



Stadt Volkmarsen

Beschlussvorlage

Drucksache VL-49/2024

- öffentlich -

Datum: 15.03.2024

Aktenzeichen	BV-BP
Federführender Fachbereich	Bau- und Ordnungsverwaltung
Sichtvermerk Bürgermeister	

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Magistrat der Stadt Volkmarsen	19.03.2024	vorberatend
Bau- und Umweltausschuss	26.03.2024	vorberatend
Stadtverordnetenversammlung der Stadt Volkmarsen	07.05.2024	beschließend

Neubau Kindertagesstätte Volkmarsen – Regelung Zu- und Abfahrt / Parksituation Kasseler Straße

Sachdarstellung:

Zuletzt hatte der BUA in seiner Sitzung am 16.02.2024 zu den drei folgenden Themenbereichen Beschlüsse gefasst.

1 – Öffnung / Wendemöglichkeit / Kreisel

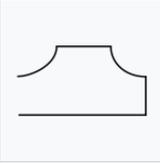
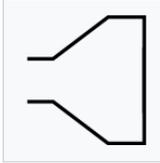
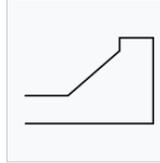
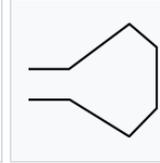
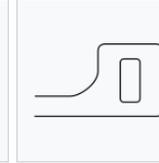
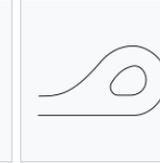
Beschluss:

Der Bau- und Umweltausschuss spricht sich für die Anlegung einer einseitigen Wendemöglichkeit (Halbkreis / Wendehammer) mit einem Radius, der für Lieferwagen geeignet ist, im Bereich der aktuell geschotterten Fläche aus, der in größtmöglicher Entfernung von dem im Eigentum der Gemeinde Breuna stehenden „Haus-Dr.-Bock“ (in nördlicher Richtung des Straßenverlaufs) angelegt werden soll.

Wendeanlagen werden üblicherweise am Ende von Stichstraßen und Stichwegen angelegt. Da am Ende der Kasseler Straße aus Platzgründen keine Wendeanlage hergestellt werden kann, kann diese nur in Höhe des Erbbaugrundstückes Haus Dr. Bock angelegt werden.

Internetinfo Wikipedia:

Eine **Wendeanlage**, auch **Wendeplatz** beziehungsweise in Hanglagen **Wendeplatte** genannt, kann als **Wendekreis** oder **Wendehammer** ausgebildet werden und ist eine rechteckige, trapezförmige oder runde Verbreiterung am Ende einer Sackgasse für das Wenden von Fahrzeugen. Sie sind dann anzulegen, wenn keine Flächen von Gehwegen oder Garagenvorplätzen für das Wenden mitbenutzt werden können. Die Größe und Ausgestaltung des Wendehammers ist abhängig von dem Bemessungsfahrzeug und dessen Schleppkurve. Üblicherweise handelt es sich dabei um kommunale Müllfahrzeuge, Gelenkbusse oder Fahrzeuge der Feuerwehr. In Deutschland werden in den **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)** sieben Grundformen von Wendeanlagen unterschieden. Dabei stehen sowohl symmetrische als auch asymmetrische zur Auswahl. **Bevorzugt sollten Wendeanlagen ausgewählt werden, bei denen die Mehrzahl der Fahrzeuge ohne Zurücksetzen wenden kann.** Um die Funktion der Wendeanlage zu gewährleisten, ist das Parken innerhalb des Wendehammers zu untersagen.

						
Wendehammer für Pkw, ca. 12,75 m × 9,00 m	Wendehammer für Fahrzeuge bis 9 m Länge (zweiachsiges Müllfahrzeug), ca. 9,0 m × 15,50 m	Einseitiger Wendehammer für Fahrzeuge bis 10 m Länge (dreiachsiges Müllfahrzeug), ca. 20,00 m × 15,00 m	Zweiseitiger Wendehammer für Fahrzeuge bis 10,00 m Länge (3-achsiges Müllfahrzeug), ca. 13,00 m × 21,50 m	Wendekreis für ein 2- achsiges Müllfahrzeug, 28,16 m × 18,00 m	Wendekreis für ein 3- achsiges Müllfahrzeug, ca. 19,00 m × 20,50 m	Wendeschleife für Gelenkbusse, ca. 60,53 m × 25,00 m

Einen Halbkreis gibt es demnach nicht. Das von Frau Moldenhauer dargestellte Wendemanöver entspricht dem eines Wendekreises oder einer Wendeschleife (also ohne Zurücksetzen des Fahrzeuges).

