

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0882/WP15
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	29.07.2008
		Verfasser:	FB 61/30
Kronenberg Umbau, 2. Bauabschnitt hier: Erneuerung der Fahrbahn und verkehrsberuhigende Maßnahmen			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
20.08.2008	B 0	Anhörung/Empfehlung	
21.08.2008	VA	Entscheidung	

Finanzielle Auswirkungen:

Es entstehen Kosten in Höhe von ca. 1,2 Mio. Euro. Bei der Haushaltsstelle B 12010235-7852235 „Kronenberg, Umbau, 2. BA“ stehen die Mittel zur Verfügung.

Maßnahmenbezogene Einnahmen:

Maßnahmenbezogene Einnahmen ergeben sich durch die Erhebung von Beiträgen gemäß Kommunalabgabengesetz NW (KAG NW).

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung mit den Ergebnissen der zweiten Bürgerinformationsveranstaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Verkehrsausschuss, den in den überarbeiteten Plänen „Kronenberg: Plan-Nr. 2008 / 03 – 02 L1 bis L4“ dargestellten Maßnahmen für den 2. Bauabschnitt des Kronenbergs zuzustimmen. Hierzu zählen die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,00 m, zwei Einengungen und zwei Mittelinseln, der Umbau von Bushaltestellen sowie der Umbau des Knotenpunkts Amsterdamer Ring ohne Mittelinseln. Die Verwaltung wird mit der Erarbeitung der Ausbauplanung und der Umsetzung der Maßnahmen beauftragt.

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung mit den Ergebnissen der zweiten Bürgerinformationsveranstaltung zur Kenntnis und beschließt, die in den überarbeiteten Plänen „Kronenberg: Plan-Nr. 2008 / 03 – 02 L1 bis L4“ dargestellten Maßnahmen für den 2. Bauabschnitt des Kronenbergs. Hierzu zählen die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,00 m, zwei Einengungen und zwei Mittelinseln, der Umbau von Bushaltestellen sowie der Umbau des Knotenpunkts

Amsterdamer Ring ohne Mittelinseln. Die Verwaltung wird mit der Erarbeitung der Ausbauplanung und der Umsetzung der Maßnahmen beauftragt.

Erläuterungen:

Anlass

Am 08.12.2005 hat der Verkehrsausschuss den Planungsbeschluss für die Maßnahme „Erneuerung der Fahrbahn und verkehrsberuhigende Maßnahmen“ am Kronenberg gefasst. In beiden Bauabschnitten soll die Fahrbahn erneuert werden. Zusätzlich sollen verschiedene Querungshilfen im Fahrbahnverlauf sowie Einengungen an Einmündungen und Kreuzungen, die Anlage von Stellplätzen sowie der Umbau von Bushaltestellen vorgenommen werden.

Bestandsanalyse

Eine ausführliche Bestandanalyse ist der Vorlage für den Verkehrsausschuss am 08.12.2005 zu entnehmen. Zusätzlich wurde am 11.12.2007 eine Verkehrszählung für den Knotenpunkt Amsterdamer Ring/Kronenberg durchgeführt, bei der sich die Werte der für die damalige Bestandsanalyse verwendeten Verkehrszählung von 2003 bestätigt haben.

Darüber hinaus wird das Unfallgeschehen der letzten drei Jahren vom 01.01.2005 bis zum 31.12.2007 ergänzt. Dieses zeigt, dass sich im Bereich des zweiten Bauabschnitts am Kronenberg insgesamt 21 Verkehrsunfälle ereignet haben. Unfallursache war in

- zwölf Fällen ein Zusammenstoß mit parkenden Fahrzeugen (neun Mal im Bereich der Straße Kronenberg; drei Mal auf den angrenzenden Parkplätzen),
- sieben Fällen Zusammenstöße im Bereich von Kreuzungs- oder Einmündungsbereichen (davon vier Mal am Knoten Amsterdamer Ring/Kronenberg) und
- zwei Fällen sonstige Ursachen.

Damit ist das Unfallgeschehen weiterhin insgesamt nicht besorgniserregend.

