

Vorlage Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0280/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 07.10.2010 Verfasser: Dez III, FB 61/30 Verkehrsmanagement									
Schlossstraße einschließlich Knoten Bismarckstraße / Rehmannstraße, Umbau hier: Planungsbeschluss										
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Kompetenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>28.10.2010</td> <td>MA</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>03.11.2010</td> <td>B 0</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	28.10.2010	MA	Anhörung/Empfehlung	03.11.2010	B 0	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
28.10.2010	MA	Anhörung/Empfehlung								
03.11.2010	B 0	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er empfiehlt der Bezirksvertretung Aachen-Mitte, gemäß Plan-Nr. 2010 / 07 - 26 L1 den Beschluss zur Erstellung des Ausbautentwurfs für Gestaltungsvariante 1 mit beidseitigem Längsparken zu fassen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er fasst gemäß Plan-Nr. 2010 / 07 - 26 L1 den Beschluss zur Erstellung des Ausbautentwurfs für Gestaltungsvariante 1 mit beidseitigem Längsparken.

Finanzielle Auswirkungen:

Maßnahme:

Schlossstraße, Umbau

Investitionskosten

Variante 1 450.000 €

Variante 2 450.000 €

a. Im Haushalt? 5-120102-900-01100-300-1 / 78520000 ja 450.000 €

b. Maßnahme über 150 T€: Liegt eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vor? nein

c. Wenn bei a. nein: Deckung?

Maßnahme: _____ €

d. Zuschüsse _____ €

Folgekosten

Aufwand

Personalkosten _____ €

Sachkosten _____ €

Abschreibung _____ €

a. Im Haushalt? ja/nein _____ €

b. Wenn bei a. nein: Deckung?

Maßnahme: _____ €

c. Zuschüsse _____ €

Konsumtiv

a. Im Haushalt? ja/nein _____ €

b. Konsolidierung? ja/nein _____ €

c. Personalkosten _____ €

d. Sachkosten _____ €

e. Wenn bei a. nein: Deckung?

Maßnahme _____ €

f. Dauer _____ Jahre

g. Zuschüsse _____ €

Die notwendigen Haushaltsmittel in Höhe von 450.000 Euro stehen im Jahr 2010 mit 100.000 Euro bei dem PSP-Element / Kostenart 5-120102-900-01100-300-1 78520000 (Erneuerung Schlossstraße) zur Verfügung. Die restlichen 350.000 Euro werden im PSP-Element / Kostenart 5-120102-900-01100-300-1 78520000 (Erneuerung Schlossstraße) in den Entwurf des Haushaltsplans 2011 aufgenommen.

Maßnahmenbezogene Einnahmen werden sich durch die Erhebung von Beiträgen gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz NW (KAG NW) ergeben.

Erläuterungen:

1. Anlass

Die Schlossstraße ist ein Bestandteil des Frankenerger Viertels. Im Jahr 2005 wurde für das Quartier eine Zukunftswerkstatt durchgeführt, die Ansätze und Ideen entwickelte, unterschiedliche verkehrliche sowie städtebauliche Probleme im öffentlichen Raum zu lösen. Im Jahr 2007 folgte ein Rahmenplan, der die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt bündelte. Für die Schlossstraße wurden dabei verschiedene funktionale Mängel festgestellt. Neben einer Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger an den Knotenpunkten Oppenhoffallee und Bismarckstraße sollen die Gehwege verbreitert werden. Des Weiteren ist die Schlossstraße Bestandteil einer Achse, die größere Aufenthalts- und Freiflächen, namentlich Frankenerger Park, Schwedenpark und Spielplatz Luisenstraße, miteinander verbindet. Um die Vernetzung der einzelnen Grünflächen zu verstärken, empfiehlt der oben genannte Rahmenplan eine Straßenraumbegrünung. Für den Straßenraumquerschnitt ist dabei eine symmetrische Aufteilung mit mittiger Fahrbahn und beidseitigen Parkständen und Gehwegen vorgesehen, wobei für die Schlossstraße die Einrichtung einer Tempo-30-Zone beschlossen wurde.

