Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 17.05.2023, 51-82 89
660.22 Oliver Spree

Drucksachen-Nr.

5969/2020-2025

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Brackwede	01.06.2023	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	06.06.2023	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Osnabrücker Straße zwischen Siekbreede und Waldbreede Anlage von Radfahrstreifen

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 – Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Auswirkungen auf den Finanzplan: 85.000,00 € im Jahr der Herstellung
Auswirkungen auf den Ergebnisplan: Keine Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung und Entwässerung

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Bezirksvertretung Brackwede, 26.01.2023, TOP 6.6, 5418/2020-2025, öffentlich

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Brackwede empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

Der Anlage von geschützten Radfahrstreifen entsprechend der beigefügten Planung wird zugestimmt.

Begründung:

Zusammenfassung

Die Bezirksvertretung Brackwede hatte in ihrer Sitzung am 26. Januar 2023 die Verwaltung gebeten zu prüfen, „wie Fahrradfahrer*innen im Abschnitt Kreuzung “Café Sport“ bis Beginn der Gottfriedstraße vor dem Autoverkehr geschützt werden können (…)“. Die Verwaltung schlägt die Anlage von geschützten Radfahrstreifen als kurzfristig und mit angemessenem Aufwand umsetzbare Maßnahme bis zu einem endgültigen Umbau der Ortsdurchfahrt im Zuge der Herstellung der „Veloroute ehemalige B68“ vor.

Ausführliche Darstellung

1. Ausgangslage

Die **Bezirksvertretung Brackwede** hatte in ihrer Sitzung am 26. Januar 2023 die Verwaltung beauftragt zu prüfen, „wie Fahrradfahrer*innen im Abschnitt Kreuzung “Café Sport“ bis Beginn der Gottfriedstraße vor dem Autoverkehr geschützt werden können, wenn auf dem Bürgersteig der Fahrradweg endet und gleichzeitig auf dem Mehrzweckstreifen Autos parken, wodurch Fahrradfahrer*innen auf die Straße ausweichen müssen“. Als Lösungsmöglichkeit sollte „speziell geprüft werden, ob ein Parkverbot in den Abschnitten, wo Fahrradfahrer*innen auf den Mehrzweckstreifen ausweichen müssen, eingerichtet werden kann“ (Drucksachen-Nr. 5418/2020-2025).

Im vom Rat der Stadt Bielefeld auf Empfehlung der Bezirksvertretungen sowie verschiedener Fachausschüsse beschlossenen **Radverkehrskonzept** (RVK) ist der Straßenabschnitt zwischen Siekbreede und Carl-Severing-Straße als Maßnahme 187 enthalten (Drucksachen-Nr. 10675/2014-2020/1). Vom Gutachter wurde die beidseitige Anlage von Radfahrstreifen empfohlen.

Darüber hinaus ist der Straßenabschnitt zwischen Siekbreede/Gottfriedstraße und Carl-Severing-Straße Bestandteil des Projektes „**Veloroute ehemalige B68**“ zur Herstellung einer zügigen und komfortablen Radverkehrsverbindung zwischen Borgholzhausen und BI-Quelle. Die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie zur Umsetzung der Veloroute wurden der Bezirksvertretung Brackwede am 28. Oktober und dem Stadtentwicklungsausschuss am 2. November 2021 vorgestellt (Drucksachen-Nr. 2112/2020-2025). Die Planungen sind ein Gemeinschaftsprojekt des Landesbetriebes Straßenbau NRW (Straßen.NRW) des Kreises Gütersloh, der Gemeinde Steinhagen sowie der Städte Borgholzhausen, Halle (Westf.) und Bielefeld. Derzeit werden die Grundlagen für die weiteren Planungen zusammengestellt und Zeitpläne für eine Umsetzung erarbeitet. Für die Herstellung einer Veloroute werden bauliche Eingriffe in den vorhandenen Straßenquerschnitt erforderlich. Mit einer Umsetzung der Veloroute auf dem Gebiet der Stadt Bielefeld wird voraussichtlich ab dem Jahr 2027 begonnen werden können.