Planungsziele

Nach einer ausschließlichen Fahrbahnerneuerung ist - aufgrund der durchgehenden Fahrbahnbreite von ca. 7,50 m und der sehr gestreckten Linienführung - ein abschnittsweise zügigeres Fahrverhalten zu erwarten, als die Tempo 30-Zonenausweisung vorgibt. Der vorhandene schlechte Straßenbelag entfällt als wesentliche Ursache für die bisher als unproblematisch einzuschätzende Geschwindigkeitssituation.

Als sinnvolle Maßnahme sollte daher die Breite der Fahrbahn verringert und damit das zukünftige Geschwindigkeitsniveau gesenkt werden. Dazu wird empfohlen in regelmäßigen Abständen punktuelle Maßnahmen umzusetzen, um so den Verkehr z.B. an kreuzenden Fußgängerachsen oder Bushaltestellen zu beruhigen. Weiterhin soll durch die Schaffung von eindeutigen Eingangssituationen an den Zufahrten in das Wohngebiet Kronenberg die Funktion eines Tempo 30-Gebietes unterstrichen werden.

In der Vorplanung wurde sowohl die Anlage von Fahrbahneinengungen als auch von Mittelinseln untersucht. Im Ergebnis kommen in der vorliegenden Planung zwei Fahrbahneinengungen (vor dem Montessori-Kinderhaus St. Hubertus (Kronenberg 50) und im Bereich der Hausnummer 19-21) zum

Einsatz. Die beiden anderen Querungsstellen des zweiten Bauabschnitts werden als Mittelinseln ausgeführt.

Separate Anlagen für den Radverkehr werden aufgrund der Ausweisung als Tempo 30 – Zone nicht vorgesehen.

Bei der Umplanung der Bushaltestellen am Kronenberg ist zu berücksichtigen, dass die ASEAG im Linienbetrieb der Linie 5 Doppelgelenkbusse einsetzt. Diese rund 25 m langen Fahrzeuge befahren z. Z. auch den Kronenberg. Für den Fahrplanwechsel im Juni 2009 wird über Linienwegänderungen diskutiert. Gegenstand dieser Diskussion sind auch Änderungen der Linienwege, nach denen der Doppelgelenkbus den Kronenberg dann nicht mehr befahren würde. Für die Nutzungsdauer der Straßenbaumaßnahme Kronenberg soll aber mit dem Ausbau der Haltestellen für den Doppelgelenkbus die Option erhalten bleiben, diesen auch zu einem späteren Zeitpunkt über den Kronenberg zu führen.

Politische Beratung und Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Die Planung für den Kronenberg wurde am 26.10.2005 in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte erstmalig vorgestellt. Im Anschluss wurden die auf Wunsch der Bezirksvertretung nochmals mit der ASEAG abgestimmten Maßnahmen am 08.12.2005 vom Verkehrsausschuss beschlossen.

Am 28.02.2007 wurde eine erste Bürgerinformation über die geplanten Maßnahmen durchgeführt. Bei dieser Veranstaltung wurden die Planungen für den Bereich des gesamten Kronenbergs vorgestellt. An der Veranstaltung nahmen ca. 200 Anwohner des Kronenberg und der umgrenzenden Straßen teil; es beteiligten sich ca. 60 Bürger an der Diskussion. Hinzu kamen über 20 weitere schriftliche und telefonische Änderungswünsche, die vor und nach der Veranstaltung bei der Stadt eingingen bzw. in der Bürgerfragestunde des Verkehrsausschusses am 25.01.2007 eingereicht wurden.

Die vielfältigen Änderungswünsche der Bürger wurden von der Verwaltung überprüft und, soweit dies möglich war, aufgegriffen und als punktuelle Änderungen in die Planung eingearbeitet.

Im Bereich des ersten Bauabschnitts (Am Friedrich bis Vaalser Straße) wurde aufgrund der Anregungen der Bürger beispielsweise an einer Stelle (in Höhe Haus Nr. 80) auf den Wunsch der Bürger eingegangen statt der zunächst geplanten Einengung eine Mittelinsel zu realisieren. Dies war an dieser Stelle möglich, da die Einrichtung der Mittelinsel aufgrund der ausreichenden Straßenbreite dort technisch möglich war. Am 20.09.2007 wurde im Verkehrsausschuss (auf Empfehlung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte vom 15.08.2007) der Baubeschluss für den ersten Bauabschnitt gefasst.

