

Protokoll Workshop zum Integrierten Verkehrskonzept Luisenstadt

<u>Termin:</u>	Montag, 28. Mai 2018, 18:00 – 21:00 Uhr
<u>Ort:</u>	aquarium, Skalitzer Straße 6, 10999 Berlin
<u>Teilnehmer*innen:</u>	rd. 60 Interessierte
<u>Moderation:</u>	Frau Pape (STATTBAU, Gebietsbeauftragte für die Fördergebietskulisse Luisenstadt-Kreuzberg)



Anwesende Verfahrensträger*innen und Träger*innen öffentlicher Belange:

- Herr Schmidt (Bezirksstadtrat, Abteilung Bauen, Planen und Facility Management)
- Herr Matthes (Stadtentwicklungsamt Friedrichshain-Kreuzberg, FB Stadtplanung)
- Herr Rabe (Straßen- und Grünflächenamt Friedrichshain-Kreuzberg, FB Straße)
- Herr Paul (BVG)
- Frau Basaran, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Referat Städtebauförderung / Stadterneuerung
- Herr Gumz (HOFFMANN-LEICHTER, Verkehrsplaner im Projektteam)
- Frau Knapschinsky (HOFFMANN-LEICHTER, Verkehrsplanerin im Projektteam)
- Frau Mark (HOFFMANN-LEICHTER, technische Mitarbeit im Projektteam)
- Herr Reibetanz (GRUPPE PLANWERK, Stadtplaner im Projektteam)
- Frau Hartfiel (GRUPPE PLANWERK, Stadtplanerin im Projektteam)
- Frau Schuchardt (STATTBAU, Gebietsbeauftragte für die Fördergebietskulisse Südliche Luisenstadt)
- Herr Frank (STATTBAU, Gebietsbeauftragter für die Fördergebietskulisse Südliche Luisenstadt)

1. **Begrüßung** durch den Bezirksstadtrat für Bauen, Planen und Facility Management Herr Florian Schmidt mit dem Fokus, dass dem motorisierten Individualverkehr zukünftig weniger Platz im öffentlichen Raum gegeben werden soll.

2. **Vorstellung der Tagesordnung** durch Frau Pape (Moderation):
 - **Top 1** Vorstellung der Analyseergebnisse und erster Maßnahmenvorschläge für das Integrierte Verkehrskonzept durch HOFFMANN-LEICHTER und GRUPPE PLANWERK
 - **Top 2** Diskussion im **World-Café** zu den Themenbereichen:
 - Fußverkehr
 - Radverkehr
 - Kfz-Verkehr
 - Umgestaltung Oranienstraße
 - **Top 3** Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse
 - **Ausblick und Verabschiedung**

3. **Top 1** Vorstellung der Analyseergebnisse und erster Maßnahmenvorschläge für das Integrierte Verkehrskonzept durch HOFFMANN-LEICHTER und GRUPPE PLANWERK (*siehe Präsentation*):
 - Top 1.1 Erläuterung der Projektziele und der Leitbilder für die verkehrliche Entwicklung im Quartier (Folien 8-11)
 - Top 1.2 Vorstellung der bisherigen Ergebnisse der Bürgerbeteiligung (Folien 12-15)
 - Top 1.3 Vorstellung und Erläuterung wesentlicher Analyseergebnisse (Folien 16-28)
 - Top 1.4 zusammenfassende Darstellung Konflikte, Mängel und Defizite (Folien 29-30)
 - Top 1.5 Vorstellung und Erläuterung erster Lösungsvorschläge / Ideen (Folien 31-59)

Fragen und Anmerkungen zum Vortrag:

Bürger	Maßnahmenswerpunkte: Die Oranienstraße sollte, wie bereits beim Kiezspaziergang angemerkt, vollständig vom Moritzplatz bis zur Skalitzer Straße als räumlicher Maßnahmenswerpunkt gekennzeichnet werden.
Planungsteam	Die Oranienstraße wird selbstverständlich in ihrer Gesamtheit betrachtet. Dementsprechend erstreckt sich das Maßnahmenkonzept für die Oranienstraße über den gesamten Straßenabschnitt zwischen Moritzplatz und Skalitzer Straße (siehe Folie 46).
Bürger	Nachfrage bzgl. der „Fahrradhäuschen“ Beispiel Hamburg: Wer übernimmt hier die Kosten bzw. auf wessen Initiative werden sie errichtet?
Planungsteam	Die Initiative muss von den Anwohnenden / Wohnungsunternehmen o.Ä. ausgehen (Antragstellung). Es sind bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen (§ 19 Abs. 1, Satz 4 Hamburgisches Wegegesetz). Die Stadt bezuschusst die Herstellung, die Pflege übernehmen die Nutzer / Betreiber. Es gibt verschiedene Betreibermodelle. Nähe Informationen hierzu auf der offiziellen Seite der Stadt Hamburg: www.hamburg.de