Ziel der Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr in der Ortsdurchfahrt (OD) Quelle ist es, kurzfristig ein Angebot zu schaffen, das als „temporäre“ Lösung den Anforderungen des technischen Regelwerkes für Verkehrsplanungen genügt (objektiv sicher), von Radfahrer*innen als subjektiv sicher wahrgenommen wird und „Fehlnutzungen“ durch den Kfz-Verkehr vermeidet. Gleichzeitig soll es mit angemessenem Aufwand umsetzbar sein, da die Maßnahmen in einigen Jahren im Zuge einer Querschnittsumgestaltung im Rahmen der Umsetzung einer Veloroute wieder beseitigt werden.

2. Bewertung der Bestandssituation

Die Osnabrücker Straße (L756) ist eine Hauptverkehrsstraße. Die Zuständigkeitsgrenze zwischen Land (Straßen.NRW) und Stadt liegt zwischen den Einmündungen Siekbreede und Breedenstraße/Gottfriedstraße. Zwischen Siekbreede und Carl-Severing-Straße besteht aufgrund des Standorts der OD-Tafeln westlich der Einmündung Siekbreede durchgängig eine Tempo-50-Regelung.

Eine Übersicht über den Planungsbereich liegt der Vorlage als Anlage 1 bei.

Im zurückliegenden 3-Jahres-Betrachtungszeitraum gab es einen Unfall mit einem schwerverletzten Radfahrer in Höhe der Einmündung Gottfriedstraße aufgrund der Nichtbeachtung der Vorfahrt durch den Kfz-Verkehr. Die Verkehrsbelastung beträgt entsprechend einer Verkehrszählung vom Mai 2022 im Knotenpunkt Osnabrücker Straße/Carl-Severing-Straße rd. 16.000 Kfz/24h im Querschnitt der Osnabrücker Straße. Der Schwerverkehrsanteil (inkl. Busverkehr) liegt bei rd. 4%. Die Radverkehrsstärke beträgt in der Osnabrücker Straße in der Nähe der Kreuzung mit der Carl-

Severing-Straße rd. 50 Radfahrende/24h, westlich der Einmündung Siekbreede in Richtugn Steinhagen liegt sie bei 150 Radfahrenden/24h.

Derzeit existieren im Planungsbereich für den **Fußverkehr** beidseitige rd. 2,00 m breite Gehwege. Die Breite liegt damit zwar unter dem in den technischen Regelwerken für Verkehrsplanungen (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen [RASt 06]) empfohlenen Mindestbreite von 2,50 m, bauliche Veränderungen an den Gehwegen sind jedoch wegen des mit einem Umbau verbundenen Aufwandes nicht beabsichtigt. Im Bereich der Einmündung Siekbreede fehlt eine gesicherte Querungsmöglichkeit zu dem auf der Südseite der Osnabrücker Straße verlaufenden Gehweg. Das technische Regelwerk für Verkehrsplanungen (RASt 06) sieht bei der geschätzten Anzahl der Fußgänger*innen-Querungen von max. 10 Fußgänger*innen/h, der vorhandenen Kfz-Verkehrsbelastung (16.000Kfz/24h) und der bestehenden Geschwindigkeitsregelung (Tempo 50) u. a. die Anlage von Mittelinseln vor (vgl. Bild 1).