Weiter heißt es in Wikipedia:

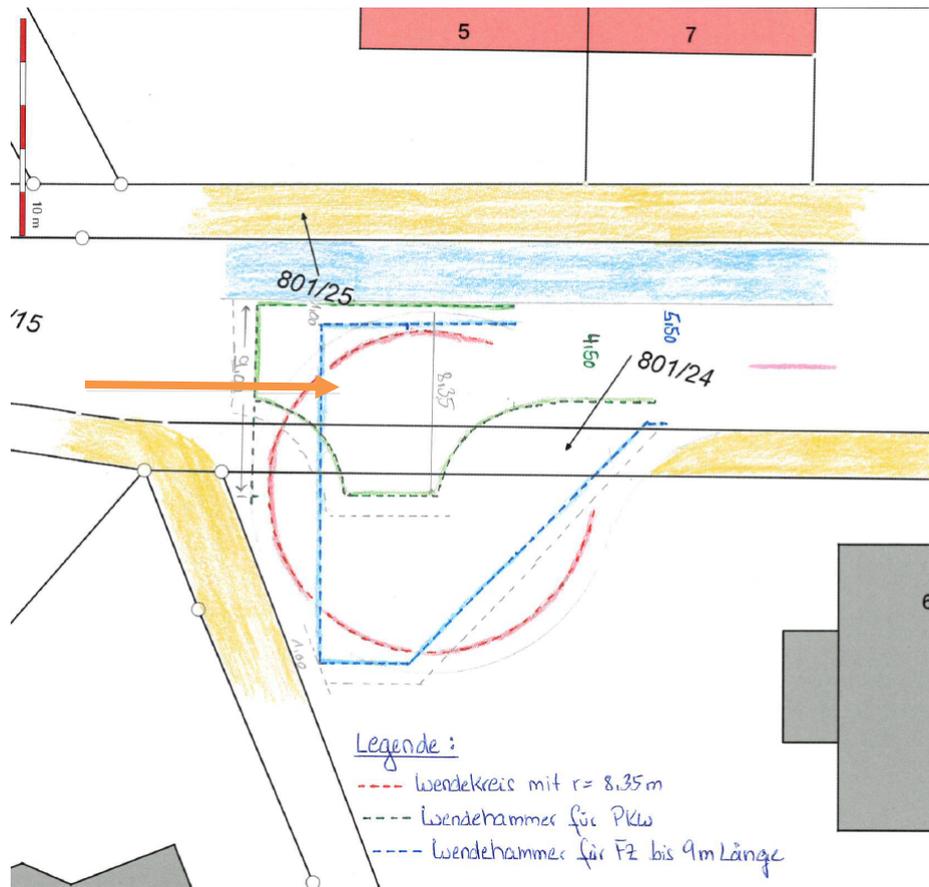
Das **o. g. Regelwerk** fasst die **Erfahrungen und Erkenntnisse der vergangenen Jahrzehnte** zusammen und wird in größeren Abständen den aktuellen Veränderungen angepasst. **Die Inhalte markieren den Stand der Technik und besitzen in der Regel Rechtsverbindlichkeit.** In begründeten Fällen (beispielsweise Wirtschaftlichkeit) besteht allerdings die Möglichkeit, von den Regeln abzuweichen, wenn die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.

In Deutschland wird das technische Regelwerk von der Bundesanstalt für Straßenwesen (kurz BAST) und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (kurz FGSV) in langjähriger Arbeit entwickelt und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit einem allgemeinen Rundschreiben eingeführt.

Auf telefonische Anfrage des Ordnungsamtes teilte die Verkehrsbehörde des Landkreises WA-FKB mit, dass keine Gehwege durch Wendeanlagen geführt werden dürfen. Dieses sei nicht zulässig, weil die Unfallgefahr zu hoch wäre.