In anderen Teilen des Frankenerger Viertels, beispielsweise in der Bismarckstraße, wurde der ruhende Verkehr bereits umstrukturiert und die zulässige Geschwindigkeit streckenweise durch die Errichtung einer Tempo-30-Zone reduziert. Funktional betrachtet erfüllt die Schlossstraße in mehreren Hinsichten nicht die Anforderungen der Richtlinien für eine Straße der entsprechenden Kategorie beziehungsweise als geplanter Bestandteil einer Tempo-30-Zone.

Die durch Alter und Witterung bedingten Schäden in der Fahrbahnoberfläche und geplante Infrastrukturmaßnahmen der STAWAG geben den Anlass, den Umbau zeitnah zu veranlassen.

2. Heutige Situation

Städtebauliche Situation

Das Frankenerger Viertel ist im neunzehnten Jahrhundert als gründerzeitliches Quartier entstanden, wobei die Planung auf ein Wohngebiet mit ländlichem Charakter für Bewohner der oberen Einkommensschichten hinzielte. Dies spiegelt sich auch teilweise in der Fassadenkulisse der Schlossstraße wider. Nördlich der Schlossstraße liegt die Oppenhoffallee, die mit ihrer begrünten Mittelinsel einen repräsentativen Charakter im Viertel aufweist. Der südliche Teil der Schlossstraße führt auf den Frankenerger Park zu, der im Quartier den größten Grün- und Aufenthaltsbereich darstellt. Im Frankenerger Park befindet sich zudem die im dreizehnten Jahrhundert errichtete Burg Frankenberg, auf die aus der Schlossstraße ein teils freier Blick gewährt wird.

Straßenraumnutzung

Neben einem geringen Anteil an gewerblicher Nutzung nahe dem Knoten Oppenhoffallee wird die Schlossstraße weitestgehend von mehrgeschossiger Wohnbebauung gefasst. Die Straßenbreite in der Schlossstraße beträgt durchgehend etwa 17,50 m. Die Aufteilung der Verkehrsflächen erfolgt nach dem Trennungsprinzip: ein Hochbord separiert den Seitenraum von der Fahrbahn. Die Straßenraumaufteilung ist symmetrisch mit einer mittigen Fahrbahn und beidseitigen Radverkehrsanlagen, Parkständen und Gehwegen.

Kfz-Verkehr

Die Schlossstraße ist im Frankenger Viertel eine Straße mit zentraler Funktion. Sie stellt eine wichtige Verbindung zur Erschließung des südlicher gelegenen Quartiers dar und führt einen Großteil des Lieferverkehrs in und aus der Bismarckstraße.

Am signalisierten Knotenpunkt Oppenhoffallee / Zollernstraße wird die Fahrbahn der Schlossstraße aufgeweitet, so dass in der Knotenzufahrt eine Geradeaus-Rechts-Spur und eine separate Linksabbiegerspur Platz finden. Bei einer Zählung im Jahr 2006 wurden im Zeitraum zwischen 7 und 19 Uhr 2268 Fahrzeuge aus der Schlossstraße gezählt, davon 644 Linksabbieger in die Zollernstraße. In die Schlossstraße führen im selben Zeitraum nur 1534 Fahrzeuge. Die Zufahrt im zweiten signalisierten Knoten an der Bismarckstraße hat ebenfalls zwei Fahrstreifen, davon einen getrennten Linksabbieger. Im Jahr 2004 wurden zwischen 7 und 19 Uhr 2481 Fahrzeuge in die Schlossstraße (davon 1946 Rechtsabbieger aus der Bismarckstraße) und 1813 aus der Schlossstraße (davon 1227 Linksabbieger in die Bismarckstraße) gezählt. Zwischen den beiden Fahrbahnaufweitungen beträgt im mittleren Bereich der Schlossstraße die Breite der beiden Fahrstreifen jeweils 3,50 m.

Unfallsituation

Eine Verkehrsunfallauswertung der Polizei Aachen weist in der Schlossstraße für den Untersuchungszeitraum 2008 bis 2010 insgesamt 14 Unfälle unterschiedlichen Typs auf. Neben 10 Bagatellunfällen entstanden im Knotenbereich Schlossstraße / Oppenhoffallee / Lothringerstraße 4 Unfälle durch Fehler beim Abbiegen oder ungenügendem Sicherheitsabstand. Im Knoten Schlossstraße / Bismarckstraße ereigneten sich im genannten Zeitraum keine Unfälle.

