig.

Frau Pfaff möchte den Fuß- und Radweg auf der anderen Seite haben und eine Ampel zum Drücken.

Herr Spree erwidert, dass es dann keinen Zebrastreifen gebe.

Herr Spree teilt mit, dass sämtliche Deckblätter nicht zu empfehlen seien, da sie nicht den Zielen der Radverkehrsförderung entsprechen würden. Das Votum der AG SpuReN sei für die Variante 6 ausgefallen. Die verschiedenen Organisationen hätten unterschiedliche Meinungen gehabt.

Herr Brunnert spricht sich für die Variante 6 aus. Der Radweg solle auf der Nordseite, also hoch verlaufen. Auf der Südseite könne der Radfahrer mit dem Verkehr mitschwimmen.

Herr Faust ist dafür, dass es so bleibe, wie es sei, daher präferiere er die Variante 2 mit einem Schutzstreifen bergauf. Zudem biete der Parkstreifen einen Schutzraum für Fußgänger.

Herr Spilker ist ebenfalls für die Variante 2 mit einer Anhebung für eine optische Verengung. Wenn die Schneise freigemacht werde, sei es für die Fußgänger nicht mehr sicher.

Herr Strauch befürwortet die Variante 1b. Es sollen neue Nutzer, also mehr Fahrradfahrer die Strecke annehmen und das sei mittels des durchgängigen Radweges in beiden Richtungen möglich. Die Nordseite stelle nur eine halbe Variante da, dadurch könnten sie sich begegnen und bei E-Bikes gebe es ein Problem.

Frau Pfaff teilt mit, dass es nicht so viele E-Bikes gebe und das die Variante gegenläufig und für den Radverkehr sei, daher lehne sie sie ab, da man vorne und hinten Radfahren könne.

Herr Faust und Herr Weigert lehnen die Variante 1b ebenfalls ab, allerdings sind sie der Ansicht, dass die Anzahl der E-Bikes zunehmen werde.

Herr Spilker stellt fest, dass die Tendenz dahingehe, dass somit auf 21 Parkplätze ersatzlos verzichtet werde und fragt, was er seinen Nachbarn aus der Sitzung der Arbeitsgruppe erzählen könne?

Herr Brunnert erwidert, dass es sich um eine nichtöffentliche Sitzung handele, die vertraulich sei. Herr Spilker könne seine Nachbarschaft zum jetzigen Zeitpunkt nicht informieren. Zudem merkt er an, dass der Fußgängerverkehr südlich der Häuser durch Anlieger, die zur KiTa, in

die Stadt und zum Tierpark gehen würden, verliefen und dort seien auch die Hauseingänge. Nördlich gebe es unten weniger Hauseingänge und nur ein paar Garageneinfahrten, daher sei die Variante 1b nicht sicherer.

Herr Spree weist daraufhin, dass zwischen subjektiver und objektiver Sicherheit unterscheiden werden müsse.

Frau Pfaff befürwortet die Variante 6 und einen Radweg auf der nördlichen Seite. Sie spreche für die Fraktion „Bündnis 90/Die Grünen“.

Zusammenfassung:  
Bündnis 90/Die Grünen: Variante 6  
CDU: Variante 2  
FDP: Variante 2  
Die Linke: Variante 1b

Bzgl. der Uhlandstraße führt Frau Pfaff aus, dass ein Zebrastreifen gewollt sei.

Herr Spree erwidert, dass das nur mit einem Mini-Kreisel funktioniere, da es kaum querende Fußgänger gebe und die Radfahrer müssten absteigen.

Herr Faust befürwortet den Kreisverkehr, wenn der Radfahrer auf der Fahrbahn fahre, müsse er absteigen. Er könne entscheiden, ob er durch den Kreis auf der Fahrbahn fahre oder den Geh- und Radweg nutze.

Herr Spree teilt mit, dass der Radfahrer deutlich abbremsen müsse, wenn er bergab fahre, das sehe nicht jeder als Vorteil.  
Frau Pfaff ist für das Einrichten eines Kreises und den Umbau der Fahrbahn mit Zebrastreifen.

Herr Faust betont, dass dort die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer herausgenommen werden müsse, da nachts dort schnell gefahren werde.

Herr Spree wiederholt, dass dort keine schützenswerten Personengruppen vorhanden seien. Die Fußgänger hätten keinen Vorrang. Durch einen Zebrastreifen werde die Vorfahrtssituation angeglichen, darum gebe es eine Verbindung.

Herr Weigert teilt mit, dass es zu dem Kreisverkehr keine Kostenanalyse gebe.

Herr Spilker befürwortet eine Fahrbahnanhebung bei Herrn Faust und auch am Teich. Zudem fragt er nach der Geräusentwicklung, denn derzeit höre man lediglich ein gleichmäßiges Abrollgeräusch.

Herr Spree erwidert, dass für die Anhebung dieselbe Materialart verwendet werde. Es müsse aber abgebremst und wieder beschleunigt werden.

Herr Faust ist der Ansicht, dass man ein Geräusch höre.

Herr Strauch hält fest, dass die Verwaltung der Bezirksvertretung Gadderbaum einen Vorschlag unterbreite, in der Vorlage alle Varianten erhalten seien und jedes Mitglied der Bezirksvertretung Gadderbaum abstimmen könne.

Herr Weigert fragt, ob die Variante mit dem Kreisverkehr in die Beschlussvorlage aufgenommen werde.



Dies bejaht Herr Spree.

Frau Pfaff merkt an, dass in jedem Falle abgestimmt werde.

Herr Spilker erwidert, dass es zum Fairplay gehöre, dass einer 1. Lesung zugestimmt werde, wenn diese von Herrn Heimbeck beantragt werde, da ihm vor der Sitzung der AG die Abstimmung nicht mitgeteilt worden sei.

Frau Pfaff teilt mit, dass die AG einberufen worden sei, damit in der nächsten Sitzung der Bezirksvertretung Gadderbaum abgestimmt werden könne.

Frau Pfaff bedankt sich für die ausführliche Berichterstattung und die konstruktive Zusammenarbeit.

gez. Pohle