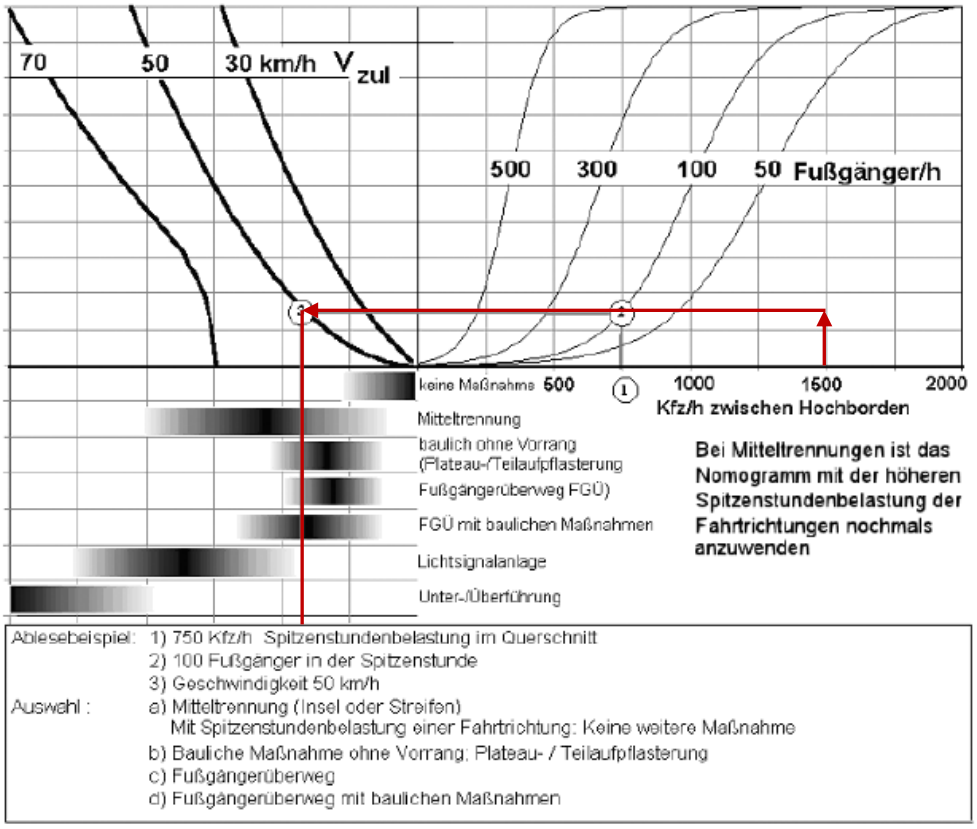

Bild 1 – Auszug RASt 06, Seite 88, Bild 77

Für den **ÖPNV** liegt die Bushaltestelle „Café Sport“ im Abschnitt zwischen Gottfriedstraße und Waldbreede. Die beidseitigen Haltestellenpositionen sind noch nicht barrierefrei ausgestattet (taktile Pflasterung, Busbord usw.). Die Haltestellen werden von der Linie 48 an Wochentagen bis zu 12-mal bedient. Die Anlage einer weiteren Querungshilfe in Höhe der Bushaltestelle „Café Sport“ / der Bäckerei Olsson (Haus-Nr. 77) sollte im Zuge der Umsetzung des „Projektes „Veloroute ehemalige B68“ geprüft werden.

Für den fließenden **Kfz-Verkehr** ist eine rd. 8,50 m breite Fahrbahn vorhanden. Für die Regelbegegnungsfälle auf Hauptverkehrsstraßen „Bus/Bus“ bzw. „LKW/LKW“ beträgt die Regelbreite für die Fahrbahn gem. technischem Regelwerk (RASt 06) 6,50 m. Größere Breiten führen in der Regel zu nicht angemessenen Fahrgeschwindigkeiten. Die beidseitig vorhandenen rd. 1,75 m breiten Randstreifen werden insbesondere im Abschnitt Gottfriedstraße – Waldbreede beidseitig vom ruhenden Kfz-Verkehr genutzt.

Die Geschwindigkeiten des stadteinwärtigen Kfz-Verkehrs sind gemäß einer Auswertung der Aufzeichnungen des Geschwindigkeitsdialogdisplays in Höhe Gottfriedstraße in der Zeit von Montag, 30. Januar bis Sonntag, 19. Februar 2023 überhöht. So fuhren rd. 36% der Verkehrsteilnehmenden schneller als die zulässigen 50km/h. Die Geschwindigkeit, die von 85% aller Verkehrsteilnehmenden eingehalten oder unterschritten wurde, liegt bei 55km/h (sogenannte V85). Dies bedeutet, dass 15% aller Kfz-Fahrenden schneller als 55km/h fuhren. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung sind aufgrund der Unfallsituation akut nicht zwingend erforderlich, sollten jedoch bei den zukünftigen Planungen zur Umsetzung der Veloroute auf jeden Fall in Betracht gezogen werden.