Zudem teilte Hessen Mobil auf telefonische Anfrage des Ordnungsamtes mit, dass man am Rande (seitlich) einer Wendeanlage (entgegen der bisherigen Beschlussfassung) keine Parkplätze anordnen kann (in unserem Fall: vor dem evang. Gemeindehaus). Dies könnte dazu führen, dass Fahrzeuge beim Ein- und Ausparken in der Wendeanlage vor- und zurücksetzen müssten. Die Unfallgefahr würde sich erhöhen.

In der nachfolgenden Skizze sind die möglichen Wendeanlagen dennoch mit seitlichen Parkplätzen vor dem ev. Gemeindezentrum eingezeichnet:



Gemäß der **RASt** beläuft sich die Abmessung von Parkständen für Pkws, die in Längsaufstellung parken, auf eine Breite von 2,00 m. Grenzen Parkflächen an Pflanzbeete, Geh- o. Radwege an, so sind bei Längsaufstellung Breitenzuschläge für das Öffnen von Wagentüren zu beachten (0,75 m). Dadurch würde sich die gesamte Wendeanlage um 2,75 m in das Grundstück Haus Dr. Bock verschieben (siehe oben).

Dadurch, dass die Kasseler Straße (mit weiteren Parkständen) hinter der Wendeanlage noch weitergeführt wird (ca. 90 m), können aus der Richtung auch Verkehrsteilnehmer in die Wendeanlage fahren (dargestellter oranger Pfeil in o. a. Skizze). Das wäre bei einem Wendehammer weitaus gefährlicher (und vermutlich nicht zulässig) gegenüber einem Wendekreis, wo alle Verkehrsteilnehmer ausschließlich vorwärtsfahren, sodass von Seiten der Verwaltung der Wendekreis bevorzugt wird.

Im BUA wurde in dem letzten Ortstermin ein äußerer Wendekreisradius von 7,35 m (ausreichend für Bemessungsfahrzeug Lieferwagen – bis 6,89 m Länge) vorgeschlagen. Zuzüglich der vorgegebenen Freihaltezone von 1,00 m (gemäß **RASt**) beliefte sich der Radius auf 8,35 m.

Seitens der Verwaltung wird als Kompromiss vorgeschlagen, mindestens einen Wendekreis mit einem Außenradius von 9,00 m zu bauen (bedeutet Verzicht auf die 1,00 m breite Freihaltezone am Außenrand gemäß **RASt**). Diese Planung ist in der Anlage 1 dargestellt / skizziert.

2 – Erhalt / Ausweisung Parkplätze, Parkplätze für Mitarbeiter Kindertagesstätte

Beschluss:

Der Bau- und Umweltausschuss spricht sich für die Markierung von ca. 15 bis 20 versetzt platzierten Parkplätzen im westlichen Bereich der Kasseler Straße und der Einrichtung eines eingeschränkten Halteverbots vor dem Eingangsbereich der Kindertagesstätte aus. Weiterhin spricht sich der Ausschuss für die Anlegung von Mitarbeiterparkplätzen westlichen vom Haus Dr. Bock/der Kindertagesstätte aus, die am Wochenende bzw. während Schließzeiten der Kindertagesstätte auch anderweitig genutzt werden können.

Seitens der Verwaltung wird vorgeschlagen ein Halteverbot (VZ 283 StVO) mit dem Zusatzzeichen „Parken auf markierten Flächen erlaubt“ auszuschildern (Standort siehe Plan Anlage 2). Vor dem Kindergarteneingang würde keine Parkfläche markiert, sodass dort keiner parken dürfte.

Für die Eltern der Kinder würden 8 Parkplätze längs der Kasseler Straße in Höhe des Kita-Gebäudes markiert. Da man auf **Park- and Ride**-Parkplätzen sogar 24 Stunden und auf **Park- and Kiss**-Parkplätzen lediglich nur 3 Minuten parken darf, sind diese Beschilderungen hier **ungeeignet**.