4. Top 2 Diskussion im World-Café zu den vier verschiedenen Themenbereichen

Zusammenfassung der Hinweise / Ideen am Thementisch Kfz-Verkehr

Moderation: Siegmur Gumz (HOFFMANN-LEICHTER) und Marion Schuchardt (STATTBAU)

Generelle Anmerkungen

- Stufenkonzept versus radikale Lösungen
- Was ist unsere Vision: ruhiges Wohnen? Ballermann?
- Autofahren ist zu bequem – Sperrung – Beispiel Graefekiez
- Raum umverteilen!
- Ökologische Wirkungen müssen auch beachtet werden
- Auch das Autofahren hat seine Berechtigung! Wie wird damit umgegangen?
- Einbahnstraßenregelungen sollten erwogen werden
- Anordnung Parkstreifen – quer/längs?
- Lärm und Fahrrad – Kopfsteinpflaster als Problem
- Geschwindigkeiten sind generell viel zu hoch – es wird mehr Kontrolle benötigt!!! Mehr Kontrolle an Stellen, wo baulich keine Lösungen möglich sind.
- Tiefgaragen!?
- Höhere Strafen
- Nichts planen, was kontrolliert werden muss – dafür wird Personal benötigt, was nicht da ist.
- Wie geht man mit 40 % gewerblichen Verkehr um?
- Lastenräder stärken

Manteuffelstraße / Skalitzer Straße

- Ampelschaltung für Bus
- Momentaner Lösungsvorschlag ist nur halbgar
- Einbahnstraßenregelung von der Skalitzer Straße in Richtung Köpenicker Straße: momentan ist es ein Unfallschwerpunkt
- Der Fahrradstreifen ist unattraktiv
- Querung ist hier schwierig
- Schlechte Luft: der Durchgangsverkehr muss gestoppt werden, bauliche Anpassungen sollten vorgenommen werden, wo notwendig
- Kreuzung Muskauer Straße / Manteuffelstraße bzw. Skalitzer Straße / Manteuffel: Geschwindigkeitsüberwachung; durch Kopfsteinpflaster entsteht Lärm, die Querbarkeit der Manteuffelstraße muss verbessert werden
- Zeughofstraße als Alternative, dies dient auch der Entlastung von Anwohner*innen

Muskauer Straße

- Das Kopfsteinpflaster auf der Muskauer Straße (zw. Mariannenplatz und Manteuffelstraße) sollte entfernt werden

Waldemarstraße

- Waldemarstraße: Tempo 10; dies wird nicht eingehalten; hier ist der Kfz-Verkehr generell zu schnell und zu laut; ein Problem ist dabei auch die Pflasterung
- Viel Durchgangsverkehr, schlechte Querung; Lösungsmöglichkeiten wären Kissen, Dialogdisplay (Geschwindigkeitsanzeige), Querparken
- Taxen an Durchgang; abends und nachts
- Fußgängerüberweg (FGÜ) – davor werden Vollbremsungen gemacht
- Schutzbedürftige Bewohner*innen
- Manteuffelstraße / Waldemarstraße: Manteuffel als Einbahnstraße, Umverteilung der Platzverhältnisse, bessere Überwachung ist notwendig

Wrangelstraße

- Vorfahrtsregelung
- Unfallschwerpunkt! Fußgängerüberweg wird nicht beachtet
- Wrangelstraße / Manteuffelstraße: hohe Unfallgefahr
- Senkrecht parken
- Diagonalsperren (Wrangelkiez)

Moritzplatz

- Ampel für Radfahrer*innen – da Rückstau von PKW, die aus dem Kreisverkehr nur schwer rauskommen
- Der Platz ist überlastet!