Hinsichtlich des ruhenden Kfz-Verkehrs in den beidseitigen Seitenstreifen der Osnabrücker Straße konnten bei zwei Erhebungen am 30. März 2023 zu den Zeiten 6:00, 11:00 und 16:00 Uhr und am 26. April 2023 um 6:00 Uhr folgende Erkenntnisse gewonnen werden:

- Im Abschnitt Siekbreede – Mittelinsel Gottfriedstraße wurden zu keiner der vorgenannten Zeiten parkende Kfz festgestellt, im Bereich der Altglascontainer an der Breedenstraße findet von Zeit zu Zeit ein Kurzzeithalten statt.
- Die stärkste Belegung des Seitenstreifens im Abschnitt Mittelinsel Gottfriedstraße – Waldbreede lag am 30. März 2023 um 6:00 Uhr stadtauswärts bei 14 Kfz und stadteinwärts bei 4 Kfz (Summe somit 18 Kfz), um 11:00 Uhr lag sie stadtauswärts bei 9 Kfz und stadteinwärts bei 6 Kfz (Summe somit 15 Kfz).
- Ausweichmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr sind in den Straßenräumen der angrenzenden Nebenstraßen (u. a. Gottfriedstraße, Waldbreede, Breedenstraße) in zumutbarer fußläufiger Entfernung vorhanden. Dort konnten gegen 6:00 Uhr morgens noch genügend freie Kapazitäten festgestellt werden.
- Auf den Privatgrundstücken sind zahlreiche Kfz-Stellplätze vorhanden. Insgesamt konnten auf den an die Osnabrücker Straße Grundstücken und auf den Grundstücken in den angrenzenden Teilabschnitten der Nebenstraßen über 200 Kfz-Stellplätze gezählt werden. Diese waren nicht zu jeder Zeit vollständig belegt.

Der **Radverkehr** wird aufgrund der Nutzung des Randstreifens durch den ruhenden Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. In Höhe der Einmündung Waldbreede fehlt in Fahrtrichtung stadtauswärts eine gesicherte Einfädelungsmöglichkeit in den fließenden Kfz-Verkehr. Das technische Regelwerk (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA], RASt 06) sieht bei der vorhandenen Geschwindigkeitsregelung (Tempo 50) und der Kfz-Verkehrsbelastung (16.000 Kfz/24h) die Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr vor. Als Radverkehrsführungen kommen somit Radfahrstreifen, Radwege oder Geh-/Radwege in Betracht.

Städtebaulich wird die Osnabrücker Straße überwiegend durch lockere 1- bis 3-geschossige Wohnbebauung geprägt, die in Teilen mit Dienstleistungsnutzungen durchsetzt ist. Im Teilabschnitt Siekbreede – Wilfriedstraße werden die angrenzenden Grundstücke rückwärtig über die Nebenstraßen erschlossen. Die Aufenthaltsfunktion der Osnabrücker Straße ist somit gering ausgeprägt, es überwiegt die verkehrliche Funktion einer regionalen Verbindungsstraße.

Im Ortseingangsbereich in Höhe Siekbreede mit den OD-Tafeln und der daraus resultierenden Geschwindigkeitsänderung von 70km/h außerorts auf 50km/h innerorts ändert sich die Streckencharakteristik nicht. Der Ortseingang ist daher als solcher schlecht wahrnehmbar. Es fehlt eine geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme gemäß technischem Regelwerk (RASt 06), z. B. eine Mittelinsel oder ein Kreisverkehr.

Insgesamt wirkt die Osnabrücker Straße durch die überbreite Fahrbahn und die - in Teilabschnitten - vom ruhenden Verkehr genutzten beidseitigen Seitenstreifen als stark vom Kfz-Verkehr dominiert. Dies begünstigt in der Regel zusammen mit der zurückgesetzten und offenen Bebauung sowie des kaum wahrnehmbaren Wechsels außerorts/innerorts überhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs.