Parken

An beiden Fahrbahnrandern der Schlossstraße befinden sich 1,60 m breite Längsparkstände. Durch aufgeschultertes Parken werden ca. 80 cm Breite jeweils des Gehwegs und der Fahrbahn von abgestellten Fahrzeugen in Anspruch genommen. Die Flächen sind für ein ordnungsgemäßes Abstellen zu schmal. In den Knotenbereichen mit den Fahrbahnaufweitungen gibt es beidseitige Haltverbote. Poller und Fahrradbügel verhindern dort ein missbräuchliches Parken auf den Gehwegen. Im gesamten Straßenverlauf der Schlossstraße gibt es so bei einer durchschnittlichen Fahrzeuglänge von 5,0 m 26 Parkstände. Grundsätzlich herrscht hier wie im übrigen Viertel ein hoher Parkdruck und Parkstandsnot.

ÖPNV

Die Schlossstraße ist nicht Bestandteil des örtlichen Busliniennetzes.

Fußgänger

Die ausgebaute Gehwegbreite liegt bei etwa 3,00 m. Bei aufgeschultertem Parken sind aber nur maximal 2,20 m nutzbar und somit weniger als in den Richtlinien empfohlen. Das Öffnen von Türen an den längs parkenden Fahrzeugen führt zu Engstellen im Gehwegbereich.

Insbesondere der östliche Gehweg wird morgens und nachmittags verstärkt von Schülern genutzt. Die Schlossstraße verknüpft die nahe gelegene Bushaltestelle „Schlossstraße“ an der Oppenhoffallee mit der südlicher gelegenen Maria-Montessori-Gesamtschule. Bei einer Erhebung der Fußgängerströme im September 2009 vor Schulbeginn und nach Schulschluss wurden am Knoten Schlossstraße / Bismarckstraße im Zeitraum von einer Stunde an der maßgeblichen Furt (Bismarckstraße in Richtung Viktoriaallee) vormittags 250 und nachmittags 221 querende Fußgänger gezählt.

Radverkehr

Routen des ‚Radverkehrsnetz NRW‘ führen von der Schlossstraße in die Bismarckstraße und übernehmen eine wichtige Verbindung für Radfahrer mit dem Aachener Zentrum. In beiden Richtungen der Schlossstraße befindet sich zwischen der Fahrbahn und den Parkständen durchgehend ein etwa 1,50 m breiter Radfahrstreifen. In den Zufahrten der Knoten ist aber keine Aufstellmöglichkeit für Fahrräder vor dem wartenden Kfz-Verkehr gegeben. Bei der Zählung im Jahr 2006 wurden in der Schlossstraße im Zeitraum zwischen 7 und 19 Uhr in Richtung Oppenhoffallee 341 Fahrräder und in Richtung Bismarckstraße 306 Fahrräder gezählt. Im Jahr 2004 wurden zwischen 7 und 19 Uhr in Richtung Oppenhoffallee 419 Fahrräder und in Richtung Bismarckstraße 274 Fahrräder gezählt.

3. Planung

Variante 1

Straßenraumnutzung

Die erste Variante unterteilt den verfügbaren Straßenraum in einen symmetrischen Querschnitt mit beidseitigem Längsparken und Grünbepflanzung zwischen den Parkständen. Die Schlossstraße sowie die Bismarckstraße zwischen der Schloss- und der Warmweierstraße sollen in die in Richtung Viktoriaallee bereits bestehende Tempo-30-Zone integriert werden. Dies wird im Entwurf berücksichtigt.

Kfz-Verkehr

Vor dem Knoten zur Oppenhoffallee / Zollernstraße beginnt bzw. endet die zukünftige Tempo-30-Zone. Die weiterhin signalisierte Zufahrt kann auf einen Fahrstreifen reduziert werden. Dazu muss zur Sicherung der Leistungsfähigkeit die Grünzeit der Schlossstraße um bis zu 4 Sekunden verlängert werden, in der restlichen Signalisierung sind dafür Reserven vorhanden. Die Markierung des Linksabbiegers im Knoten wird dem geänderten Fahrweg entsprechend angepasst.