Für den zweiten Bauabschnitt (Am Friedrich bis Amsterdamer Ring) wurden die vielfältigen und teilweise widersprüchlichen Änderungswünsche der Bürger, die im Rahmen der ersten Bürgerinformationsveranstaltung bei der Verwaltung eingegangen waren, ebenfalls eingehend geprüft. Als Ergebnis dieser Prüfung wurden zwei Variantenvorschläge erarbeitet, die auf einer zweiten Bürgerinformationsveranstaltung am 28.04.2008 in der GHS Kronenberg den interessierten Bürgern vorgestellt wurden.

Zweite Bürgerinformation am 28.04.2008

Die in der Informationsveranstaltung vorgestellte erste Variante sah für große Teile des zweiten Bauabschnitts eine Reduzierung der heute vorhandenen Fahrbahnbreite von etwa 7,50 m auf – für eine Erschließungsstraße ausreichende 6,00 m vor. Dadurch konnte der südliche Gehweg von derzeit etwa 1,50 m auf etwa 3,00 m verbreitert werden. Darüber hinaus waren zusätzlich Maßnahmen zur Verbesserung der Querungssituation und zur Verkehrsberuhigung vorgesehen.

Dagegen sah die zweite Variante für überwiegende Teile eine durchgehende Fahrbahnbreite von etwa 7,20 m vor. An den Stellen, an denen im Straßenraum Parkplätze vorgesehen waren, verblieb dann eine Restfahrbahnbreite von etwa 5,40 m. Für den südlichen Gehweg war eine Verbreiterung auf das notwendige Mindestmaß von 2,00 m vorgesehen.

An der Veranstaltung nahmen ca. 90 Anwohner des Kronenberg und der umgrenzenden Straßen teil. Es entwickelte sich eine sehr rege Diskussion, an der sich etwa 20 Bürger beteiligten. (Das Protokoll ist als Anlage beigefügt). Hinzu kamen über 20 weitere schriftliche Änderungswünsche, die vor und nach der Veranstaltung bei der Verwaltung eingingen.

Als Ergebnis der zweiten Informationsveranstaltung ergab sich für die Verwaltung der Bürgerwunsch, in der weiteren Planung eine Lösung mit breiterem Gehweg (Variante 1 bei der Bürgerinformationsveranstaltung) und einigen Parkplätzen am Supermarkt (Variante 2 bei der Bürgerinformationsveranstaltung) zu verfolgen. Außerdem sollte vor allem die Planung im Bereich der Haltestelle Am Neuenhof erneut überprüft werden. Darüber hinaus wurden vereinzelt auch Änderungswünsche bezüglich der Lage der anderen Bushaltestellen und Querungshilfen geäußert. In den bei der Verwaltung eingegangenen Schreiben zum zweiten Bauabschnitt wechseln sich Kritik und Zustimmung zu den beiden auf der Bürgerinformationsveranstaltung vorgeschlagenen Varianten ab. Auch hier wird überwiegend die Haltestelle Am Neuenhof thematisiert. Die sehr differenzierten und ausführlichen Schreiben stehen teilweise auch in direktem Widerspruch zueinander. Während eine Gruppe von Eltern des Montessori-Kinderhauses beispielsweise die Verbreiterung der Gehwege lobt und als unbedingt notwendig einstuft, wird von einer anderen Gruppe gefordert, die Fahrbahn- (etwa 7,50 m) und Gehwegbreiten (1,50 m) bei den heutigen Maßen zu belassen.

Planung

Nach eingehender Prüfung aller relevanten Fakten (inklusive erneuter Absprache mit der ASEAG) schlägt die Verwaltung die nachfolgende Planung vor.

Während die Fahrbahn im gesamten Bereich des zweiten Bauabschnitts erneuert wird, sollen darüber hinaus nur punktuell die in den Plänen gekennzeichneten Flächen im Seitenbereich verändert und erneuert werden. Dies betrifft vor allem den südlichen Gehweg im Abschnitt zwischen Hs.-Nr. 35 und Hs.-Nr.5. Im nördlichen Gehwegbereich sind nur einige räumlich begrenzte Anpassungen vorgesehen. Ebenso sind auch im Bereich der Einmündung Am Friedrich bis zur Einmündung Leo-Blech-Straße ausschließlich die gekennzeichneten punktuellen Maßnahmen vorgesehen.