3. Planung

Wie unter Ziffer „2. Bewertung der Bestandssituation“ dargestellt, fehlt in der Osnabrücker Straße im betrachteten Abschnitt eine gesicherte Führung des Radverkehrs. Im Rahmen der Planungen wurden folgende Möglichkeiten zur Herstellung einer Radverkehrsführung betrachtet:

Anordnung eines Haltverbots

Durch die Anordnung eines Haltverbots mittels Beschilderungen ist das Kfz-Parken/-Halten in den Seitenstreifen beidseitig der Fahrbahn nicht mehr möglich. Die Seitenstreifen können vom Radverkehr genutzt werden. Die Fahrbahnmarkierungen sowie die Fahrbahnbreite von rd. 8,50 m bleiben unverändert erhalten.

Anordnung von Radfahrstreifen

Durch die Anordnung von Radfahrstreifen mittels Beschilderungen stehen die beidseitigen Seitenstreifen dem Radverkehr zur Verfügung. Ein Halten und Parken des Kfz-Verkehrs am Bordstein ist nicht mehr zulässig. Die Fahrbahnmarkierungen sowie die Fahrbahnbreite von rd. 8,50 m bleiben unverändert erhalten.

Herstellung eines geschützten Radfahrstreifens

Neben der Anordnung eines Radfahrstreifens anstelle der derzeit vorhandenen Seitenstreifen werden beidseitige Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen hergestellt. Ein Halten und Parken des Kfz-Verkehrs am Bordstein ist nicht mehr möglich. Die Fahrbahnbreite wird auf das Regelmaß für Hauptverkehrsstraßen von rd. 6,50 m reduziert. Der Sicherheitstrennstreifen wird durch eine neu herzustellende Markierung von der Fahrbahn abgegrenzt und durch bauliche Elemente gegen ein Be-/Überfahren durch den Kfz-Verkehr gesichert. Mit einem geschützten Radfahrstreifen werden die mit dem Radentscheid vertraglich vereinbarten Maßnahmen (Herstellung von mindestens 5 km geschützter Radwege pro Jahr) umgesetzt.

Insbesondere sprechen für die Herstellung von geschützten Radfahrstreifen folgende Gründe:

- Fehlnutzungen des Seitenstreifens/Radfahrstreifens durch parkenden/haltenden Kfz-Verkehr werden ohne zusätzlichen Kontrollaufwand (und den daraus resultierenden Kostenaufwand) wirksam und dauerhaft unterbunden. Dies stellt einen Vorteil gegenüber der Anordnung eines Haltverbotes oder eines Radfahrstreifens ohne bauliche Schutzeinrichtung dar.
- Durch den Sicherheitstrennstreifen wird ein „Schutzraum“ zum fließenden Kfz-Verkehr geschaffen, der das subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrenden erhöht. Damit können auch bisher nicht Rad fahrende Teile der Bielefelder Bevölkerung zum Radfahren animiert werden, was den Zielen der städtischen Mobilitätsstrategie entspricht.
- Es erfolgt eine optische Einengung der Fahrstreifen, die zur Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsregelung des Kfz-Verkehrs beitragen kann.

Die Anlage von geschützten Radfahrstreifen ist in den überwiegenden Streckenabschnitten räumlich möglich. Lediglich im Bereich der Mittelinsel in Höhe Wilfriedstraße/Gottfriedstraße muss der bauliche Schutz aufgrund nicht ausreichender Breiten entfallen.

Einzelheiten zur Planung sind in den beiliegenden Querschnitten (Anlage 2) und Lageplänen (Anlagen 3.1 und 3.2) dargestellt.

Es ist geplant, den **baulichen Schutz des Radfahrstreifens** durch den Einbau von baulichen Elementen (z. B. Bordsteine) in regelmäßigen Abständen in den Sicherheitstrennstreifen zu gewährleisten (vgl. nachstehende Bilder).