Die Fahrbahnbreite von 6,0 m im weiteren Verlauf ist auf den Begegnungsfall Lkw / Lkw bemessen. Eine Markierung zur Trennung der Fahrstreifen ist bei Tempo-30 nicht notwendig. Laut §45 ‚Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen‘ Absatz 1c der Straßenverkehrsordnung (StVO) dürfen Tempo-30-Zonen nur Straßen umfassen, die nicht durch Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege beinhalten. Somit zieht eine flächendeckende Tempo-30-Zone im Knotenbereich Bismarckstraße auch den Wegfall der Lichtsignalanlage nach sich.

Ebenso muss innerhalb der Tempo-30-Zone an Kreuzungen und Einmündungen grundsätzlich die Vorfahrtregel Rechts-vor-Links gelten. Dabei muss die Beibehaltung der Leistungsfähigkeit des Knotens nachgewiesen werden. Das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001) enthält keine Berechnungsverfahren für den Leistungsnachweis eines Knotens mit Rechts-vor-Links-Vorfahrtregelung, gibt jedoch als Anhaltswert für die Verwendung einer solchen Regelung an, in der Summe aller vier Zufahrten 600 bis 800 Kraftfahrzeuge pro Stunde nicht zu überschreiten. Bei der oben bereits erwähnten Zählung von 2004 wird der Schwellenwert von 800 Fahrzeugen in den Spitzenstunden leicht überschritten. Im weiter östlich liegenden Bereich der Bismarckstraße wurde an einigen Knoten die Rechts-vor-Links-Regelung ohne daraus resultierende Verkehrsprobleme eingeführt. Durch die bisher erfolgte Parkraumneugestaltung und Errichtung von Tempo-30 seit der Zählung von 2004 ist die Verkehrsstärke in der Bismarckstraße zurückgegangen.

Parken und Baumpflanzungen

Die mit 2,0 m ausreichend breiten Längsparkstände befinden sich zwischen den Baumfeldern in ca. 20 m langen Parkbuchten. Mit Parkbuchten werden die Sichtverhältnisse und die Querungssituation an den Knotenpunkten verbessert sowie der Eindruck einer dominanten Fahrbahn im Straßenraum gemindert. An der Gehwegseite der Buchten ist ein Sicherheitsraum von 50 cm berücksichtigt, um Fußgänger vor der Behinderung durch geöffnete Türen zu schützen. Die Breite der Baumfelder ergibt sich aus Parkbucht sowie Sicherheitsraum (2,50 m) und ist bei gleicher Länge ausreichend für eine Baumpflanzung mit schmalkronigen Bäumen. Zwischen den insgesamt 11 neuen Baumfeldern in der Schlossstraße können 33 Parkstände in Längsaufstellung angelegt werden.

Fußgänger

Der verfügbare Straßenraum nach Abzug der erforderlichen Fahrbahnbreite sowie der nötigen Breite für Parken bzw. Baumfelder beträgt in etwa 6,50 m. Bei einer gleichmäßigen Aufteilung haben beide Gehwege eine mehr als genügende Breite von ca. 3,25 m zuzüglich 0,50 m nutzbaren Sicherheitsraum.