Im Bereich zwischen Hs.-Nr.35 und 5 wird die Breite der Fahrbahn zur Senkung des zukünftig zu erwartenden Geschwindigkeitsniveaus auf 6,00 m reduziert. Gleichzeitig kann dadurch der südliche Gehweg auf ein komfortables Maß von etwa 3,00 m verbreitert werden. Die derzeitige Gehwegbreite von 1,50 m entspricht nicht dem heutigen Stand der Technik und ist darüber hinaus ausgesprochen unkomfortabel (insbesondere für Begegnungsfälle mit mobilitätseingeschränkten Personen oder Personen mit Kinderwagen). Die heutige Fahrbahnbreite von 7,50 m dagegen ist nach heutigem Stand der Technik für eine Erschließungsstraße mit den Verkehrsbelastungszahlen des Kronenbergs überdimensioniert.

Die Haltestelle Am Neuenhof (stadteinwärts) wird an der bisherigen Position belassen und nicht direkt an den Knotenpunkt Amsterdamer Ring/Kronenberg verlegt, was dem überwiegenden Wunsch der Bürger entspricht.

Querungsstellen

An zahlreichen Stellen führen aus den umliegenden Wohnstraßen Fußwege in den mittig angeordneten Grünzug, der fingerartig vom Amsterdamer Ring bis in den höher gelegenen Teil des Wohngebietes reicht. Um die Erreichbarkeit dieses Grünzugs zu verbessern, sind Querungsstellen möglichst dort vorgesehen, wo diese Fußwege die Straße Kronenberg kreuzen. Die Möglichkeit zur Überquerung der Fahrbahn wird an diesen Stellen durch die Anlage von Mittelinseln oder einseitigen Einengungen, bei Restfahrbahnbreiten von jeweils mindestens 3,50 m, verbessert.

Die folgenden beiden Standorte für Mittelinseln sind vorgesehen:

- unmittelbar nordöstlich der Einmündung Am Backes und
- im Bereich der Bushaltestelle Am Neuenhof.

Da die Haltestelle Am Neuenhof auch in besonderem Maße von Schülern der Grund- und Hauptschule in der Händelstraße benutzt wird, wurde bei der Planung besonders Augenmerk auf die Sicherheitsbelange der querenden Schüler gelegt. Schüler lassen sich aber in der Regel nicht auf eine Querung der Straße an einer punktuellen (schmalen) Querungsstelle festlegen, sondern überqueren die Straße (gerade an einer Haltestelle) dort, wo es am schnellsten geht und in direkter Abhängigkeit von ihrem Ziel. Umwege werden (gerade bei eventuell schon haltenden Bussen) noch weniger in Kauf genommen als bei Erwachsenen. Deswegen wurde im Bereich der Haltestelle eine flächige Querungsstelle mit einer Länge von 20 m eingeplant. Damit wird den Schülern die Möglichkeit gegeben, in einem größeren Bereich die Straße sicher zu überqueren. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass die an der Haltestelle haltenden Busse nicht mehr von den nachfolgenden Fahrzeugen überholt werden und so zu einer Gefährdung der querenden Schüler werden können.

Darüber hinaus wurde aus Sicherheitsgründen am Montessori-Kinderhaus St. Hubertus eine Einengung vorgesehen, die den Straßenraum auf 3,50 m reduziert.

Im Bereich des Kronenbergs 19-21 wurde auf der südlichen Fahrbahnseite ebenfalls eine Einengung eingeplant, die vor allem zur Geschwindigkeitsreduzierung dienen soll. Für die Gefällestrecke in Richtung Amsterdamer Ring sollen so überhöhte Geschwindigkeiten unterbunden werden. Die Einengung ist aber auch ein Angebot zur einfacheren und sichereren Querung für schwächere Verkehrsteilnehmer. Die Anlage einer Mittelinsel ist dort aus Platzgründen nicht möglich.