Bild 2 – Anwendungsbeispiel (Foto: Stadt Würzburg)

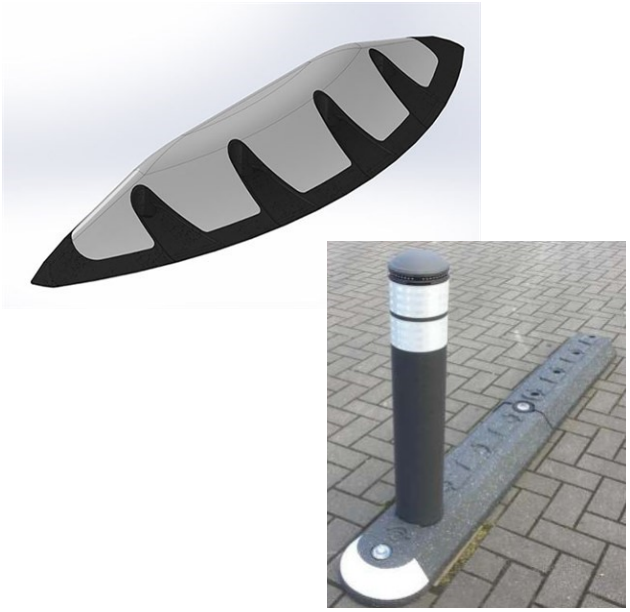

Bild 3 – Produktbeispiele Bordstein

Die Bordsteine unterbinden ein regelmäßiges Befahren durch den Kfz-Verkehr, sind aufgrund ihrer Farbgebung auch bei Nacht gut zu erkennen und im Einsatzfall von der Feuerwehr überfahrbar. Zudem sind sie optisch zurückhaltender als andere Schutzelemente (z. B. Sperrpfosten). Bordsteine dieser Art werden bereits in einigen anderen Kommunen eingesetzt.

Für den **Lieferverkehr** stehen alternativ zum bisherigen Randstreifen Haltemöglichkeiten auf größeren befestigten Flächen von Privatgrundstücken sowie in den angrenzenden Nebenstraßen (u. a. Gottfriedstraße, Waldbreede) zur Verfügung. Die Einrichtung von Lieferzonen in den Nebenstraßen wird noch geprüft.

Ein Halten in der Osnabrücker Straße zum Anfahren der **Glas-/Altkleidercontainer** in Höhe Breedenstraße ist bei der Einrichtung eines Radfahrstreifens nicht mehr möglich. Derzeit prüft die Verwaltung alternative Standorte in annehmbarer Entfernung. Die in diesem Bereich vorhandene **Schulbushaltestelle** wird schon seit längerer Zeit nicht mehr bedient. Das Haltestellenschild wird im Zuge der Maßnahme beseitigt.

Um den Übergang des außer- auf den innerörtlichen Abschnitt sowie der damit verbundenen Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70km/h auf 50km/h zu verdeutlichen und um die Situation für den Radverkehr zu verbessern, wird die Anlage der geschützten Radfahrstreifen auch in dem Abschnitt vorgeschlagen, für den **Straßen.NRW** zuständig ist (Siekbreede - Zuständigkeitsgrenze zwischen den Einmündungen Siekbreede und Breedenstraße/ Gottfriedstraße). Straßen.NRW hat den Planungen zugestimmt. Die Kosten für die Umsetzung trägt die Stadt Bielefeld.

Auch der **Anlage der Mittelinsel** im Schutz der Sperrfläche **östlich der Einmündung Siekbreede** zur Verbesserung der Querungssituation für den Fußverkehr wird seitens Straßen.NRW in Kombination mit der Anlage von Radfahrstreifen zugestimmt. Die Anlage der Mittelinsel ist mit einfachen Mitteln durch den Einbau von Fertigteilen aus Kunststoff möglich.