Seitens der Verwaltung wird weiterhin vorgeschlagen:

- a) Für die Parkstände vor der Kita werden die Zeichen „Eingeschränktes Halteverbot“ (VZ 286-10 bzw. 286-20) mit dem Zusatzzeichen „Mo.-Fr. von 7:00 bis 17:00 Uhr“ aufgestellt. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO gilt:

31 aa) Halten zum Ein- oder Aussteigen muss sich darin einschließlich geringer Nebenverrichtungen erschöpfen, zB Warten auf den Fahrgast nicht länger als wenige Minuten (OLG Hamm VRS 36, 77), Benachrichtigung sofort bereiter Fahrgäste (OLG Frankfurt a.M. NJW 1952, 675), Zimmernachfrage und Gepäckausladen vor dem Hotel. Ist mit dem Erscheinen des Fahrgasts in Kürze zu rechnen, darf das Warten auf ihn über 3 Minuten hinaus auch das Abholen in der Wohnung oder einen entsprechenden Zeitraum einschließen, den ein anderswo wartender Fahrgast ohne unnötige Verzögerung zum Erreichen des Fz und Einsteigen braucht (BayObLG VRS 57, 140 (6 Min noch erlaubt); *Berr/Schäpe/Müller/Rebler* RuhVerkehrsR 5 Rn. 46; *Bouska* VD 1979, 125). Im Bereich des Z 286 darf auch über 3 Minuten hinaus gehalten werden, wenn zum Aussteigenlassen noch unvermeidbare Nebenverrichtungen gehören (KG VRS 59, 230 (Kind wird in Tagesstätte verbracht); *Bouska* VD 1981, 113). Unerlaubtes Halten, wenn der Fahrer 10 Minuten weggeht, ebenso bei längerem Warten, weil die Fahrgäste säumen (OLG Celle DAR 1957, 277; OLG Bremen VRS 7, 469), bei Warten auf unbestimmte Zeit (OLG Hamm NJW 1959, 255), bei langwierigen Erkundigungen (OLG Frankfurt a. M. VM 1961, 90), Verabredungen (OLG Hamm DAR 1958, 339), oder Mitgehen des Fahrers zum Bahnhof (OLG Karlsruhe VkBBl. 1960, 628). Denn wer sein Fz verlässt oder länger als 3 Minuten hält, der parkt (II). Die Frist wird auch für die Zeitdauer des Ein- oder Aussteigens durchschnittlichen Anhalt bieten, wenn sie darauf auch nicht unmittelbar zutrifft, wie sich aus der Nichtanwendbarkeit beim Be- und Entladen ergibt.

Dieses müsste den Kindergarteneltern mitgeteilt werden.

- b) Den Parkplatz für die Mitarbeiter mit dem Zeichen „Parkplatz“ (VZ 314 StVO) und dem Zusatzzeichen „Mo.-Fr. zwischen 7:00 und 17:00 Uhr nur für Personal der Kindertagesstätte“ auszuschildern.
- c) Die Parkstände in der Kasseler Straße (siehe Darstellung im Plan Anlage 2) entsprechend dem nachfolgenden Foto zu markieren.



Mit dem Zweckverband als Betreiber der Kita wird noch abgestimmt, ob ein E-Ladesäule auf dem Parkplatz angelegt werden soll. Diese müsste jedoch vom ZV betrieben werden.

3 – Radwegeführung / Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit

Beschluss:

Der Bau- und Umweltausschuss bittet die Verwaltung um Prüfung, ob das bestehende Radwegekonzept auf die gesamte Kasseler Straße ausgeweitet werden kann. Hier ist insbesondere eine Weiterführung des kombinierten Rad-/Gehweges vom südlichen Teil der Kasseler Straße her angedacht.

Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsgeschwindigkeit in der Kasseler Straße sollen mit der Ausnahme einer 30er-Zone zunächst zurückgestellt werden. Es sollen zunächst Erfahrungswerte insbesondere mit dem Verkehrsaufkommen der neuen Kindertagesstätte gesammelt werden.

Aus Sicht der Verwaltung spricht folgendes gegen eine gezielte Führung des Radfahrers in diesem Bereich der Kasseler Straße:

- In der Kasseler Straße befindet sich kein kombinierter Rad-/Gehweg, sondern ein Gehweg, auf dem Radfahrer frei sind. Aufgrund der erforderlichen Wegebreite von mind. 2,50 m wäre eine entsprechende Beschilderung nur auf der Nordseite der Kasseler Straße (also gegenüber der Kindertagesstätte) möglich.

Dazu folgende Informationen von der Internetseite der Forschungs-Informationen-Systeme (FIS – beauftragt vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr):

Die Eigenschaften des Radverkehrs wie höhere Geschwindigkeit und Fahrdynamik stehen einer flächenhaften sowie unregelmäßigen Beanspruchung der Gehwege als Verkehrs- und Aufenthaltsfläche für Fußgänger gegenüber. Bei der Benutzung von gemeinsamen Flächen kann es zu Konflikten oder Gefährdungen der Fußgänger und Radfahrer kommen. Die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr wird nur dort als vertretbar betrachtet, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist und eine gegenseitige Gefährdung nicht zu befürchten ist.

