DAVIA
Neue Infrastruktur rund um den Willy-Brandt-Platz

HEAG MOBILO

Wissenschaftsstadt Darmstadt

team ewen
| Konflikt- und Prozessmanagement

Bürgergespräch DAVIA

Neue Infrastruktur rund um Willy-Brandt-Platz / östliche Bismarckstraße / Frankfurter Straße

Termin

Donnerstag, 25.01.2018, 18 Uhr bis 21.30 Uhr, Rheinstraße 67, 64295 Darmstadt

Teilnehmende

ca. 120

Ablauf

Begrüßung Fr. Dr. Boczek, Bau- und Verkehrsdezernentin Stadt Darmstadt und Hr. Kalbfuss, Vorsitzender der Geschäftsführung der HEAG mobilo

Vorstellung Ablauf der Veranstaltung Hr. Dr. Ewen, Moderation, team ewen GbR

Teil 1 - Umgang mit den bisherigen Bürgeranregungen zu östlicher Bismarckstraße, Mathildenplatz, Frankfurter Straße, Vorstellung Fr. Bergmann, Durth Roos Consult
Rückfragen aus dem Plenum

Pause – *es besteht die Möglichkeit Verständnisfragen zu Teil 1 an die Gutachter und Vertreter der Stadt zu stellen*

Teil 2 - Input zur Umgestaltung Willy-Brandt-Platz, Vorstellung Hr. Krannich, Mailänder Consult
Rückfragen aus dem Plenum

Sammlung von Hinweisen/Empfehlungen zu den vorgeschlagenen Varianten

Zusammenfassung und Verabschiedung

Begrüßung, Fr. Dr. Boczek, Bau- und Verkehrsdezernentin Stadt Darmstadt

Die Bau- und Verkehrsdezernentin der Stadt Darmstadt, Frau Dr. Boczek begrüßt die Teilnehmenden zum Bürgergespräch zur neuen Infrastruktur rund um den Willy-Brandt-Platz und freut sich über das große Interesse. Eingangs macht sie deutlich, dass das DAVIA-Projekt aus mehreren Gründen notwendig ist: Die Straßenbahnhaltestellen müssen barrierefrei gestaltet werden, der Kanal muss saniert werden, Fußgängern und Radfahrern soll mehr Raum und Sicherheit eingeräumt werden. Laut Prognosen wächst der Verkehr in Darmstadt noch stärker als die Bevölkerung und die Beschäftigtenzahlen. Der Straßenraum wächst aber nicht mit. Deshalb muss das steigende Verkehrsaufkommen im begrenzten Straßenraum verträglich abgewickelt werden. Dabei ist klar, dass es keine Ideallösung für eine Verkehrsart gibt, sondern eine Lösung nur durch Zugeständnisse bei allen

Verkehrsträgern gefunden werden kann. Frau Dr. Boczek bedankt sich für die vielen Anregungen und Hinweise, die zu der östlichen Bismarckstraße, der Frankfurter Straße und dem Mathildenplatz eingegangen sind. Dadurch wurde die Planung weiter verbessert und an einigen Stellen angepasst. Die Änderungen der Planungen werden heute vorgestellt. Der Planungsprozess im Bereich Bismarckstraße und Frankfurter Straße ist weitgehend abgeschlossen.
Deshalb ist der erste Teil der Veranstaltung als Rückblick auf den vor 20 Monaten begonnenen Prozess zu verstehen.
Im zweiten Teil werden die aktuellen Varianten zur Umgestaltung des Willy-Brandt-Platzes vorgestellt. Hierzu können weitere Anregungen gesammelt werden, die in die laufende Planung einfließen werden.