Im Bereich der **Bushaltestelle „Café Sport**“ hält der Bus bei einer Herstellung der geschützten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Aufgrund der geringen Taktfolge von einer Fahrt pro Stunde je Richtung wird dies in Kombination mit der Verkehrsbelastung der Osnabrücker Straße von 1.600Kfz/h für den Verkehrsablauf für verträglich gehalten. Vorteile des Haltens auf der Fahrbahn für den ÖPNV sind der Entfall des Wiedereinfädelns in den fließenden Verkehr mit den damit verbundenen Verlustzeiten, der Entfall der Seitenbeschleunigungskräfte für die Fahrgäste beim Ein-/Ausfahren aus dem Seitenstreifen sowie der Entfall von widerrechtlich parkenden Kfz im

Seitenstreifen, so dass die Haltestelle nicht immer korrekt anzufahren war. Aufgrund des temporären und befristeten Charakters der Gesamtmaßnahme wird auf einen vollumfänglichen barrierefreien Ausbau verzichtet. Der Haltstellenbereich soll lediglich provisorisch hergestellt werden, um ein Ein- und Aussteigen am Fahrbahnrand zu ermöglichen. Dazu wird ein 10m langes und 11cm hohes „Podest“ im Bereich der geplanten Radfahr- und Sicherheitstrennstreifen in Asphaltbauweise hergestellt. Beidseitige, jeweils drei Meter lange Rampen ermöglichen die Befahrung mit dem Fahrrad. Für die Fahrgäste ist damit ein Ein-/Ausstieg von einem geschützten Wartebereich aus, wie derzeit bereits gegeben.
Ein vollumfänglicher barrierefreier Ausbau der Haltestellen erfolgt im Zuge der Umsetzung des Projektes „Veloroute ehemalige B68“.

Seitens der vom Stadtentwicklungsausschuss eingesetzten **AG SpuReN** (Arbeitsgruppe **S**traßen**p**lanung **u**nd **R**adverkehr **e**inschließlich **N**ahverkehr) wurden keine grundsätzlichen Vorbehalte gegen die Planungen vorgebracht. Die **moBiel GmbH** hat abweichend von den Planungen den vollumfänglichen barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle „Café Sport“ angeregt. Der **Radentscheid** befürwortet die Anlage von geschützten Radfahrstreifen und wünscht eine möglichst umfangreiche Herstellung von Trennelementen.

4. Kosten | Terminplanung | Evaluierung

Anliegerbeiträge können nicht erhoben werden, da der Umfang der geplanten baulichen Maßnahmen nicht ausreichend für eine Beitragspflicht ist.

Für die geplanten Maßnahmen wurden folgende Kosten kalkuliert:

Herstellung Markierungen/Ausstattungen, Abschnitt „Straßen.NRW“	30.000,00 €
Herstellung Markierungen/Ausstattungen, Abschnitt „Stadt Bielefeld“	30.000,00 €
Herstellung provisorische Ein-/Ausstiegsbereiche Bushaltestellen	25.000,00 €
Gesamtsumme, brutto	85.000,00 €

Die Übernahme aller vorgenannten Kosten erfolgt aus investiven und konsumtiven Haushaltsmitteln des Amtes für Verkehr.

Die Durchführung der Markierungsarbeiten und der begleitenden Herstellung von Straßenausstattungen entsprechend der beiliegenden Planunterlagen ist für den Sommer/Herbst 2023 vorgesehen.

Im Mai 2023 wurde eine weitere Geschwindigkeitsmessung des Kfz-Verkehrs in Höhe Siekbreede durchgeführt. Die Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Beschlussvorlage noch nicht vor. Es ist geplant, die Messungen nach Umsetzung der Maßnahme erneut durchzuführen und zusammen mit einer zweiten Datenabfrage des Geschwindigkeitsdialogdisplays auszuwerten. Die Ergebnisse der Evaluierung werden den politischen Gremien spätestens im Zuge der Beschlussfassung über das Projekt „Veloroute ehemalige B68“ vorgelegt.

Anlage

Anlage 1	Übersichtslageplan
Anlage 2.1 – 2.2	Querschnitte
Anlage 3.1 – 3.2	Lagepläne

Beigeordneter **Adamski**	