

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 01/0281/WP18
Federführende Dienststelle: FB 01 - Fachbereich Bürger*innendialog und Verwaltungsleitung		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 16.09.2022
		Verfasser/in:
Stellungnahmen der Verwaltung zur Ratsanfragen		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
28.09.2022	Rat der Stadt Aachen	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt nimmt die von der Verwaltung vorgelegten Stellungnahmen zu verschiedenen Ratsanfragen zur Kenntnis.

Sibylle Keupen
Oberbürgermeisterin

Erläuterungen:

Zu diversen Ratsanfragen liegen Stellungnahmen der Verwaltung vor, die als Anlage beigefügt sind bzw. als Tischvorlage ausgeteilt werden.

Anlage/n:

Stellungnahmen (ggf. nur als Tischvorlagen)

**Stellungnahme der Verwaltung zur Ratsanfrage der Fraktion DIE LINKE vom 12.05.2022:
Ahndung von Gehwegparken**

1. ***Bewertet die Verwaltung die Frage, ob Gehwege durch Fußgänger*innen oder zum Abstellen von Kraftfahrzeugen genutzt werden, ausschließlich unter dem Blickwinkel der Gefahrenabwehr?***

Der Gehweg ist ein von der Fahrbahn i.d.R. durch einen Bordstein abgegrenzter, deutlich durch Pflasterung, Plattenbelag oder auf sonstige Weise erkennbarer für die Fußgänger eingerichteter und bestimmter Teil der Straße. § 2 Abs. 1 StVO weist den Gehweg als einen Sonderweg für Fußgänger aus und verbietet dadurch gleichzeitig die Benutzung durch Fahrzeuge.

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs erfolgt zur Gefahrenabwehr im Rahmen des Opportunitätsprinzips; dadurch wird sowohl im Rahmen der Kontrolle durch städtische Überwachungskräfte, als auch bei der Prüfung von Drittanzeigen (private Anzeigenerstatter) sichergestellt, dass die Verhältnismäßigkeit des Einschreitens durch die Behörde gewahrt wird.

Bei konkret vorliegenden Behinderungen für Fußgänger ist unter dem Blickwinkel der Gefahrenabwehr ein striktes Einschreiten/Ahndung geboten.

In der Stellungnahme der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage der GRÜNEN Fraktion im Landtag NRW vom 16. April 2021 heißt es zu der Fragestellung u.a.:

„... Aufgrund eines immensen und weiterhin steigenden Parkdrucks wird in vielen Straßen auf Gehwegen geparkt.

Grundsätzlich ergibt sich aber aus § 12 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), dass das Parken auf Gehwegen verboten ist. Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen dieses grundsätzliche Verbot verstößt, handelt ordnungswidrig gemäß § 24 Absatz 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG). Die Verfolgung einer solchen Ordnungswidrigkeit liegt dabei nach § 47 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörden.

Die zuständigen Ordnungsämter gehen entsprechend situationsbezogen und mit Augenmaß vor. Nur so ist gewährleistet, dass die Verfolgungsbehörden den ihnen eingeräumten Ermessenspielraum auch pflichtgemäß und im Einzelfall ausfüllen. Dieser Ermessenspielraum ist nicht frei, aber doch weit gehalten, wobei sachliche Umstände in die Erwägung einfließen müssen.“

Aus Sicht der Fachverwaltung wäre der Wegfall einer – teils seit Jahrzehnten – im Falle keiner vorliegenden Gefahr geduldeten Parksituation und die durch die häufig fehlenden Parkausweichmöglichkeiten entstehende Konfliktsituation in einzelnen engen Straßen im Lichte des Opportunitätsprinzips nicht vertretbar.

Diese Straßen werden selbstverständlich in die Kontrollen aufgenommen, um eine rechtmäßige Verkehrsüberwachung zu gewährleisten.

2. Wenn nein, welche Abwägung liegt der Frage zugrunde, wie ein Gehweg genutzt wird?

Siehe hierzu Antwort zu Frage (1), Absatz 1.

Sofern das Parken auf dem Gehweg erlaubt sein soll, ist dies durch entsprechende Beschilderung für den Verkehrsteilnehmer kenntlich zu machen.

3. Wie bewertet die Stadtverwaltung die Aussage der Bundesregierung „Gehwege sollen grundsätzlich mit dem Regelmaß von 2,50 Meter Breite geplant werden. Die veraltete Vorgabe eines Mindestmaßes von 1,50 Meter existiert schon lange nicht mehr - weder im aktuellen Regelwerk noch in der Straßenverkehrs-Ordnung und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift.“

(Quelle: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/faq-fusswegeplanung-1800308>)

Diese entsprechenden Vorgaben werden auch im Rahmen von Erneuerungen (wo räumlich machbar) bzw. bei Neubaumaßnahmen berücksichtigt.

Allerdings muss auch berücksichtigt werden, dass in „älteren Wohngebieten“ bei schmalen Straßen diese Zielmarke nicht verwirklicht werden kann.

Nach der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen aus 2006 (RASt 2006)“ sollte als „Regelbreite“ die absolute Mindestbreite für sog. Seitenraum-Gehwege 2,50 Meter betragen.

Allerdings lässt die RASt 2006 auch kleinere Mindestgehwegbreiten zu.

Die geringeren Mindestgehwegbreiten von 1,50 Metern sind u.a. bei beengten dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen zulässig.

4. Wenn die Bewertung von Ahndungen nicht nach StVO, sondern nur bei einer Gefahrenlage erfolgt, darf damit gerechnet werden, dass zukünftig auch das Parken ohne oder mit abgelaufenem Parkschein nicht mehr geahndet wird?

Selbstverständlich nicht.

Die Aussage der Stadtdirektorin war auf die in Frage (3) ausgeführten Sachverhalte mit schmalen Straßen in „älteren“ Wohngebieten bezogen.

Die Ahndung wird - wie bereits in Ziffer (1) ausgeführt - in Anwendung des Opportunitätsprinzips vorgenommen.

Anmerkungen:

Zur Erinnerung:

Die Ratsanfrage bezieht sich auf eine Äußerung der Stadtdirektorin in Reaktion auf die Tatsache, dass eine Person seit Jahresanfang eine Vielzahl von Drittanzeigen bei der Stadt einreicht, wenn Fahrzeuge „aufgeschultert“ parken - dies primär in schmalen Straßen wie z.B. der Hein-Görgen-Straße oder der Erckensstraße.

Es handelt sich hier um viele Jahrzehnte alte Wohngebiete, in denen heute mehr und größere Fahrzeuge abgestellt werden, als vielleicht noch vor Jahren.

Eine durch FB 32 durchgeführte Auswertung für den Zeitraum 01.01.2022 bis 31.07.2022 hat ergeben, dass insgesamt 2.575 Drittanzeigen eingegangen sind und hiervon waren 930 Verfahren mit Halten oder Parken auf dem Gehweg.