Hr. Kalbfuss, Vorsitzender der Geschäftsführung der HEAG mobilo

Herr Kalbfuss, Vorsitzender der Geschäftsführung der HEAG mobilo, freut sich über die große Teilnehmeranzahl an der heutigen Veranstaltung. Er betont, dass der Willy-Brandt-Platz für den Darmstädter ÖPNV von besonderer Bedeutung ist. Der Umsteigeplatz ist eine der wichtigsten Haltestellen der HEAG überhaupt und auch für den überörtlichen Verkehr relevant.
Täglich steigen dort bis zu 6000 Menschen ein, um oder aus. Die Haltestelle wird von sechs Straßenbahnlinien und 15 Buslinien angefahren. Somit werden Verbesserungen der Verkehrsabläufe für so gut wie alle Straßenbahnen und viele Regionallinien Wirkung zeigen. Die Pünktlichkeit und Schnelligkeit ist für die Qualität und Attraktivität des ÖPNV sehr wichtig. Durch das insgesamt steigende Verkehrsaufkommen ist es wichtig, Busse und Bahnen soweit wie möglich auf eigenen Trassen zu führen. Davon profitiert der ÖPNV, aber auch Autofahrer, die nicht hinter Bussen an Haltestellen warten müssen. Die Haltestellen im DAVIA-Projektbereich – „Kasinostraße“, „Klinikum“, „Willy-Brandt-Platz“ und „Pallaswiesenstraße“ – werden barrierefrei ausgebaut. Die rege Beteiligung zeigt, wie viele Menschen Interesse an der Weiterentwicklung des Platzes und des ÖPNV haben und das die Stadt und die HEAG mobilo nicht alleine dastehen.

Hr. Dr. Ewen, Moderation, team ewen GbR

Herr. Dr. Ewen erklärt den weiteren Ablauf des Abends. Nach Frau Bergmanns (Durth Roos Consult) Vortrag über die Bürgeranregungen zu Bismarckstraße, Frankfurter Straße und Mathildenplatz wird es die Möglichkeit zu Rück- und Verständnisfragen geben. Nach der Pause

wird Herr Krannich (Mailänder Consult) die verschiedenen Varianten zum Willy-Brandt-Platz vorstellen. Diese können dann in vier Kleingruppen diskutiert und mit Anregungen versehen werden.

Fr. Bergmann, Durth Roos Consult

Frau Bergmann stellt eingegangene Anregungen von Bürger/innen zu den Planungsabschnitten östliche Bismarckstraße, Frankfurter Straße und Mathildenplatz vor. Grundsätzlich ist durch den Beteiligungsprozess eine frühzeitige Anwohner/innen-Information initiiert und ein Gutachten zu Schall- und Erschütterungsschutz erstellt worden. Zudem erfolgte eine Prüfung, ob Anschlüsse im Leitungsnetz wirklich saniert werden müssen und es werden Verträge zur Grundstücksnutzung erstellt. Zusätzlich sind weitere Neuerungen in verschiedenen Details aufgenommen worden, die sich mit den übergreifenden Planungszielen für die östliche Bismarckstraße (Höhe Klinikum) vereinbaren lassen:

- ein breiterer Gehweg,
- Schutzstreifen für Radfahrer in beide Richtungen,
- ein besonderer Bahnkörper,
- die Erhaltung des Mosaikpflasters und der Baumreihe.

Die Planungsziele für die Frankfurter Straße (Höhe Herrngarten) sehen vor, dass:

- ein Schutzstreifen für Radfahrer/innen in eine Richtung ermöglicht wird,
- es stellenweise gemeinsame Fahrspuren für Autos und Straßenbahn / Bus gibt,
- der Gehweg für die Benutzung von Radfahren freigegeben ist,
- kein Gehwegparken mehr stattfindet,
- die Herrngartenmauer erhalten bleibt.

In ihrer Präsentation zeigt Frau Bergmann die verschiedenen Straßenabschnitte und erklärt die gewählte Darstellungsweise. Mit Hilfe der Sprechblasen ist aufgezeigt, wo Anregungen von Bürger/innen umgesetzt werden konnten (grüne Sprechblase). Die weiteren Sprechblasen (ohne Füllung) geben weitere Informationen zu wesentlichen Planungsmerkmalen und wichtigen Veränderungen. Siehe Teil 1 der Präsentation unter https://www.heagmobilo.de/de/davia-bürgergespräch-januar-2018.