Eine gemeinsame Führung des Fahrrad- und des Fußverkehrs kann nach folgenden Regelungen angeordnet werden:

- **gemeinsamer Geh- und Radweg,**
- **Gehweg mit Radfahrer frei und**
- **Fußgängerbereich mit Radfahrer frei.**

Gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240 StVO) sind für Fußgänger und Radfahrer benutzungspflichtig. Die Regelung "Gehweg/Radfahrer frei" (Zeichen 239 StVO) "Fußgänger" mit Zusatzschild 1022-10 StVO "Radfahrer frei") beinhaltet für Fußgänger eine Benutzungspflicht. Radfahrern räumt sie dagegen ein Benutzungsrecht ein, wobei ihnen die Inanspruchnahme der Fahrbahn freisteht. Eine gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern sollte im innerörtlichen Bereich die Ausnahme sein. Dies gilt vor allem unter dem Blickwinkel der Sehbehinderten (aber auch Kinder), für die auftretender Radverkehr in ihrem Bewegungsraum eine sehr konkrete Gefährdung bedeuten kann. Auch die gesetzlichen Grundlagen, in StVO und VwV-StVO sind vom Grundsatz auf einen restriktiven Einsatz der gemeinsamen Führung ausgerichtet.

Gemeinsame Flächen für den Fußgänger- und Radverkehr haben für Radfahrer zwar den Vorteil einer erhöhten Durchlässigkeit, jedoch schmälern Konfliktsituationen mit Fußgängern die Attraktivität und Fahrkomfort dieser Routen. Zudem wird an einmündenden Nebenstraßen der Vorrang des Radverkehrs vor ein- und abbiegenden Kfz nicht deutlich genug. Fußgänger haben keine Vorteile durch gemeinsame Flächen mit dem Radverkehr.

Für folgende Straßen ist eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern nicht geeignet:

- Straßen mit **intensiver Geschäftsnutzung,**
- Straßen mit einer überdurchschnittlich hohen Benutzung durch besonders **schutzbedürftige** Fußgänger,
- Straßen im Zuge von **Hauptverbindungen** des Radverkehrs,
- Straßen mit einem **Gefälle von mehr als drei Prozent,**
- Straßen mit einer dichteren Folge von unmittelbar an (schmale) Gehwege **angrenzenden Hauseingängen,**
- Straßen mit zahlreichen untergeordneten **Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten** bei beengten Verhältnissen,
- Straßen mit **stark frequentierten Haltestellen** in Seitenlage ohne gesonderte Wartefläche und
- Überschreitung der Einsatzgrenzen gemäß Abbildung 1.

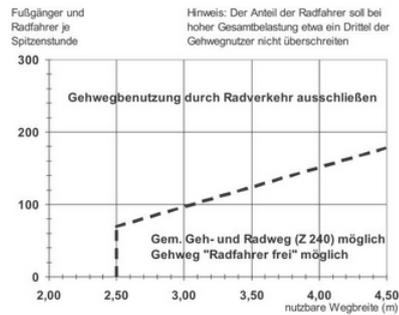


Abbildung 1: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fuß- und Radverkehr [ERA10]

Eine Gehwegnutzung durch Radverkehr ist somit bei nutzbaren Wegebreiten unter 2,50 m auszuschließen. Dieses ist auch teilweise auf dem vorh. Gehweg auf der Nordseite der Kasseler Straße der Fall.