Diese 930 Fälle teilen sich wie folgt auf:

+ Halten auf dem Gehweg ohne Behinderung	356 Fälle
+ Halten auf dem Gehweg mit Behinderung	96 Fälle
+ Parken auf dem Gehweg ohne Behinderung	352 Fälle
+ Parken auf dem Gehweg mit Behinderung	126 Fälle

Derzeit befindet sich die Verwaltung mit dem zuständigen Fachbereich in einer Ermittlung der relevanten Straßen um zu prüfen, ob dort das Verkehrszeichen 315 (Parken auf dem Gehweg) angebracht werden muss. Das Verkehrszeichen 315 lässt je nach Darstellung das Parken mit vier Rädern oder auch nur mit zwei Rädern auf dem Gehweg zu.

Alternativ wird geprüft, ob zur Klarstellung der Rechtslage die Verfestigung des Parkverbots gekennzeichnet bzw. für die gesamte Parksituation eine Neuarrondierung – wie in der Hein-Görgen-Straße – vorgenommen werden sollte.

Stellungnahme der Verwaltung zur Ratsanfrage des Ratsherrn Norbert Plum (SPD) vom 14.06.2022: Stauzeiten

Zu der o. g. Ratsanfrage wird seitens des Dezernates III wie folgt Stellung genommen:

Zu den Fragen:

1. Ist der Verwaltung eine solches Ranking bekannt?

Das Negativranking deutscher Städte, in welchem die Stadt Aachen im Vergleich des Stauindex den vierten Platz einnimmt, ist der Verwaltung bekannt. Es stammt aus der Studie des Kartendienstleisters TomTom zum Traffic Index 2021, die seit 2010 jährlich veröffentlicht wird. Die Stadt Aachen wurde zum ersten Mal in die aktuelle Studie zum Traffic Index 2021 aufgenommen.

2. Wenn Ja wird um Mitteilung der genauen Statistik gebeten?

Der Traffic Index vergleicht die Verkehrsbelastung in 404 Städten weltweit und 27 Städten in Deutschland. Das Traffic Index Ranking und der Bericht für die Stadt Aachen sind online abrufbar unter folgenden Links:

- Ranking: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/
- Bericht Stadt Aachen: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/aachen-traffic/

Wesentliche Ergebnisse der TomTom-Studie für die Stadt Aachen:

- Laut TomTom stehen Autofahrer:innen in Aachen im Durchschnitt pro Jahr 64 Stunden im Stau.
- In den Spitzenstunden haben Autofahrer:innen im Durchschnitt pro Jahr 102 Stunden länger gebraucht.
- Das durchschnittliche Stauindex (Congestion Level) liegt in Aachen laut TomTom bei 28 Prozent. Während der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden ist die Verkehrsbelastung besonders hoch: Das Stauindex liegt morgens (7:00 bis 8:00 Uhr) im Durchschnitt bei 39 Prozent, abends (16:00 bis 17:00 Uhr) bei 48 Prozent. Das bedeutet, dass eine 30-minütige Fahrt aufgrund der Verkehrssituation durchschnittlich acht Minuten, am Morgen zwölf Minuten und am Abend 14,4 Minuten länger dauert als bei freiem Verkehrsfluss.

TomTom legt der oben zitierten Auswertung sogenannte „Floating Car Data“ (FCD) zugrunde. Diese Daten werden aus Fahrzeugen heraus generiert, die aktuell am Verkehrsgeschehen teilnehmen, z.B. aus mobilen, fest verbauten Navigationsgeräten, Mobiltelefonen oder Navigations-Apps. Die Stadt Aachen hat 2020 eine Lizenz zur Auswertung der FCD erworben (Analysetool TomTom Move) und kann auf Basis dieser Daten Auswertungen durchführen.

3. Hat die Verwaltung andere Erkenntnisse dazu, wie lange Aachener*innen pro Jahr im Stau stehen?

Diese Frage wird gemeinsam mit der Frage 4 beantwortet.

4. Wenn Ja: Es wird um Darlegung dieser Erkenntnisse gebeten.

Die Aussagen der TomTom Studie wurden im Rahmen eigener Untersuchungen geprüft. Denn insgesamt werden die Berechnungsmethodik und die daraus resultierenden Ergebnisse der TomTom-Studie zum Traffic Index von der Verwaltung in Frage gestellt. Es liegt keine eindeutige und transparente Erläuterung zu den Berechnungen vor. Da bislang keine Klärung mit TomTom möglich war, lassen sich dazu lediglich Vermutungen aufstellen:

Es kann vermutet werden, dass der Traffic Index das durchschnittliche Stauindex (Congestion Level) angibt, das für alle Stunden am Tag für ein Jahr berechnet wird. In der Berechnung des Stauindex wird die Reisezeit, die ein Kfz bei freiem Verkehrsfluss benötigt, als Vergleichswert angesetzt. In der Stadt Aachen herrscht ein freier

Verkehrsfluss (Stauniveau = 0 Prozent) freitags zwischen 02:00 und 04:00 Uhr, samstags zwischen 02:00 und 06:00 Uhr und sonntags zwischen 04:00 und 06:00 Uhr.

Insgesamt ist das Stauniveau stark abhängig von der Reisezeit, die in der Berechnung als Vergleichswert angesetzt wird: Das Stauniveau fällt umso höher aus, wenn die Reisezeit nachts deutlich kürzer ist als tagsüber.

In der Stadt Aachen sind im Vergleich zu anderen Städten etwa 65 Prozent der Lichtsignalanlagen in der Nacht abgeschaltet, sodass Wartezeiten wegfallen und die Reisezeiten deutlich kürzer sind als am Tag. Unter den 27 deutschen Städten, die in das TomTom-Ranking einbezogen wurden, ist Aachen zudem die einwohner-schwächste. Kleinere Städte haben im Vergleich zu größeren Städten nachts ein weniger starkes Kfz-Verkehrsaufkommen. Dies begünstigt wiederum höhere Geschwindigkeiten und kürzere Reisezeiten in der Nacht. Bei geringem Verkehrsaufkommen kann vermehrt mit Verkehrsverstößen wie Geschwindigkeitsüberschreitungen und Rotlichtfahrten gerechnet werden. Auch dieser Faktor sorgt dafür, dass die Reisezeitdifferenzen zwischen „nächtlicher Reisezeit ohne Stau“ und „Tagesverkehr mit Stau“ prozentual größer ausfallen.

Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoller, bei den eigenen Untersuchungen zum Staugeschehen die Reisezeit zwischen 10:00 und 11:00 Uhr als Vergleichswert heranzuziehen.

Über das Analysetool TomTom Move wurden die durchschnittlichen Reisezeiten von einzelnen Stadtbezirken Aachens (Brand, Haaren, Richerich, Walheim, Eilendorf, Preuswald, Vaalserquartier und Berensberg) in die Innenstadt (und umgekehrt) ermittelt (vgl. Tabelle 1 und 2).