Hinweise und Rückfragen

Herr. Dr. Ewen bittet die beauftragen Gutachter und Planer, Vertreter der HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt nach vorne, um Rückfragen zu beantworten.

Vertreter der IG 3 geben kund, dass sie nicht der Meinung sind, dass ihre im Vorfeld eingereichten Stellungnahmen, Anregungen und Fragen ausreichend beantwortet sind. Teilweise seien Antworten auch erst Monate später erfolgt. Es wurde ein 30-seitiges Papier eingereicht und die darin enthaltenen Punkte seien nicht genügend beachtet und beantwortet. Sie sind unzufrieden mit der hier erfolgten Beteiligung.

Frau Dr. Boczek weist die Anschuldigung, dass gestellte Fragen nicht beantwortet werden zurück. Es gab sogar gesonderte Gespräche mit der IG 3, bei denen viele Fragen der IG 3 besprochen wurden. Die Stadt Darmstadt ist froh über die rege Bürgerbeteiligung und auch die

Anregungen der Interessengemeinschaft. Sie erklärt, dass die Anregungen geprüft und in den Gesamtprozess miteingearbeitet sind. Es kann jedoch nicht alles umgesetzt werden. Die eingereichten Fragen der IG3 und die Antworten der Stadt werden im Internet veröffentlicht. Falls der Bedarf besteht, wird ein zusätzlicher Termin für die IG 3 organisiert, um ggf. offene Fragen zu beantworten und die erfolgte Planung zu erklären. Ihr Anliegen ist es, dass keine Fragen mehr offenbleiben.

Sind anstatt Masten für die Oberleitungen auch Träger an den Häusern möglich? Hier besteht für Hausbesitzer eine Duldungspflicht. Wurde das geprüft?

Vertreter der HEAG mobilo erklären, dass die Fahrleitungen (Oberleitung) im Projektbereich am Ende ihrer Nutzungsdauer sind und somit ausgetauscht werden müssen.
Die neue Oberleitung ist für eine Nutzungsdauer von 60 Jahren ausgelegt, auch die Befestigung muss das sicherstellen. Das Regierungspräsidium als zuständige Genehmigungsbehörde zieht Sachverständige hinzu, die für Wandanker umfassende Nachweise fordern. Für neue Wandanker müssen bei alten Gebäuden zur Feststellung der Bausubstanz Probebohrungen durchgeführt werden. Zusätzlich müssten „Zugprüfungen“ dies bestätigen, welche mit der dreifachen gerechneten Last durchgeführt werden müssen. Es ist nicht auszuschließen, dass es hier zu Beschädigungen an den Häusern kommt. Es wurde sich dafür entschieden, die Oberleitung an Masten zu befestigen.

Ist es möglich, an der Einmündung Alicenstraße einen deutlich breiteren Gehweg zu ermöglichen?

Es ist dort ein barrierefreier, vier Meter breiter Überweg geschaffen worden. So soll die Situation dort deutlich verbessert werden. Ein noch breiterer Überweg ist nicht geplant, weil nicht noch mehr Parkplätze wegfallen sollen und die Breite des Überweges für die dort vorhandenen Fußgängerzahlen ausreichend ist.

In dem Vortrag ist nichts über den Lärmschutz gesagt worden. Können im nun anstehenden Genehmigungsverfahren Einwände eingebracht werden?

Es ist ein Lärm- und Erschütterungsgutachten erstellt worden, um die Beeinträchtigungen zu erkennen und abschätzen zu können. Es wird zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation im Bereich der Frankfurter Straße im Bereich des Herrngartens und nördlich davonkommen. Trotzdem werden die Schienen elastisch gelagert, um die Beeinträchtigungen soweit wie möglich zu reduzieren. Es müssen hier keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden. Es ist richtig, dass im Genehmigungsverfahren Einwände gebracht werden können. Diese muss die Behörde dann prüfen.