Während an der Oppenhoffallee / Zollernstraße weiterhin ein signalgeregeltes Überqueren der Fahrbahn möglich ist, wird an der Bismarckstraße durch die Anlage eines Fußgängerüberweges eine sichere Querungsmöglichkeit geschaffen. Bei einer Erhebung der Fußgängerströme im September 2009 vor Schulbeginn und nach Schullende der Gesamtschule wurden am Knoten Schlossstraße / Bismarckstraße im Zeitraum einer Stunde an der maßgeblichen Furt (Bismarckstraße in Richtung Viktoriaallee) vormittags 685 Kraftfahrzeuge (Kfz) bei 250 querenden Fußgängern sowie nachmittags 725 Kfz bei 221 querenden Fußgängern gezählt. Die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) empfehlen für Querungen bei beiden Kombinationen aus Kfz- und Fußgängerbelastungen einen lichtsignalisierten Knoten. In den Richtlinien wird aber ebenfalls angemerkt, dass Fußgängerüberwege in Tempo-30-Zonen in der Regel entbehrlich sind. Ein knotennaher Fußgängerüberweg über die Bismarckstraße ist jedoch ein Kompromiss zwischen dem Wegfall der Signalanlage und der Notwendigkeit einer sicheren Querungsmöglichkeit für den Schülerverkehr. In den übrigen Knotenarmen sind Querungshilfen auf Grund der deutlich geringeren Kfz- und / oder Fußgängerbelastung nicht nötig. Durch das Reduzieren der Ausrundungsradien auf das notwendige Mindestmaß sowie das Freihalten des Knotens von parkenden Fahrzeugen wird die

Querungslänge für Fußgänger klein gehalten und für Fahrzeuge eine übersichtliche Situation geschaffen.

Radverkehr

Der oben erwähnte §45 der StVO untersagt das Anlegen benutzungspflichtiger Radwege in Tempo-30-Zonen. Auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens und der niedrigen gefahrenen Geschwindigkeit in Tempo-30-Zonen wird der Radverkehr sicher und gleichberechtigt mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Am signalisierten Knoten Oppenhoffallee / Zollernstraße fährt der Radverkehr über einen markierten und 1,50 m breiten Radfahrstreifen an einen 5 m langen aufgeweiteten Radaufstellstreifen vor der Haltelinie.

Freie Bereiche im Seitenraum eignen sich zum Aufstellen von Fahrradbügeln. Neben der Möglichkeit, das Rad abzustellen, können die Bügel ein missbräuchliches Parken von Fahrzeugen auf dem Gehweg verhindern. Im Verlauf der Schlossstraße entstehen so insgesamt 4 Standorte mit jeweils 2-4 Fahrradbügeln.

Variante 2

Straßenraumnutzung

Die zweite Variante orientiert sich an dem derzeitigen Straßenraumquerschnitt der Bismarckstraße. Die Fahrbahn der Schlossstraße liegt hier nicht mittig im Straßenraum, sondern näher am westlichen Bebauungsrand. Im östlichen Seitenraum sind Senkrechtparkstände und Grünbepflanzung angelegt. Die Planung erfolgt ebenfalls unter Berücksichtigung einer Tempo-30-Zone. Abweichungen von der ersten Variante werden im Folgenden aufgeführt.

Kfz-Verkehr

Die vergleichsweise westlicher liegende Führung der Fahrbahn führt ohne eine zusätzliche Verwendung von Kurvenradien auf den Knoten Bismarckstraße / Rehmannstraße zu und folgt geradlinig der Blickbeziehung zur Burg Frankenberg. Im Einmündungsbereich Schlossstraße / westliche Bismarckstraße reduzieren 1,5 m breite Pflasterstreifen die Gefahr einer zu schnellen Fahrweise im Knoten. Am gegenüberliegenden Knoten Oppenhoffallee / Zollernstraße besteht die Zufahrt wie im Zustand aus einem Geradeaus-Rechts- und Linksabbiegerstreifen. Die Reduzierung auf einen Fahrstreifen ermöglicht keine weiteren Parkstände in Senkrechtaufstellung.

Parken und Baumpflanzungen

Die Parkstände in Senkrechtaufstellung sind richtlinienkonform 4,3 m lang und weisen untereinander einen Abstand von 2,5 m auf. Ein 70 cm breiter Überhangstreifen auf der Gehwegseite wird für den über das Hochbord hinausragenden Teil des parkenden Fahrzeugs benötigt. Die 6,0 m breite Fahrbahn genügt, um ohne Rangieren vorwärts einparken zu können. Ungefähr alle 20 m wird ein Parkstand von einem 5,0 m breiten und 2,5 m langen Baumfeld ersetzt. Schmalkronige Bäume ermöglichen auch hier weiterhin die Sicht auf die gründerzeitlichen Fassaden oder auf die historisch bedeutsame Burg Frankenberg. Durch das einseitige Parken in Senkrechtaufstellung werden in der Schlossstraße insgesamt 29 Parkmöglichkeiten angelegt.