Tabelle 1: Reisezeiten stadteinwärts

Strecke	Reisezeiten [min]			
	0-1 Uhr	10-11 Uhr	7-8 Uhr	16-17 Uhr
Brand – Alleenring (über Trierer Str.)	10,1	12,1	14,0	15,1
Haaren – Alleenring (über Jülicher Str.)	5,7	7,7	8,5	8,9
Richerich – Alleenring (über Roermonder Str.)	5,4	7,2	7,4	7,6
Walheim – Alleenring (über Aachener Str.)	14,1	17,0	19,3	17,8
Eilendorf – Alleenring (über Breslauer Str.)	9,0	11,8	13,3	14,1
Preuswald – Alleenring (über Lütticher Str.)	5,8	8,3	9,5	8,4
Vaalserquartier – Alleenring (über Vaalser Str.)	5,6	7,4	7,1	8,5
Berensberg – Alleenring (über Soerser Weg)	4,9	7,1	7,6	7,1

Tabelle 2: Reisezeiten stadtauswärts

Strecke	Reisezeiten [min]			
	0-1 Uhr	10-11 Uhr	7-8 Uhr	16-17 Uhr
Alleenring – Brand	9,5	14,5	13,9	16,0
Alleenring – Haaren	5,3	7,1	7,1	9,3
Alleenring – Richerich	5,0	6,8	7,0	7,0
Alleenring – Walheim	13,0	16,5	17,8	17,2
Alleenring – Eilendorf	8,4	12,2	11,6	13,1
Alleenring – Preuswald	5,5	7,7	8,2	7,8
Alleenring – Vaalserquartier	5,5	7,6	7,1	7,6
Alleenring – Berensberg	4,5	5,7	6,0	5,8

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Stauspitzen am Morgen (7:00 bis 8:00 Uhr) und am Nachmittag (16:00 bis 17:00 Uhr) nur geringe absolute Zeitverluste im Vergleich zur Normalverkehrszeit (10:00 bis 11:00 Uhr) aufweisen (< 2 Minuten Zeitverluste je Strecke). Ausnahmen stellen die Strecken Brand – Alleenring (Zeitverlust von 3 Minuten), Eilendorf – Alleenring (Zeitverlust von 2,3 Minuten), Walheim – Alleenring (Zeitverlust von 2,3 Minuten) sowie Alleenring – Haaren (Zeitverlust von 2,2 Minuten) dar.

Auf den Strecken Alleenring – Brand, Alleenring – Eilendorf sowie Alleenring – Vaalserquartier wird während der Spitzenstunde am Morgen (7:00 und 8:00 Uhr) im Durchschnitt weniger Zeit benötigt als zur Normalverkehrszeit (10:00 bis 11:00 Uhr). Der Grund hierfür liegt vermutlich darin, dass bis 11:30 Uhr eine Grüne Welle geschaltet wird, die den stadteinwärtigen Verkehr begünstigt. Die gute Koordinierung der Lichtsignalanlagen für den stadteinwärtigen Verkehr geht auf Kosten der Gegenrichtung (stadtauswärtiger Verkehr). Nach 10:00 Uhr ist der stadtauswärtige Verkehr stärker als in der Morgenspitze. Dadurch entstehen leichte Zeitverluste (< 1 Minute).

Die nächtlichen Reisezeiten (0:00 bis 1:00 Uhr) sind im Vergleich zu den beiden Spitzenstunden bis zu sechs Minuten kürzer. Während der Spitzenstunde am Morgen (7:00 bis 8:00 Uhr) werden durchschnittlich 3 Minuten mehr Reisezeit benötigt als in der Nacht. Während der Spitzenstunde am Nachmittag (16:00 bis 17:00 Uhr) sind es durchschnittlich 3,4 Minuten.

Auf Basis der ermittelten Reisezeiten wurden im zweiten Schritt für die morgendliche (7:00 bis 8:00 Uhr) und abendliche Spitzenstunde (16:00 bis 17:00 Uhr) das Stauniveau bzw. die relativen Zeitverluste berechnet (vgl. Abbildung 1 und 2 auf der folgenden Seite). Aus den oben genannten Gründen ist zur Beurteilung der Stausituation in Aachen die Reisezeit in der Nacht (0:00 bis 1:00 Uhr) nicht geeignet. Sinnvoller zur Identifizierung von Stau ist ein Vergleich der Spitzenstunden mit der Normalverkehrszeit (10:00 bis 11:00 Uhr), die in der Berechnung somit als Vergleichswert angesetzt wurde.

Auf den Strecken, die von den Stadtbezirken in die Innenstadt führen (stadteinwärts, vgl. Abbildung 1), liegt das Stauniveau am Morgen (7:00 bis 8:00 Uhr) bei durchschnittlich 9,1 %, am Nachmittag (16:00 bis 17:00 Uhr) bei durchschnittlich 10,8 %. Stadtauswärts (vgl. Abbildung 2) liegt das Stauniveau für die morgendliche Spitzenstunde bei durchschnittlich 0,9 % und für die nachmittägliche Spitzenstunde bei durchschnittlich 7,4 %. Ein vergleichsweise hohes Stauniveau ist jeweils für die nachmittägliche Spitzenstunde (16:00 und 17:00 Uhr) auf den Strecken Brand – Alleenring (24,8 %) sowie Alleenring – Haaren (31,0 %) festzustellen.

Insgesamt unterscheiden sich die Ergebnisse der eigenen Untersuchungen zum Staugeschehen in der Stadt Aachen deutlich von den von TomTom veröffentlichten Daten (siehe oben).