- Die vielbefahrene L 3075 (Kasseler Straße) müsste im Kurvenbereich (bei Holz-Decker) gequert werden. Hier befindet sich zwar eine Querungshilfe. Eine Nutzung für Kinder oder Erwachsene mit Fahrradanhänger wäre trotzdem gefährlich.
- An das Ende der Kasseler Straße (in der Sackgasse) gelangt man ausschließlich über die Gehwege auf den vielbefahrenen Kreuzungs-/Knotenpunkt Gerichtsstr. / Warburger Str. / Wittmarstr. / Wiedelohweg. Für Radfahrer sollte dieser Bereich gemieden werden, weil ein Absteigen vom Rad hier dringend erforderlich ist (um an der Bedarfsampel die Gerichtsstraße zu überqueren), damit ein Auffahren auf die Landesstraße vermieden wird.
- Quelle Internetseite FIS: Zu den Fußgängern mit besonderen Eigenschaften gehören die Kinder. Bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen diese mit Fahrrädern Gehwege benutzen [StVO § 2 Abs. 5]. Weiterhin gehören die Gruppen der Inline-Skater und Rollschuhfahrer, soweit nicht durch ein entsprechendes Verkehrszeichen gekennzeichnet, zu den Benutzern der Fußgängerverkehrsanlagen [StVO § 31 Abs. 1 u. 2]. Die damit verbundenen, zusätzlichen Breitenansprüche müssen in der Planung berücksichtigt werden.

Seitens der Verwaltung wird vorgeschlagen:

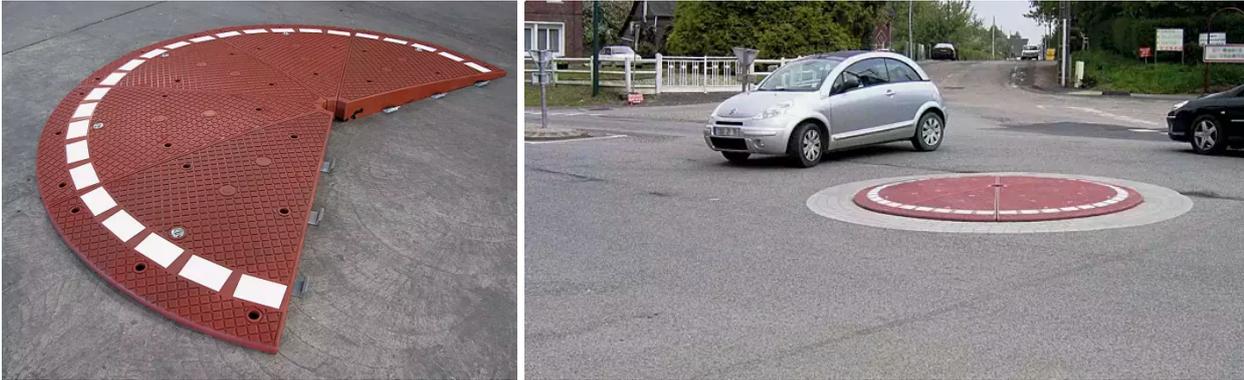
- a) Das Radwegekonzept nicht zu verändern, weil ein Radfahren auf den vorhandenen Gehwegen für Personen ab dem 11. Lebensjahr nicht zulässig ist;
- b) Bereits vor Eröffnung der Kindertagesstätte den Bereich „Kasseler Straße“ und „Am Krambühl“ als Tempo-30-Zone (VZ 274.1 bzw. 274.2 StVO) auszuweisen. Dieses wäre bedenkenlos möglich und könnte vom Bürgermeister als Ordnungsbehörde angeordnet werden. Lediglich an drei Standorten (siehe Anlage 3) wären entsprechende Schilder aufzustellen. Das Radfahren auf der Fahrbahn würde sicherer.
- c) Ob zusätzlich bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (z. B. Fahrbahnschwelle) erforderlich sind, soll nach ca. 1 Jahr nach Inbetriebnahme des Kindergartens (evtl. mit den Anliegern) besprochen werden.

Kosten

Zu 1 – Herstellung Wendekreises

Die Kosten werden seitens der Verwaltung auf 56.000,00 Euro geschätzt.

Zur besseren Sichtbarkeit des Wendekreises könnten 8 Segmente aus Gummi (Durchmesser 3,00 m) aufgeklebt werden. Die Höhe des kreisförmigen Segments verläuft ansteigend von außen (30 mm) nach Innen 120 mm) und wäre somit für Fahrzeuge problemlos überfahrbar. Ein gerades Hindurchfahren durch den Wendekreis würde dadurch erschwert.



Die Materialkosten beliefen sich auf ca. 5.300,00 Euro. Montage könnte durch VoBI erfolgen.

Aus Kostengründen wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, mittels Markierungsarbeiten auf der Fahrbahn im Wendekreis und in den Einfahrtsbereichen den Verkehrsteilnehmer zu leiten. Die Kosten dafür liegen bei ca. 2.500,00 Euro (bei Ausführung im Zuge der Parkplatzmarkierungsarbeiten).