Fußgänger

Der Gehweg am westlichen Bebauungsrand bleibt in der Breite auf das notwendige Minimum beschränkt: mit 2,50 m können sich Fußgänger begegnen und erhalten zur Fahrbahn hin einen zusätzlichen Sicherheitsraum. An der gegenüberliegenden Bebauungsseite der Schlossstraße bleibt den Fußgängern somit ein etwa 4,0 m breiter Gehweg. Die bereits aufgeführte Schulwegbeziehung Bushaltestelle / Gesamtschule gibt dieser Seite eine größere Bedeutung und dadurch auch einen höheren Raumbedarf für Fußgänger. An der Bismarckstraße sorgt erneut ein 5,0 m breiter Fußgängerüberweg für eine sichere Querung.

Radverkehr

Im breiteren Seitenraum der Schlossstraße ist an den Endpunkten der Parkstandsreihe Platz für 2 Standorte mit insgesamt 6 Fahrradbügeln. Weitere können im Knotenbereich Bismarckstraße aufgestellt werden.

4. Baukosten

Die Baukosten für die gesamte Umbaumaßnahme betragen etwa 450.000 €. Davon entfallen etwa 100.000 € auf den Umbau des Knotens Bismarckstraße / Schlossstraße und circa 350.000 € auf den übrigen Straßenverlauf der Schlossstraße.

5. Finanzierung

Für die Erneuerung der Schlossstraße sind im Haushaltsplan 2010 beim PSP-Element 5-120102-900-01100-300-1, Kostenart 7852-0000, 100.000 € für das Jahr 2010 sowie 300.000 € für das Jahr 2011 eingeplant. Die Finanzierung des voraussichtlichen Restbetrages von 50.000 € bleibt der Etatberatung des Haushalts 2011 vorbehalten.

Die STAWAG verlegt in der Schlossstraße zeitgleich eine Fernwärmeleitung, ist an den Kosten des Umbaus aber nicht zu beteiligen. Gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz NRW sind ferner Beiträge zu erheben, da die Baumaßnahme eine Beitragspflicht auslöst.

6. Empfehlung der Verwaltung

Im Vergleich zu Variante 2 orientiert sich der Straßenraumquerschnitt in Variante 1 mit seiner symmetrischen Aufteilung stärker an dem Rahmenplan und dadurch auch an den Vorstellungen der Zukunftswerkstatt. Zudem erhöhen Baumfelder an beiden Seiten des Straßenraums die städtebauliche Qualität. Das in Variante 2 geplante Anlegen von einseitigen Senkrechtparkständen bringt keine zusätzlichen Parkmöglichkeiten. Durch die beidseitigen Parkstandsreihen aus Variante 1 können im Vergleich zur Variante 2 sogar 4 zusätzliche Fahrzeuge parken.

7. Beratungsvorlauf

Am 08.09.2010 wurde eine Veranstaltung zur Information der Bürger über diese Planung durchgeführt. Im Allgemeinen wurde Planungsvariante 1 auf Grund der Symmetrie sowie beidseitiger Straßenraumbegrünung und Parkmöglichkeiten favorisiert. Bedenken wurden hauptsächlich gegen den Wegfall der Lichtsignalanlage an der Bismarckstraße und der Radfahrstreifen in der Schlossstraße geäußert. Bei der Veranstaltung wurden die Bürger darüber informiert, dass dies mit

der Einführung der Tempo-30-Zone (und somit auch den Vorgaben der Rahmenplanung) zusammenhängt. Zur Erhöhung der Sicherheit für die querenden Schüler an der Bismarckstraße waren unter anderem häufigere Geschwindigkeitskontrollen und der Einsatz von Schülerlotsen erwünscht. Das ausführliche Protokoll liegt als Anlage 7 bei.

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Variante 1

Anlage 2: Lageplan Variante 2

Anlage 3: Querschnitt Bestand

Anlage 4: Querschnitt Planung

Anlage 5: Fotos

Anlage 6: Fotos

Anlage 7: Protokoll der Bürgerinformation am 08.09.2010