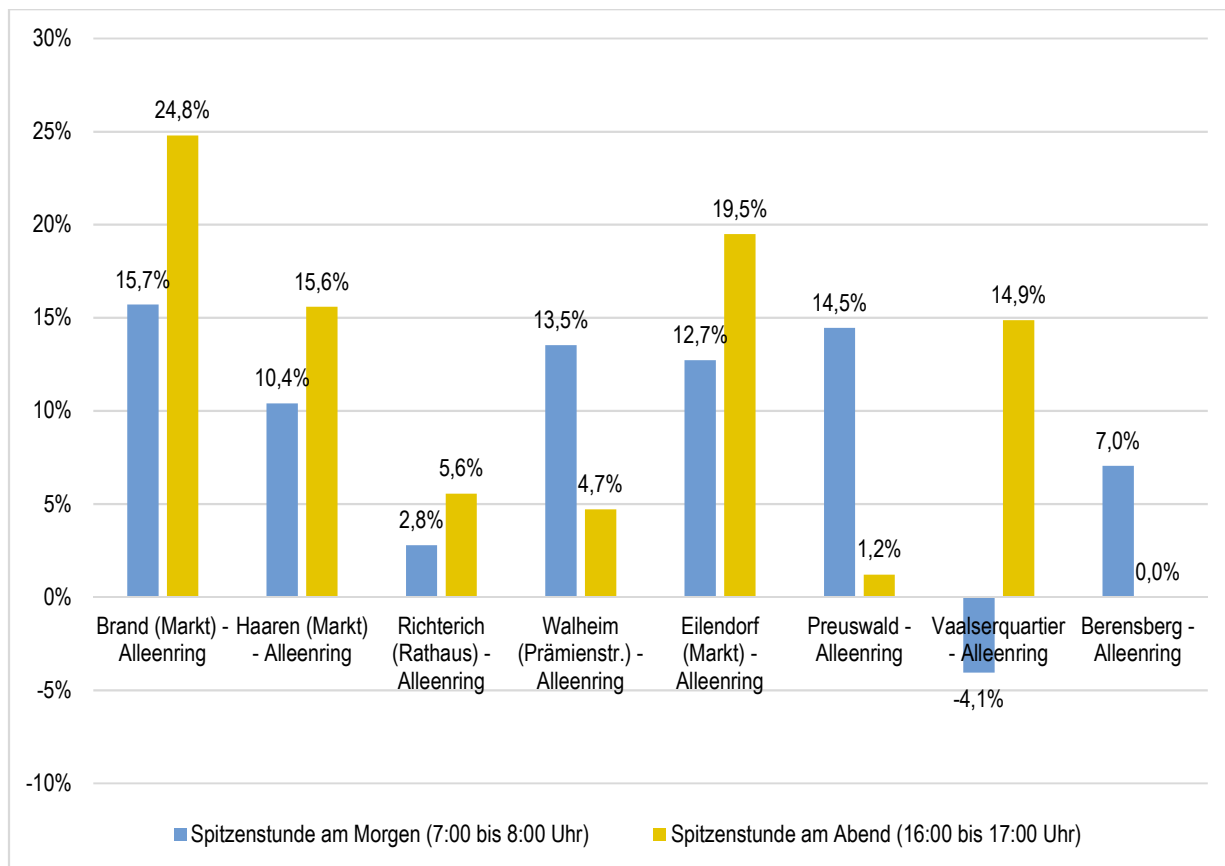


Abbildung 1: Stauniveaus der Spitzenstunden (stadteinwärts)

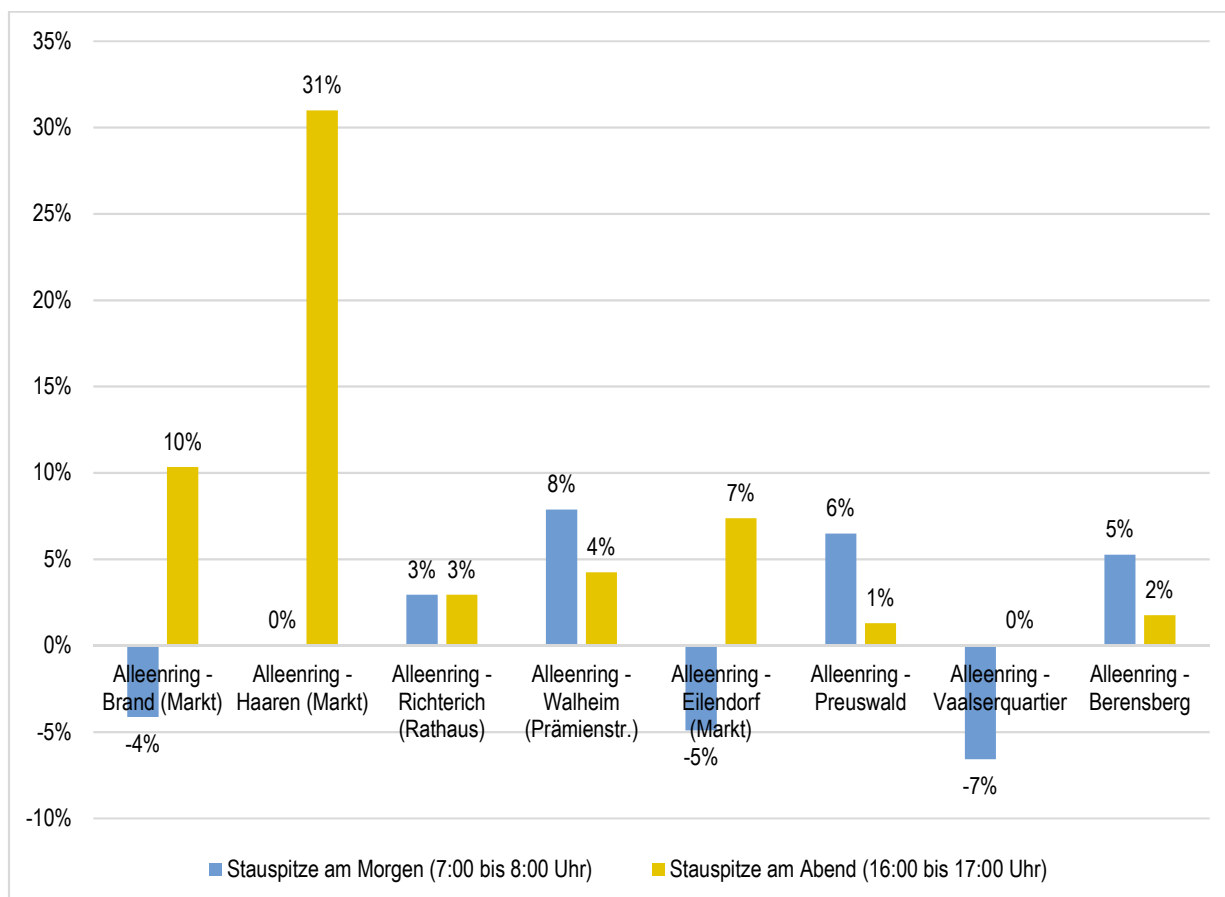


Abbildung 2: Stauniveaus der Spitzenstunden (stadtauswärts)

Stellungnahme der Verwaltung zur Ratsanfrage „Papierverbrauch der Stadtverwaltung - Maßnahmen zur Reduzierung“ vom 24.06.2022 (Ratsherr Pilgram, GRÜNE)

- 1) Wie hat sich der Papierverbrauch der Stadtverwaltung in den letzten 7 Jahren von Anfang 2015 bis Ende 2021 entwickelt? Ich bitte um Angaben, die Vergleiche möglich machen, z.B. beschaffte Mengen. Gerne können sie für die Werte 2015 bis 2020 die Tabelle aus der Ratsanfrage vom 29.04.2021 verwenden und diese fortschreiben**

Anhand der unten aufgeführten Tabelle lässt sich der gesamtstädtische Papierverbrauch in den letzten sieben Jahren, Zeitraum 2015 - 2022, ablesen. Die Auswertung erfolgte anhand der vom Vertragspartner zur Verfügung gestellten Informationen. Abrechnungszeitraum ist nicht das Kalenderjahr, sondern das Vertragsjahr (01.05. – 30.04.).