Kreuzung Skalitzer Straße / Görlitzer Bahnhof

- Hier handelt es sich um einen Unfallschwerpunkt
- Einfahrt in das Gebiet markieren!
- Konzept von Bürgerinitiative liegt vor – BWV Antrag

Martkhalle 9

- Stärkung Fahrradverkehr; es werden Fahrradstellplätze gebraucht, wie kann mit den Lieferverkehren umgegangen werden?
- Eine Lösung mit Senkpollern sollte getestet werden
- Lieferung muss anwohnerverträglich abgewickelt werden

Oranienstraße

- Grundsatzentscheidung, wie die O-Straße genutzt werden soll → diese Diskussion muss geführt werden
- Das Fahrradfahren muss hier sicherer werden
- Die Lieferzonen werden nicht kontrolliert
- Tempo 30 wird nicht beachtet → Dialogdisplay zum Geschwindigkeitsmonitoring wäre ein möglicher Beitrag
- Tempo 30 in der kompletten Oranienstraße
- Sperrung der Oranienstraße für Durchgangsverkehr als weitere mögliche Lösung

Reichenberger Straße / Kottbusser Tor

- Einbahnstraße wird nicht beachtet
- Der Wendekreis ist immer zugeparkt
- Der Lieferverkehr hat zugenommen
- Zu viele zweite Reihe Parker; es werden Lösungen für den Gewerbeverkehr gebraucht

Zusammenfassung der Hinweise / Ideen am Thementisch Fußverkehr

Moderation: Annette Hartfiel (GRUPPE PLANWERK) und Mari Pape (STATTBAU)

Mehr Raum und Sicherheit für Fußgänger*innen

- Prüfen der Einrichtung von weiteren Fußgängerüberwegen, insbesondere entlang der Manteuffelstraße, an der Köpenicker Straße und vor Schulen und Kitas sowie prüfen, ob in Kreuzungsbereichen jeweils zwei Fußgängerwege möglich sind
- Erhöhung der Verkehrssicherheit Kreuzung Oranienstraße / Görlitzer Bahnhof (Schulwegsicherung Hunsrück-Grundschule) durch Neuordnung des gesamten Kreuzungsbereiches
- Abschnitt Naunynplatz und Oranienplatz effektiver für den Autoverkehr sperren (sensibler Bereich wegen zwei anliegenden Spielplätzen)
- Naunynplatz (Bullenwinkel): Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Unterbindung von „Zuparken“ durch Autos → vorhandene Poller könnten besser angeordnet werden
- Heinrichplatz: Die Kreuzungen und Fahrradwege sind ständig zugeparkt → Umsetzung baulicher Maßnahmen zum Verhindern von Falschparken und mehr Kontrollen!
- Herstellung von Querungshilfen (z.B. Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen), Verhinderung von Falschparken:
 - über die Naunynstraße entlang der Manteuffelstraße
 - über die Waldemarstraße entlang der Manteuffelstraße
 - Bereich Waldemarstraße und Brücke / Luisenstädtischer Kanal
 - Waldemarstraße Höhe Spielplatz westl. des Mariannenplatzes
 - Adalbertstraße
 - Kreuzung Muskauer Straße Ecke Zeughofstraße
 - Lausitzer Platz – östliche Platzseite: Verbesserung der Querbarkeit zur Außenstelle (Hort?) der Zille-Grundschule
- Luisenstädtischer Kanal – Ausstattung und Oberflächen im desolaten Zustand → Aufwertung des gesamten Luisenstädtischen Kanals, v.a. Instandsetzung der schadhaften Wegeflächen sowie Aufstellen robuster Bänke, z.B. aus Beton (*Hinweis: Bürgerverein wird in Eigenleistung neue Bänke im Abschnitt Bezirk Mitte aufbauen*)

Barrierefreiheit

- Herstellung von barrierefreien Kreuzungen – für Rollstuhlfahrer*innen möglichst ohne 3 cm Kante
- Heinrichplatz: Mobilitätseingeschränkte Menschen – v.a. Rollstuhlfahrer*innen – können diesen Platz aufgrund der hohen Borde im gesamten Platzbereich nicht queren und müssen auf der Straße fahren! → Bordabsenkung dringend umsetzen (trotz Denkmalschutz)
- Hinweis auf die Plattform / App „Wheelmap“ (Verortung und Eintragung von barrierefreien Wegen, Zugängen oder Behindertentoiletten etc.) → aber leider sind nicht alle Angaben richtig

Geschwindigkeit

- Im gesamten Gebiet max. Tempo 30 umsetzen!
- Manteuffelstraße: Hier wird häufig zu schnell gefahren → bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umsetzen