Parkraum

Wesentliches Ergebnis der Parkraumanalyse ist, dass fast im gesamten Bereich des zweiten Bauabschnitts am Kronenberg die Anzahl der vorhandenen Parkplätze ausreicht. Es ist daher nur auf Höhe der Gebäude Nr. 53 und 59 (zehn Parkplätze) in Kombination mit einer Fahrbahneinengung die Neuanlage von einem Parkstreifen vorgesehen. Vor dem Supermarkt (Bereich Kronenberg 35) bleiben neun Parkplätze erhalten. Gleichzeitig wird im Bereich der Haltestelle Am Backes (Richtung Vaals) zwischen Leo-Blech-Straße und Neckesstraße zur Herstellung einer Fahrbahnbreite von 6 m neben einem 2 m breiten Parkstreifen der nord-westliche Gehweg baulich angepasst.

Bushaltestellen

Über den zweiten Bauabschnitt des Kronenbergs fahren zurzeit Doppelgelenkbusse mit einer Länge von 25 m. Sie bedienen die drei Haltestellen Am Friedrich, Am Backes und Am Neuenhof. Zum Teil ist die Situation an diesen Haltestellen verbesserungswürdig. Die Haltestelle Am Friedrich weist in Fahrtrichtung stadteinwärts zurzeit nur eine Länge von 12 m auf. Die Haltestelle Am Neuenhof hat in Fahrtrichtung stadteinwärts starke Fahrbahnschäden. In Fahrtrichtung stadtauswärts befindet sich im Anschluss an die Haltestelle ein nicht vollständig zurückgebauter Rest einer ehemaligen Busbucht, der als Aufstellfläche für wartende Fahrgäste nicht zur Verfügung steht, aufgrund seiner asymmetrischen Form als Parkstand aber auch nicht den Anforderungen entspricht. An derselben Haltestelle ist die Situation für querende Fußgänger unbefriedigend – die meisten Straßenquerungen finden hier nicht an der vorhandenen Querungshilfe, sondern östlich davon statt.

Im Einzelnen sind die folgenden Haltestellenumbauten vorgesehen:

Am Friedrich:

- In Fahrtrichtung Innenstadt soll die zurzeit nur 12 m lange Fahrbahnrandhaltestelle verlängert werden. Um gleichzeitig die beiden gegenüberliegenden Haltestellen näher zueinander zu bringen und den Einmündungsbereich der Straße Am Blockhaus enger zu fassen, ist vorgesehen, die Haltestelle um ca. 7 m nach vorne zu verlegen und bis zur Straßeneinmündung zu verlängern.
- In Fahrtrichtung Uniklinik ist ebenfalls eine Verlängerung der Haltestelle nach vorne vorgesehen, wodurch sowohl eine für einen Doppelgelenkbus ausreichende Länge erreicht als auch die Querung über die ehemalige Buswendeschleife verkürzt wird. Ein vollständiger Rückbau der Wendeschleife wäre grundsätzlich zu begrüßen; aus Kostengründen wird hierauf jedoch verzichtet.

Am Backes:

- Die Haltestelle erfüllt in beiden Fahrtrichtungen ihre Funktion zurzeit in zufriedenstellender Weise. Es ist daher nur eine Fahrbahnmarkierung mit Zeichen 299 (Zick-Zack-Linie) vorgesehen.
- In Fahrtrichtung Uniklinik ist eine Verlängerung um ca. 6,0 m vorgesehen.

Am Neuenhof:

- In Fahrtrichtung Uniklinik ist aus gestalterischen und funktionalen Gründen ein kompletter Umbau der ehemaligen Busbucht und damit auch eine Verlängerung auf 25 m vorgesehen.
- Die Haltestelle in Fahrtrichtung Innenstadt wird auf 25 m verlängert. Im Bereich der Haltestelle wird eine flächige Querungshilfe angelegt (siehe oben).

Einengungen und Anpassungen an Einmündungen und Kreuzungen

Der Straßenraum des Kronenbergs und der einmündenden Straßen stellt sich heute mit meist ca. 7,50 m Fahrbahnbreite und großzügigen Einmündungsbereichen – für eine Erschließungsstraße in einer Tempo 30-Zone – überdimensioniert dar. Um nach der Fahrbahnerneuerung ein der Tempo 30-Zone angepasstes Fahrverhalten zu erhalten, ist vorgesehen, besonders groß dimensionierte Straßeneinmündungen und Kreuzungen zu verschmälern. Dies betrifft die folgenden Bereiche:

- Ehemalige Buswendeschleife gegenüber dem Gebäude Nr. 65
- Einmündung der Straßen Am Blockhaus
- Einmündung der Straße Am Neuenhof
- Einmündung des Kronenbergs in den Amsterdamer Ring.