Zeitraum	DIN A4	DIN A3	Gesamtverbrauch
2014 - 2015	16.016.250	419.250	16.435.500
2015 - 2016	16.707.900	383.750	17.091.650
2016 - 2017	20.695.100	592.500	21.287.600
2017 - 2018	23.628.750	560.000	24.188.750
2018 - 2019	22.250.000	465.000	22.715.000
2019 – 2020	23.052.000	527.500	23.579.500
2020 – 2021	21.100.000	372.000	21.472.500
2021 - 2222	22.942.500	585.000	23.527.500

- 2) Findet inzwischen intern eine „Buchführung“ über die Bestellungen / Verteilungen in einzelne Bereiche (Dezernate, Fachbereiche etc.) statt? In welchen Anteilen wurde das Papier in welchen Bereichen und für welche Zwecke verwendet?**

Die Bestellungen des Kopier-/ Druckerpapiers erfolgt dezentral in jeder Organisationseinheit über die Bestellplattform „citkoMarket“, hierrüber lässt sich keine interne Buchführung realisieren. Aufgrund der dezentralen Beschaffung kann keine Aussage über die Verwendung des bestellten Kopier-/ Druckerpapiers in den einzelnen Dienststellen durch das Beschaffungsmanagement getroffen werden. Das Kopier-/ Druckerpapier wird aber in der Regel in den Multifunktionsgeräten (Kopierer/ Drucker) und den Einzelplatzdruckern verwendet.

- 3) Welcher Bereich, z.B. Dezernat / Fachbereich hat den höchsten Papierverbrauch?**

Die derzeit zur Verfügung gestellte Auswertung des Vertragspartners lässt nur eine gesamtstädtische Betrachtung zu.

Die Auswertung, die das Beschaffungsmanagement zur Verfügung gestellt bekommt, beinhaltet keine Differenzierung in Dezernate oder Fachbereiche, hier kann lediglich die Bestellmenge der jeweiligen Einkäuferin oder des jeweiligen Einkäufers als Grundlage zur Ermittlung des Papierverbrauchs herangezogen werden. Erschwerend kommt hinzu, dass zum einen Einkäufer*innen, insbesondere an

den Schulen, für mehrere Sekretariate zuständig sind und zum anderen eine hohe Fluktuation in den jeweiligen Dienststellen über mehrere Jahre hinweg eine valide Auswertung unmöglich macht.

4) Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um Einsparungen im Papierverbrauch zu erreichen?

Alle Digitalisierungs-Projekte wurden weiter vorangetrieben. Mitte Februar 2022 konnte im Rahmen des Förderprojektes „egove multidigital“ das Projekt zur Einführung eines gesamtstädtischen rein digitalen Personalratsmanagementsystems erfolgreich abgeschlossen werden. Zudem wurden Mitte des Jahres die beiden Pilotfachbereiche 11 und 36 an das DMS System zur elektronischen Aktenführung angebunden. Die Mitarbeitenden wurden weiterhin im Hinblick auf den Verbrauch von Papier sensibilisiert.

5) Welche Erfolge / Verbrauchseinsparungen wurden mit der Einführung der Elektronischen Akte erzielt?

Die Einführung der Digitalisierungsvorgänge, so auch der Elektronischen Akte, versteht sich als Prozess. Es werden sukzessive die geplanten Bereiche an die digitalen Vorgänge angebunden. Bis dahin ist die Stadtverwaltung nach wie vor verpflichtet, Vorgänge in Papierform als Akten zu führen. Bestehende Akten wurden dementsprechend weiterhin mit Papier bearbeitet, neue Akten weitestgehend digital angelegt. Zur Reduzierung des Papierverbrauchs kann aus Sicht des DMS noch keine finale Aussage zur Entwicklung getroffen werden, da die beiden Pilotbereiche Fachbereich (FB) 11 und Fachbereich 36 erst seit wenigen Wochen produktiv und vollumfänglich mit dem System arbeiten. Aufgrund dessen muss die Entwicklung des Papierverbrauchs über die nächsten Jahre betrachtet werden und der Erfolg der Einführung kann nicht innerhalb eines Jahres beurteilt werden.

6) In der Antwort auf die o.g. Anfrage von 2021 hatte die Verwaltung u.a. geantwortet: „Die Einführung des DMS in den Pilotbereichen wird im laufenden Jahr abgeschlossen. Der Erfolg kann also erst im kommenden Jahr bewertet werden.“ Welche Ergebnisse wurden erzielt?

In der Beantwortung der Ratsanfrage von 2021 wurden die Begriffe Elektronische Akte und DMS äquivalent verwendet, die Frage entspricht daher inhaltlich der bereits beantworteten Frage 5. DMS ist in den Pilotbereichen FB 11 und FB 36, mit insgesamt ca. 245 Mitarbeitenden, erst seit wenigen Wochen im produktiven Einsatz. Eine entsprechende Entwicklung von Papierakten hin zu digitalen Akten wird in den nächsten Jahren, nach sukzessivem Anschluss weiterer Fachbereiche messbar sein.

7) Welche weiteren Projekte mit dem Effekt Reduzierung des Papierverbrauchs befinden sich derzeit noch in der Umsetzung, welche sind abgeschlossen? Welche Erfolge / Verbrauchseinsparungen werden erwartet, welche wurden bereits erzielt?

Im Laufe des kommenden Jahres erfolgt die Einführung des DMS für die Fachbereiche 12, 30, 56 und 63. Insgesamt sind von dieser Maßnahme ca. 390 Mitarbeitende betroffen. Bis wann genau die Anbindung erfolgt, kann aktuell nicht genau abgesehen werden, es wird wahrscheinlich eine relativ lange Übergangsfrist, bis schätzungsweise Ende 2023 bzw. Anfang 2024, geben.

Des Weiteren befindet sich das Projekt "Dokumentensafe" in der Umsetzung. Nach Abschluss des Projektes werden die Entgeltnachweise der Mitarbeitenden im Mitarbeitendenportal in elektronischer Form zur Verfügung stehen und nicht mehr in Papierform den Mitarbeiter*innen ausgehändigt werden. Durch das Angebot „Wohngeld online“ und der noch zu erwartenden Online-Prozesse im Rahmen der

OZG Umsetzung werden weitere Verbrauchseinsparungen erwartet. Ebenfalls ist die Umstellung der Verwaltungsnachrichten online geplant.
Eine Aussage über den tatsächlichen Erfolg kann erst zu einem späteren Zeitpunkt getroffen werden.

8) Was tut die Verwaltung sonst, um den Papierverbrauch zu reduzieren? (Hier bitte ich insbesondere darum, entsprechende Aktivitäten ab Anfang 2021 darzustellen.)

Die Frage 8 entspricht inhaltlich der beantworteten Frage 4.

9) Die Antworten auf Ratsanfragen zum gleichen Thema in den Vorjahren zeigten, dass der Papierverbrauch in der Tendenz immer weiter zugenommen hat. Für den Zeitraum 2014-2015 wurde in früheren Antworten ein Verbrauch bzw. eine Beschaffungsmenge von 16.435.500 Blatt Papier angegeben, für den Zeitraum 2020-2021 ein Verbrauch bzw. eine Beschaffungsmenge von 25.554.500 Blatt. Das ist eine Steigerung um mehr als 55 Prozent. Welche Schlussfolgerungen zieht die Verwaltung daraus?