Toiletten

- Bereitstellung von öffentlichen und am besten kostenfreien Toiletten, insbesondere am Heinrichplatz (z.B. Erneuerung des denkmalgeschützten Toilettenhäuschens) sowie an weiteren stark frequentierten Orten

Zusammenfassung der Hinweise / Ideen am Thementisch Radverkehr

Moderation: Marian Knapschinsky (HOFFMANN-LEICHTER), Olaf Rabe (SGA, BA Friedrichshain-Kreuzberg) und Christopher Frank (STATTAU)

Streckenführung

- Naunystraße: es wird eine Querung für Radfahrer*innen benötigt
Vorschlag: Naunystraße als Fahrradstraße → Entlastung Oranienstraße; aber: Vorfahrtsregelung wird benötigt; alternativ könnte auch die Mariannenstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden.
Naunystraße sollte wie die Waldemarstraße fahrradfreundlicher gestaltet werden – Übergänge Oranienplatz – Dresdener – Sebastianstraße besser gestalten
- Alfred-Döblin-Platz – Radweg führt momentan über den Spielplatz (nicht durch verkehrsberuhigten Bereich); hierdurch entstehen gefährliche Situationen
- Die Oranienstraße sollte endlich für Parken gesperrt werden, es sollten an den Seiten Radfahrstreifen eingerichtet werden
- Bessere Verbindung schaffen zwischen Wassertorplatz und Oranienplatz
- Heinrichplatz / Mariannenstraße: Kreuzung ist überlastet; hier sollte eine Fahrradstraße eingerichtet werden
- Vertreter der Markthalle: Eisenbahnstraße o. Pücklerstraße könnte zur Fahrradstraße werden, elektronische Poller als Lösung für den Lieferverkehr?
- Straßen für Kfz-Verkehr sperren! Vorschläge sind hier: Manteuffelstraße; zwischen Skalitzerstraße und Naunystraße für Kfz sperren (Lieferverkehr 10-13); Oranienplatz bzw. Oranienstraße und Nebenstraßen für Kfz-Verkehr sperren
- Heinrichplatz: der Radstreifen ist hier immer zugeparkt, Kreuzung verbessern!
- Sichere Querung getrennt vom Fußgängerverkehr des Luisenstädtischen Kanals von Naunystraße → Dresdnerstr.
- 30 km/h in Adalbertstraße
- Wassertorplatz hoch belastet, auch Radverkehr
- Kottbusser Tor: Ampelschaltung im Bereich der Reichenberger Straße ungünstig; wünschenswert wäre ein grüner Pfeil für Radfahrer*innen; generell müssen Radfahrer*innen zu häufig rund ums Kottbusser Tor an Ampeln halten

- Der Mauerradweg ist wichtig, aber zu eng und zugeparkt (Waldemarstr., Luckauer Str.)
- Die Radrouten funktionieren nicht entsprechend → Radverkehrsaufkommen ist sehr hoch; Beläge der Straßen müssen angepasst werden; generell ist eine Überarbeitung der Radrouten nötig!

Oberflächenbeläge und Wege

- Waldemarstraße als Teil des Mauerradwegs, allerdings mit Kopfsteinpflaster → dies führt zu Gehwegbenutzung durch Radverkehr, teilweise auch durch Touristengruppen; hier sind auch die Autos zu schnell, Durchgangsverkehr stellt ein großes Problem dar
- Asphaltierte Waldemarstraße würde die Oranienstraße entlasten, Radfahrer*innen würden Waldemarstr. durchfahren wenn sie glatt wäre! Sie ist momentan als Radroute kaum relevant, dies würde sich aber bei einer Asphaltierung ändern
- Waldemarstraße / Engelbecken: hier werden Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung benötigt
- Breite und Qualität Skalitzer Straße sind zu verbessern
- Kottbusser Tor: Fahrradstreifen zwischen den beiden Innenspuren und der Abbiegespur schaffen
- Radwegführung vom Kottbusser Tor zur Kottbusser Straße muss für Radfahrende besser erkennbar gemacht werden.
- Die vorgeschlagene Radlösung in der Oranienstraße stellt eher eine Verschlimmerung dar; Grüner Streifen in Oranienstraße schlecht, Verschlechterung, weil rechtlich nicht einmal