Zu 2 – Ausweisung/Markierung von Parkständen sowie Herstellung von Parkplätzen

Die Kosten für die Markierung der Parkstände sowie die Aufstellung der erforderlichen Verkehrszeichen werden seitens der Verwaltung auf ca. 3.000,00 Euro geschätzt.

Die Kosten für die Herstellung der 15 Parkplätze (mit Rasengittersteinen) einschließlich der Zufahrtsstraße in wassergebundener Decke werden auf ca. 36.000,00 Euro geschätzt.

Würden die Parkplätze auch in wassergebundener Decke hergestellt (Einfassung mit Basaltsteinen) ausgeführt, könnten hier Kosten in Höhe von ca. 8.000,00 Euro eingespart werden.

Zu 3 – Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit

Die Kosten für die Ausschilderung der vorgeschlagenen Tempo-30-Zone werden auf ca. 500,00 Euro geschätzt.

Beschlussvorschlag:

Der BUA nimmt die Vorlage zur Kenntnis. Nach erfolgter Diskussion/Beratung wird folgender Beschluss gefasst:

1. In der Kasseler Straße ist an der Stelle (siehe Plan Anlage 1 zur Beschlussvorlage) ein Wendekreis mit einem Radius von 9,00 m in Asphaltbauweise herzustellen. Auf die 1,00 m breite Freihaltezone am Außenrand (gemäß RAS) soll verzichtet werden. Als Ersatz für den überbauten asphaltierten Gehweg soll ein neuer Gehweg in Pflasterbauweise in 2,00 m Breite um den Wendekreis hergestellt werden.
Auf einen überfahrbaren erhöhten Innenkreis aus Gummi soll zunächst verzichtet werden. Hier ist eine entsprechende Markierung vorzunehmen, damit der Wendekreis als solches sofort erkannt wird.
Die Kosten werden unter der Inv.-Nr. I-541-046 (Verkehrsweg KiGa) verbucht. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Straßenbauarbeiten schnellstmöglich zu vergeben, damit eine Fertigstellung der Arbeiten bis Ende Juli 2024 erfolgen kann.
2.
 - a) In der Kasseler Straße sind insgesamt 22 Parkstände zu markieren und eine entsprechende Beschilderung (Halteverbot) aufzustellen, die ein Halten außerhalb der markierten Plätze verbietet.
Vor der Kita ist ein eingeschränktes Halteverbot (mit zeitlicher Begrenzung) für die dortigen 8 Parkstände auszuschildern.
Vor dem Gemeindezentrum ist ein Behindertenparkplatz auszuschildern.
Beschilderung wie in der Vorlage beschrieben und im Plan Anlage 2 zur Beschlussvorlage dargestellt.
Die Kosten werden unter dem Produkt 12.541.30 verbucht.

- b) **Auf dem Grundstück Kasseler Straße 6 (siehe Plan Nr. 1 zur Beschlussvorlage) sind 15 Parkplätze für die Mitarbeiter der Kindertagesstätte sowie eine Zuwegung herzustellen und mit einer wassergebundenen Decke zu befestigen.
Es ist zu beschildern, dass außerhalb der Kita-Betriebszeiten der Parkplatz auch von Dritten benutzt werden kann.
Die Kosten werden unter der Inv.-Nr. I-365-007 (Neubau Kita – Außenanlagen) verbucht.**
3. **Da die vorhandenen Gehwegbreiten für eine gemeinsame Nutzung von Fußgängern und Radfahrern nicht durchgängig breit genug sind, sollen Radfahrer auch weiterhin auf der Fahrbahn fahren. Zur Erhöhung der Verkehrssicherung soll eine Tempo-30-Zone für den Bereich Kasseler Straße (nicht L 3075) / Am Krambühl (entsprechend Anlage 3 der Vorlage) ausgeschildert werden.
Auf bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit wird vorerst verzichtet. Hier soll zunächst die zukünftige Verkehrsentwicklung beobachtet werden.
Die Kosten werden unter dem Produkt 12.541.30 verbucht.**

Anlage(n):

- (1) Anlage 1 - Detailplan Wendekreis
- (2) Anlage 2 - Parkflächen in der Kasseler Str.
- (3) Anlage 3 - Tempo-30-Zone

Bernd Pfeiffer