Die Zahlen der letzten vier Jahre sind mit einer ähnlichen Differenz in den Verbräuchen weitestgehend konstant. Der Vergleich mit den Jahren 2014 – 2016 muss, wie bereits im letzten Jahr erläutert, vor dem Hintergrund anderer Personalzahlen betrachtet werden. Die Zahl der Mitarbeiter*innen steigt nach wie vor in den letzten Jahren konstant und dennoch sind ähnliche Papierverbräuche zu verzeichnen. Hinzu kommt, dass es gesetzliche Vorgaben gibt, die das Vorliegen von Unterlagen in Papierform notwendig machen. Des Weiteren können sich im Laufe eines Jahres einmalige Vorgaben ergeben, wie in diesem Jahr der Papierfragebogen der Zensus-Erhebung, die einen direkten Vergleich der Verbrauchszahlen nicht ermöglichen.

10) In den Antworten auf frühere Anfragen zum Thema nennt die Verwaltung die wachsende Anzahl von Mitarbeitenden als eine Begründung für den weiter zunehmenden Papierverbrauch. Aus meiner Sicht besteht aber kein zwangsläufiger Zusammenhang. Neue Mitarbeitende könnten direkt mit Beginn ihrer Tätigkeit die Möglichkeit zu papiersparendem Arbeiten erhalten. Deshalb die Frage: Um welche Bereiche handelt es sich, in denen neue Mitarbeitende signifikant zusätzlichen Papierverbrauch verursachen?

Die Frage 10 entspricht inhaltlich den beantworteten Fragen 2 und 3.

11) Gibt es inzwischen eine systematische Erfolgsmessung der Papiereinsparung durch Digitalisierungsprojekte?

Konkret können die Auswirkungen der Projekte auf den Papierverbrauch nur anhand der bestellten Mengen gemessen werden. Nach sukzessiver Umsetzung der laufenden Digitalisierungsprojekte wird sich über den Verlauf der nächsten Jahre betrachtet eine entsprechende Auswirkung zeigen.

12) Andere Städte haben den Papierverbrauch bzw. die benötigte Fläche / Raum für die Ablage von Papierakten als Maßstab für ihren Fortschritt in der Digitalisierung gewählt. Hält die Stadt Aachen das auch für sinnvoll?

Bei der Ausstattung neuer Büroräume wird in den Fachbereichen, die bereits mit dem DMS arbeiten, weniger Staufläche und Lagerraum zur Verfügung gestellt. Dies wird beispielsweise beim Bezug des Gebäudes in der Maria-Theresia-Allee berücksichtigt.

Stellungnahme der Verwaltung zur Ratsanfrage der AfD-Ratsgruppe vom 05.07.2022 betreffend „Glücksspiel und Spielsucht in Aachen“

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Auskunftsanspruch im Rahmen von Ratsanfragen auf Informationen begrenzt ist, die der Verwaltung vorliegen oder die mit zumutbarem Aufwand, also ohne aufwändige Recherche, beschafft werden können.

Vor diesem Hintergrund erfolgt die Beantwortung der Fragestellung:

- Zu 1) *Wie hat sich das öffentliche Glücksspielangebot in Aachen seit (einschließlich 2018) entwickelt? Bitte schlüsseln Sie auf nach Jahren und Anzahl der Lokalitäten mit Glücksspielangebot (Spielhallen, Wettbüros, etc.) sowie die Gesamtzahl der konzessionierten Glücksspielautomaten.*

Die Entwicklung des Glücksspielangebots in Aachen stellt sich wie folgt dar:

Wettvermittlungsstellen:

2018	2019	2020	2021	2022
10	10	10	10	11

Spielhallen (mit Gesamtzahl Geldspielgeräte):

2018	2019	2020	2021	2022
30	29	29	29	27
347	341	336	336	303

Gastronomie:

2018	2019	2020	2021	2022
86	82	72	57	60
189	174	130	101	115

- Zu 2) *Wie viele Personen haben im gesamten Zeitraum wegen Glücksspielsucht Hilfe bei den in der Suchthilfe tätigen Aachener Verbänden gesucht? Bitte unterscheiden Sie nach Möglichkeit nach Art der geleisteten Hilfe (Beratung, ambulante Therapie, etc.)*

Da diese Aufgabenwahrnehmung nicht der Verwaltung, sondern der Suchthilfe bzw. sonstigen freien Trägern obliegt, können seitens des Fachbereiches Sicherheit und Ordnung hierüber keine Angaben gemacht werden. Eine Nachfrage bei der Suchthilfe Aachen ergab, dass im Zeitraum vom 01.01.2018 bis zum 30.06.2022 401 Personen mit der Hauptproblematik „pathologisches Glücksspiel“ von der Suchthilfe beraten wurden. Davon wurden ungefähr 25% in eine Therapie (Rehabilitation, ambulante med. Rehabilitation, ambulante Suchtnachsorge) vermittelt.

- Zu 3) *Wie bewertet die Verwaltung die Situation des Glücksspiels in der Stadt Aachen im Hinblick auf a) Glücksspielsucht, b) Trading-Down-Effekt, c) illegales Glücksspiel?*

a)

Selbstverständlich spielt die Glücksspielsucht beim Glücksspiel eine große Rolle und stellt für die Betroffenen und deren Angehörige ein großes Problem dar. Daher ist ein Ziel des Glücksspielstaatsvertrags (2021) der Spielsucht vorzubeugen und diese zu bekämpfen.

Wie bereits zu 2) ausgeführt, werden Zahlen und Angaben über die von Spielsucht Betroffenen seitens des Fachbereichs Sicherheit und Ordnung jedoch nicht erhoben.

b)

Laut dem Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur ist seit langem unbestritten, dass im Umfeld von Spielhallen Trading-Down-Effekte auftreten können. Der sog. Trading-Down-Effekt bezeichnet eine Negativentwicklung, die in einer Abwärtsspirale im Umfeld einer Spielhalle Leerstände verursacht und so zum Funktionsverlust und zur Verödung eines innerstädtischen Bereichs führen kann. Dies ist insbesondere der Fall, wenn sich mehrere Spielhallen oder auch Wettbüros an einem Standort ansiedeln. Allgemein versteht man unter „Trading-Down“-Effekt den Qualitätsverlust von Einkaufs- und Wohnquartieren, der durch die Verdrängung des gehobenen Einzelhandels und den Rückgang der ursprünglichen Angebots- und Nutzungsvielfalt entsteht.

Bei eher geringem Investitionsbedarf und vergleichsweise hohen Gewinnerwartungen sind Spielhallen und auch Wettbüros in der Lage, andere Betriebe mit deutlich höherem Investitionsbedarf und geringerer Ertragsstärke zu verdrängen. Deshalb sind Ansiedlungen von Spielhallen und auch Wettbüros für die städtebauliche und soziale Entwicklung eines Quartiers nicht förderlich.

Spielhallen in der Stadt Aachen sind – mit einer Ausnahme – insgesamt in der Aachener Innenstadt angesiedelt. Entsprechend dem einschlägigen Ratsbeschluss / Entwicklungskonzept sind diese innerhalb einer definierten Konzentrationsfläche entlang der Peterstraße zwischen dem Hansemannplatz und der Kurhaus- / Blondelstraße konzentriert.

Ergänzend wurden mehrere Bebauungspläne aufgestellt, um an gefährdeten Standorten die Ansiedlung von Spielhallen und Wettbüros auszuschließen.