Schutzstreifen

Ruhender Verkehr

- Fahrradabstellanlagen: die Lösung aus Hamburg („Fahrradhäuschen“) wird teilweise eher als weniger sinnvoll gesehen; andererseits besteht Bedarf für bewachte und gesicherte Abstellanlagen (v.a. für E-Bikes)
- Es wird insbesondere auch die Notwendigkeit für Abstellanlagen für Lastenräder gesehen; dies können aber auch Bügel im öffentlichen Raum sein.
- Auf der anderen Seite wird deutlich darauf hingewiesen, dass auch „normale“ Abstellmöglichkeiten fehlen (unbewacht, im öffentlichen Raum), und diese sogar Priorität haben sollten: Masse für „normales“ Fahrradabstellen wichtiger als genaue Verortung
- Fahrradabstellen in Vorstreckungen sind eine gute Lösung, Nähe S-Bahn, U-Bahn, Einkaufsmöglichkeiten
- Bei der Aufstellung von neuen Fahrradbügeln beachten, dass Fußgänger*innen nicht behindert werden.
- Abstellanlagen müssen platzsparend sein → mehr Bügel auf einen Platz
- Fahrradbügel statt Kfz-Stellplätze – z.B. an Kreuzungen
- gleichmäßige Verteilung der Abstellanlagen!
- Bei der Aufstellung von Fahrradhäusern wichtige städtebauliche Sichtachsen beachten (z.B. Oranienstraße / Prinzessinnenstraße).

Beschilderungen / Ausweisungen

- Fahrradwege sind nicht verzeichnet (TR3 und B-DD, Mauerradweg)

Sonstiges

- Zählung wird angezweifelt → im Sommer ist die Radverkehrsbelastung eher doppelt so hoch wie zur Zeit der Erhebung (Februar 2018)
- Ampelschaltung Kottbusser Tor (Taktung) Schaltung LSA funktioniert nicht → Konflikt; Gleichschaltung mit Kfz? Die Ampelschaltung sollte bedarfsgesteuert sein.
- Markthalle: Einrichtung einer Fahrradstraße mit Ausnahme Lieferverkehr (Kleintransporter) im Bereich Eisenbahnstraße oder Pücklerstraße; bei Sperrung entsteht allerdings mehr Parksuchverkehr; man sollte auch mal Dinge ausprobieren! Konsequenz!
- Markthalle soll Lieferverkehr steuern → das geht nicht, zu kleinteilig; alle anderen Markthallen funktionieren mit Pollern / Absperrungen
- Best Practice: Gräfe-Kiez: Diagonalsperren, Einbahnstraße und wenig Durchgangsverkehr; außerdem: Einbahnstraße in der südlichen Mariannenstraße
- Radfahren muss als komfortable Alternative funktionieren

Zusammenfassung der Hinweise / Ideen am Thementisch Oranienstraße

Moderation: Siegfried Reibetanz (GRUPPE PLANWERK) und Alexander Matthes (Stadtentwicklungsamt Friedrichshain-Kreuzberg, FB Stadtplanung)

Generelles

- Verdrängung von Verkehr in Nebenstraßen vermeiden
- Lärm durch Partymeile befürchtet (bspw. Heinrichplatz) → Touristenlärm in der Nacht schon jetzt ein Problem, Konzept mit Sperrung der Seitenstraßen am Heinrichplatz fördert dies eventuell
- Problem ist Durchgangsverkehr, Sperrungen müssen erwogen werden

- City Toilette (Café-Achteck) fehlt
- Lärm durch extrem laute Motoren/Auspuffe

- Planung bietet nicht genug Platz für Fußgänger*innen/Radverkehr; Status Quo (?)
- Planung ist ein Kompromiss, problematische Gemengelage
- Sicherheit im Verkehr muss erhöht werden → Kompromiss mit Aufenthaltsqualität
- Durchgangsverkehr kann nicht nur kleinteilig herausgehalten werden, sondern über größeres Verteilnetz