Im Knotenpunkt Amsterdamer Ring/Kronenberg/Hanbrucher Straße gibt es derzeit auf dem Amsterdamer Ring noch zwei Mittelinseln für Fußgänger, die aber jeweils nur 1,50 m breit sind. Um eine sichere Aufstellfläche für querende Fußgänger zu bieten, sind sie daher zu schmal. Für den Bus ist heute aufgrund der Radien und der Mittelinsel das Rechtseinbiegen vom Kronenberg in den Amsterdamer Ring nicht von der Rechtsabbiegerspur möglich. Obwohl besonders der Doppelgelenkbus heute über beide Fahrspuren am Kronenberg in den Amsterdamer Ring einfährt, ist es zu Beschädigungen an der Mittelinsel gekommen.

Um die Situation für den Amsterdamer Ring querende Fußgänger zu verbessern und das Einbiegen der Busse aus der Rechtsabbiegerspur zu ermöglichen, sind für den Knotenpunkt die folgenden beiden Varianten möglich:

Variante 1 (vgl. Kronenberg 2. BA – 3)

Die beiden Mittelinseln werden entfernt und die Radien und Spuraufteilung so angepasst, dass das Einbiegen vom Kronenberg in den Amsterdamer Ring für die Busse von der Rechtsabbiegespur ermöglicht wird. Dazu könnten die Signalmasten von der Mittelinsel auf die gegenüberliegende Straßenseite versetzt werden.

Variante 2 (vgl. Kronenberg 2. BA – 4)

Die beiden Mittelinseln werden auf jeweils 2,50 m verbreitert, so dass sie eine sichere Aufstellfläche für Fußgänger bieten. Die Signalplanung wird aber trotzdem so ausgelegt, dass die Fußgänger den Amsterdamer Ring in einem Zug überqueren, ohne dass sie auf den Mittelinseln warten müssen. Die Lage der Mittelinseln und die Ausgestaltung des Knotenpunkts werden so angepasst, dass das Einbiegen der Busse vom Kronenberg in den Amsterdamer Ring von der Rechtsabbiegespur ermöglicht wird.

Aufgrund des Wegfalls der Mittelinseln auf dem Amsterdamer Ring wird der zu überquerende Weg für die Fußgänger bei der ersten Variante kürzer. Dadurch wird die Zwischenzeit kürzer und es steht mehr Freigabezeit (z. B. für den Amsterdamer Ring) zur Verfügung. Darüber hinaus sind die Herstellungs- und Unterhaltungskosten für die erste Variante niedriger. Daher empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung der ersten Variante ohne Mittelinseln.

Die Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, in dessen Baulast sich der Knotenpunkt befindet, läuft. Über das Ergebnis wird berichtet.

Kosten und Finanzierung

Für den 2. Bauabschnitt ergeben sich Kosten in Höhe von etwa 1,2 Millionen Euro. Ein Teil der Kosten wird gemäß Kommunalabgabengesetz von Nordrhein-Westfalen durch die Erhebung von Beiträgen auf die Anlieger umgelegt. Die Mittel stehen bei der Haushaltsstelle B 12010235-7852235 „Kronenberg, Umbau, 2. BA“ zur Verfügung.

Weiteres Vorgehen

Nachdem der überarbeitete Planungsbeschluss für den zweiten Bauabschnitt gefasst wird, kann mit der Ausführungsplanung begonnen werden. Sobald der Baubeschluss durch den Verkehrsausschuss gefasst wird, werden die Arbeiten ausgeschrieben und dann schnellstmöglich durchgeführt.

Anlage/n:

1. – Niederschrift der Bürgerinformationsveranstaltung vom 28.04.2008
2. – Kronenberg 2. BA – 1
3. – Kronenberg 2. BA – 2
4. – Kronenberg 2. BA – 3
5. – Kronenberg 2. BA – 4