Die Verwaltung wurde bereits seitens des Planungsausschusses beauftragt, ihr 2016 beschlossenes Spielhallenkonzept zu evaluieren und auf der Grundlage einer integrierten gesamtstädtischen Betrachtung zu bewerten und ggfls. fortzuschreiben.

c)

Illegales Glücksspiel stellt gemäß § 284 StGB eine Straftat dar und fällt somit in die Zuständigkeit der Polizei bzw. Staatsanwaltschaft.

Zahlen und Angaben liegen insoweit dem Fachbereich Sicherheit und Ordnung nicht vor.

Zu 4) *Wie viel und welche Verstöße gegen die Spielverordnung (SpielV) wurden in den Jahren 2020, 2021 und 2022 (bis Ende Juni) an welchen Orten in der Stadt Aachen festgestellt?*

In dem angefragten Zeitraum wurden folgende Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen Verstoßes gegen die Spielverordnung durchgeführt:

2020: 6 Verfahren im Zusammenhang mit Geldspielgeräten in Gaststätten

2021: 3 Verfahren im Zusammenhang mit Geldspielgeräten in Gaststätten

1 Verfahren im Zusammenhang mit Geldspielgeräten in Spielhalle

2022: 1 Verfahren im Zusammenhang mit Geldspielgeräten in Gaststätten

Hierbei handelte es sich in der Regel um den abgelaufenen Prüfzeitraum der Geldspielgeräte sowie fehlende Aufstellerangaben an den Geldspielgeräten.

Zu 5) *Wie hoch lag nach Einschätzung der Verwaltung der Verlust an Steuereinnahmen durch illegales Glücksspiel in Aachen in den Jahren 2020, 2021 und 2022 (bis Ende Juni)?*

Da weder dem Fachbereich Sicherheit und Ordnung noch dem Fachbereich Steuern und Kasse Erkenntnisse über illegales Glücksspiel vorliegen, können auch keine Angaben über einen möglichen Verlust an Steuereinnahmen gemacht werden.

Stellungnahme der Verwaltung zur Ratsanfrage des Rats Herrn Pilgram, GRÜNE, vom 29.08.2022 – „Eingangsbereich „Centre“ bei Veranstaltungen auf dem Katschhof“

Mit Ratsanfrage vom 29.08.2022 bittet Rats Herr Pilgram um Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum wurde bei der Planung der Buden / Stände auf dem „WeinSommer“ die Eingangssituation „Centre“ nicht adäquat berücksichtigt?
2. Sieht sich die Verwaltung bei der Planung von Veranstaltungen auf dem Katschhof noch daran gebunden, den Eingangsbereich zum „Centre“ angemessen zu gestalten?
3. Wird die Verwaltung in Zukunft darauf achten, dass der Eingangsbereich zum „Centre“ nicht beeinträchtigt wird?
4. Wer ist für die Planung der Veranstaltungen auf dem Katschhof bzw. deren Überwachung / Genehmigung zuständig?

Zu 1. & 2.:

Im Rahmen der Beantragung einer Veranstaltung werden von Veranstaltenden, im vorliegenden Fall von einer externen Eventagentur, Pläne vorgelegt, aus denen ersichtlich ist, wo ein Stand aufgebaut wird. Eine Vielzahl weiterer Angaben wird eingeholt und im Laufe des Genehmigungsverfahrens berücksichtigt.

Bei dem „WeinSommer“ handelt es sich um eine traditionelle Veranstaltung, welche bereits seit vielen Jahren wiederkehrend auf dem Katschhof stattfindet.

Im Laufe der letzten Jahre hat die Verwaltung zielgerichtet in Abstimmung mit den beteiligten umliegenden Akteuren auf Beschwerdelagen und Anregungen reagiert und entsprechende Maßnahmen zur Behebung von Missständen ergriffen. Hier sei beispielhaft die Verlegung des Standorts der Toilettenwagen zu benennen. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens findet u.a. eine kontinuierliche Abstimmung mit der Leitung des Centre Charlemagne statt, um die dortigen Bedarfe zu berücksichtigen.

Was die beschriebene Situation hinsichtlich der Abfalllagerung in diesem Jahr anbelangt, so ist diese zutreffender Weise nicht hinnehmbar. In Zukunft wird die Verwaltung mit verstärkten Maßnahmen präventiv und im Rahmen engmaschiger Kontrollen vor Ort entgegenwirken.

Zu 3. & 4.:

Zuständig für die Erteilung von Erlaubnissen zur Inanspruchnahme öffentlicher Flächen nach § 18 Straßen- und Wegegesetz Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) und die Überwachung der dort enthaltenen Auflagen ist für den Bereich des Bezirkes Aachen-Mitte die zentrale Ansprechstelle für Veranstaltungen des Fachbereiches Sicherheit und Ordnung.

Die Freihaltung der Flucht- und Rettungswege sowie der Feuerwehrebewegungsflächen ist eine sicherheitsrelevante Auflage, welche standardisiert verfügt und von den Mitarbeiter*innen der Zentralen Ansprechstelle wie auch des Ordnungs- und Sicherheitsdienstes überwacht wird.

Hierzu zählt auch der Gehweg vor dem Centre Charlemagne sowie eine größere Feuerwehrebewegungsfläche zwischen der Rathaustreppe und der Veranstaltungsfläche auf dem Katschhof.

Eine Nutzung als „Abstellfläche“ sollte somit bereits durch diese Auflage ausgeschlossen sein.

Sollte im Einzelfall eine Nutzung als eben solche erfolgt sein, so würde bei entsprechender Feststellung durch den Ordnungs- und Sicherheitsdienst oder die zentrale Ansprechstelle der verantwortliche Veranstalter aufgefordert, den Unrat oder anderweitige Lagerungen zu beseitigen. Da die Mitarbeiter*innen jedoch bereits aufgrund der Vielzahl von Veranstaltungen und weiterer Aufgaben nicht dauerhaft vor Ort sein können, wird im

Bedarfsfall um Kontaktaufnahme mit der Hotline des Fachbereiches Sicherheit und Ordnung, 0241/432-2801, gebeten, um Missstände zielführend und kurzfristig abzustellen.

Die Einhaltung der verfügten Auflagen und die verantwortungsvolle Umsetzung eben dieser durch die Veranstalter gehen nicht immer miteinander einher. Daher beabsichtigt der Fachbereich Sicherheit und Ordnung im Rahmen der personellen Möglichkeiten eine Ausweitung der ohnehin bereits durchgeführten Kontrollen vor Ort.

Unbeschadet der rein rechtlichen Betrachtungsweise hinsichtlich der Möglichkeiten der Erteilung von Auflagen und Bedingungen wird auch im Dialog mit Veranstaltenden darauf hingewirkt, Einschränkungen für das Centre Charlemagne auf ein Minimum zu reduzieren.