Multifunktionsstreifen

- teilweise herrscht die Meinung, der Multifunktionsstreifen passe nicht in die Oranienstraße; andere Meinungen sind, dass das Konzept nicht schlecht ist, aber die praktische Umsetzung eventuell schwierig werden könnte
- vorgeschlagenes Konzept ist besser als Status-Quo
- Mut zur Umsetzung: Beispiel Warschauer Straße funktioniert auch besser als vorher gedacht
- Grüner Strich ist keine gute Lösung, lieber protected bike lanes
- Durchgangsverkehr müsste man baulich herausnehmen; der grüne Streifen ist eine gute Lösung bei unter 10.000 Kfz
- Multifunktionsstreifen alternierend machen? Beruhigung oder mehr Probleme? Nachteile wären allerdings der Busverkehr und die Einsehbarkeit/Übersichtlichkeit
- Eine weitere Lösung könnte ein Zweirichtungsradweg auf einer Seite sein; das Problem dabei wäre eine höhere Unfallgefahr und Schwierigkeiten bei der Querung für Fußgänger*innen
- Versetzen der Borde schwierig, langwierig und teuer wegen kompletter Neuorganisation der Straßenentwässerung
- Temporäre Einbauten zum Probieren/Testen
- Alternative: nur einseitiger Multifunktionsstreifen

Bedenken

- Unfallgefahr für Radfahrende durch Autotüren (dooring zone)
- Größere Gefahr für Radler*innen durch Enge
- Rückstau vom Moritzplatz bis Adalbertstraße (Radverkehr Vorrang)
- Pkw werden Lieferzone blockieren
- Einbahnstraße
→ *Wurde geprüft, aber führt zu Verdrängung von Verkehr*
- Tempo 15 → *geht nicht, BVG lehnt dies ab*
- Detailplanungen in Aussicht? Z.B. vor dem SO36 entstehen oft Probleme mit dem Busverkehr, wie wird das gelöst?
- Passen bei 7m Fahrbahnbreite zwei Busse nebeneinander? → *Ja, Bus 2,5m + Spiegel*

Konkrete Verbesserungsvorschläge

- Oranienstraße sperren (außer Bus, Einsatzfahrzeuge, Liefern)

- Naunystraße als Fahrradstraße
- Gastronomie von draußen nach drinnen verlagern (Platz, weniger Lärm)
- Parken nur nachts erlauben (für Anwohner*innen)
- Oranienplatz, Bushaltestelle versetzen, Platz in voller Breite queren lassen
- Kreisverkehr Heinrichplatz
- Ordnungsamt muss Befugnis für Abschleppen bekommen
- Positives Bsp. Barcelona: Super-Blocks – Verkehr aus Kiez raus
- Sammelstelle für Post / Paketlieferung vor Ort, wie bspw. in der Adalbertstraße; ein möglicher Standort könnte am Zebrastreifen vor dem NKZ sein; generell sollte das Liefern über Verteilerzentren passieren, dabei könnten auch Lastenräder eine mögliche Lösung sein

5. **Top 3 Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse** der vier Thementische durch die jeweiligen Moderator*innen

6. **Ausblick und Verabschiedung** durch Herrn Matthes (Stadtentwicklungsamt Friedrichshain-Kreuzberg, FB Stadtplanung):

Herr Matthes bedankt sich für die rege Mitarbeit und die intensive, gemeinsame Diskussion. Die Ergebnisse der Diskussion werden in den weiteren Bearbeitungsprozess aufgenommen, geprüft und eingearbeitet. Nach der Sommerpause soll das Konzept in Ausschüssen der BVV sowie in einer weiteren öffentlichen Veranstaltung vorgestellt werden. Eine genaue Zeitplanung hierfür steht noch nicht fest. Die Bürger*innen werden aber rechtzeitig über das weitere Vorgehen informiert.

Klarer Fokus liegt auf der Verbesserung der Situation in der Oranienstraße. Hier sollen zeitnah konkrete Maßnahmen abgestimmt und vorbereitet werden. Die Realisierungszeiträume werden je nach Umfang der Maßnahmen unterschiedlich ausfallen. Es ist vorgesehen, kleinere „Sofortmaßnahmen“ schnell umzusetzen. Größere bauliche Maßnahmen bedürfen einer längeren Vorbereitungszeit und können je nach personellen und finanziellen Kapazitäten erst nach und nach in den kommenden Jahren umgesetzt werden.

Abschließende Forderung:

Bürgerin	Umsetzung von Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zur Schulwegsicherung!
----------	--

Aufgestellt am 01.06.2018

HOFFMANN-LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH

GRUPPE PLANWERK
GP Planwerk GmbH

i.A. Laura Mark

i.A. Annette Hartfiel

geprüft durch

Alexander Matthes, Olaf Rabe, Mari Pape, Marion Schuchardt