Stellungnahme der Verwaltung zur Ratsanfrage des Ratsherrn Servos, SPD, zum Parkplatz an der Schwimmhalle Ost vom 14.06.2022

1. *Ab wann ist die Bewirtschaftung geplant und welche Gebührenhöhe ist vorgesehen?*

Die Voraussetzung für eine Bewirtschaftung des Parkplatzes an der Schwimmhalle Ost ist die noch nicht beschlossene Einführung des Bewohnerparkens im Ost-Viertel. Sollte der Beschluss für die Einführung der Bewohnerparkzone „Ost 1“ gefasst werden, ist eine Verlagerung des hohen Parkdruckes im Ost-Viertel auf den Parkplatz möglich. Eine Bewirtschaftung des Parkplatzes kann dazu beitragen, dass dieser Verlagerungseffekt vermindert wird. Der Parkplatz ist nicht als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet und kann daher auch nicht Teil des Bewohnerparkens sein, dennoch ist eine zeitgleiche Einführung der Bewirtschaftung angedacht. Geplant ist der gleiche Gebührensatz wie in der Parkzone Ost.

Die Schwimmhallenbesucher*innen sind von dieser Regelung ausgenommen (siehe hierzu Beantwortung zu Frage 4).

2. *Welche Bewirtschaftungsmodelle gibt es bei den übrigen Schwimmhallen in Aachen?*

An der Elisabethhalle ist kein Parkplatz vorhanden. In unmittelbarer Nähe zur Ulla-Klinger-Halle sowie zum Freibad Hangeweier liegt jeweils ein Parkplatz; diese werden beide nicht bewirtschaftet und sind auch nicht ausdrücklich den Badegästen vorbehalten. Zu der innerhalb der Bewohnerparkzone BU3 liegenden Schwimmhalle Süd gehört ein Privatparkplatz, der ausdrücklich für Schwimmbadbesucher ausgeschildert ist, aber nicht bewirtschaftet wird. An der Schwimmhalle Brand ist ein Parkplatz vorhanden, der als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet ist und nicht bewirtschaftet wird. Die zulässige Parkdauer beträgt 3 Stunden mit Parkscheibe. Kontrollen über das Parkverhalten an den Schwimmhallen Süd und Brand erfolgen derzeit fast nicht.

3. *Wie soll abgesichert werden, dass insbesondere Familien mit Kindern nicht durch die hohen Parkgebühren vom Besuch der Kurse abgehalten werden (die Kostensteigerungen können je nach Modell bis zu 25% der Gebühren ausmachen)?*
4. *Welche Sonderregelungen für Besucher:innen der Schwimmhalle sind rechtlich umsetzbar? Kann ggf. ein Teil des Parkplatzes reserviert und mit Zufahrtskontrolle versehen werden?*

Die Gebührenhöhe (s.o) sowie das Bewirtschaftungsmodell werden von FB 23 festgelegt, da es sich um eine Privatfläche handelt. Geplant ist aktuell eine „Brötchentaste“ (für die Dauer von 2-3 Std, sodass in dieser Zeit keine Parkgebühren für Badegäste anfallen). Es ist jedoch nicht zu kontrollieren, dass nur Schwimmbad-Benutzer die Brötchentaste drücken.

Alternativ kann ein Teil des Parkplatzes für die Besucher:innen der Schwimmhalle durch Markierungen o.ä. reserviert werden. Aber auch dies ließe sich nicht kontrollieren.

5. *Wie kann sichergestellt werden, dass der Parkdruck sich nicht in die umliegenden Straßen verteilt?*

Die Bewirtschaftung des Parkplatzes erfolgt unter der Voraussetzung, dass der Beschluss für die Einführung der Bewohnerparkzone „Ost 1“ gefasst wird. Somit ist eine Verlagerung des Parkdruckes vom Parkplatz auf die umliegenden Straßen nicht zu erwarten.

Stellungnahme der Verwaltung zur Ratsanfrage des Rats Herrn Plum, SPD, vom 25.07.2022
Thema: rechtliche Einordnung des Betonringes am Baumstandort Büchel

Zu der o. g. Ratsanfrage wird seitens des Dezernates III wie folgt Stellung genommen:

Zu den Fragen:

Wie ist die rechtliche Situation dieses Betonringes? Rammschutz oder Sitzplatz?

Der Mobilitätsausschuss hat in seiner Sitzung vom 15.09.2011 beschlossen, dass sich mit "der Neuaufteilung der Flächen am Büchel die Möglichkeit ergibt, einen Baum zu pflanzen, der von einer runden und sehr robusten Einfassung begrenzt wird."

Bei dem auf dieser Beschlussgrundlage errichteten Betonring handelt es sich also im Hinblick auf die ursprüngliche Planungsmotivation um einen Rammschutz für den gleichzeitig gepflanzten Baum.

Im Laufe der Jahre wurde der Betonring von immer mehr Passant*innen als Sitzbank genutzt. – Ein Effekt, der aus städtebaulich-fachlicher Sicht sowie aus der Perspektive der Stadterneuerung zu begrüßen ist und im Einklang mit den Zielen des Innenstadtkonzepts 2022 sowie konkret der Neugestaltung des öffentlichen Raums am oberen Büchel (Stärkung der Aufenthaltsqualität) stand. In der Folge etablierte sich im allgemeinen Sprachgebrauch, den Betonring als Sitzbank zu bezeichnen.

Aufgrund der aktuellen Baustellensituation (mehrere private Hochbau-Baustellen im Büchelumfeld mit Zu- und Abfahrt über den Straßenzug Kleinkölnstraße | Büchel) und der damit verbundenen notwendigen Baustellen-Logistik hat die Straßenverkehrsbehörde übergangsweise für den Zeitraum von zunächst ca. 24 Monaten die Verkehrsordnung "Verkehrsberuhigter Bereich" aufgehoben und stattdessen eine Aufteilung in Fahrbahn und Nebenanlage angeordnet, einschließlich Tempo 10 und einseitigem Halteverbot. Auf diese Weise ist gewährleistet, dass die Baustellenverkehre mit teilweise überbreitem Schwerlastverkehr die schmalen Straßenquerschnitte verkehrssicher, effizient und insbesondere ohne Beeinträchtigung des Fußverkehrs passieren können. Mögliche Sitzgelegenheiten, ebenso wie sämtliche sonstige stehende Hindernisse im Straßenraum sind dabei unabhängig von ihrer Rechtsstellung (Raumschutz, Sitzbank) laut Straßenverkehrsordnung gegen die Fahrbahn abzusichern. Aus diesem Grund wurden ebenfalls übergangsweise 5 Poller um den Betonring gesetzt.

Der Betonring ist in den vergangenen Jahren – unabhängig von der Verkehrsordnung – durch mehrere Anfahr- unfälle stark beschädigt worden. Die Schäden sind in Summe irreparabel. Da die übergangsweise gesetzten Poller für die Belange der Verkehrssicherheit und auch des temporären Rammschutzes für den Baum ausreichend sind, ist aktuell der Abbau des maroden Betonringes in Planung. Stattdessen wird die Anlage eines Pflanzbeetes innerhalb des Baumfeldes überlegt. Mit Abschluss der intensiven Baustellenphase im Nähebereich ist eine erneute stadtgestalterische wie verkehrsrechtliche Betrachtung des Büchels beabsichtigt.