Durch Einbahnstraßenregelungen am Mathildenplatz befürchten dort Ladenbesitzer, dass sie weniger Kundschaft haben, da es schwieriger wird, die Geschäfte zu erreichen.

Die Erreichbarkeit ist nach wie vor sichergestellt, auch wenn sie in Einzelfällen eventuell schwieriger wird. Dies lässt sich aber nicht anders regeln.

Im Kreuzungsbereich Frankfurter Straße / Emilstraße sind mehrere Kindergärten, ein Altersheim und eine Schule. Ist dieser besonderen Situation Rechnung getragen?

Dieser Aspekt wurde gesondert beachtet und auch die Errichtung einer Ampel, bzw. Signalanlage geprüft. Nach den geltenden Richtlinien ist dort – da offiziell kein Schulweg – auf Basis der erfolgten Zählungen der Fußgänger keine Ampelanlage notwendig. Die Querung auf Sicht ist dort möglich und entspricht den Vorgaben der Richtlinien. Der Taxistand wird um einen Platz reduziert, um eine bessere Übersicht zu ermöglich. Darüber hinaus ist eine Ampel an dieser Stelle nur schwer mit weiteren Ampeln zu koordinieren. Die Ampel hätte in Verbindung mit den angrenzenden Ampelanlagen an der Pallaswiesenstraße und Rhönring negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss der Frankfurter Straße. Deshalb wurde sich gegen eine Ampel entschieden.

Wird auf der Frankfurter Straße und der Landwehrstraße gleichzeitig eine Baustelle eingerichtet?

Nein, es wird hier verschiedene Bauphasen geben. Entweder zuerst die Frankfurter Straße und dann die Landwehrstraße oder umgekehrt. Der Bauablauf ist noch nicht festgelegt.

Wie viele Parkplätze fallen insgesamt weg?

Insgesamt werden ca. 90 Parkplätze wegfallen. Im Johannesviertel wird eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Im Bereich der Kasinostraße geht die Stadt auf private Firmen zu, ob hier Anwohnerparkplätze geschaffen werden können. Im Bereich Mathildenplatz bleiben die Parkplätze teilweise erhalten.

Wie viele Bäume müssen insgesamt durch die vorgestellten Maßnahmen weichen?

Der Baumbestand wurde durch mehrere Gutachten sorgfältig untersucht, so wurden auch die Wurzelverläufe der Bäume geprüft. Einige Bäume sind durch das Parken geschädigt. Insgesamt müssen 23 Bäume gefällt werden. 24 Bäume können erhalten bleiben.

Ist schon abzusehen, ob und welche Kosten auf die Hausbesitzer zukommen?

Hierzu gibt es klare gesetzliche Vorgaben, wie die finanzielle Beteiligung auszusehen hat. An den Kosten für Maßnahmen der Straßenbahn müssen sich die Grundstückseigentümer nicht beteiligen. An den Kosten

für Gehwege, Straßen und Grünstreifen sind die Grundstückeigentümer zu beteiligen. Zahlen können noch nicht genannt werden, da sie noch nicht vorliegen. Die Finanzverwaltung der Stadt wird hier auf die Betroffenen zukommen.

Nach Beantwortung der Rückfragen haben die Anwesenden zusätzlich die Möglichkeit an aufgehängten Plänen Verständnisfragen an die Fachleute zu stellen.

Hr. Krannich, Mailänder Consult

Nach der Pause stellt Herr Hr. Krannich (Mailänder Consult) die Varianten zum Willy-Brandt-Platz vor. Grundlage der Variantenentwicklung sind die Magistratsbeschlüsse aus dem Juli 2004 und Mai 2014. Der Magistratsbeschluss sieht für die weitere Planung des Willy-Brandt-Platzes eine Gewichtung vor:

1. ÖPNV und Fußgänger
2. Autoverkehr und Radverkehr
3. Gestaltung und Parken

Außerdem soll die denkmalgeschützte Herrngartenmauer erhalten bleiben.
Im Folgenden wurden sechs Varianten mit drei Untervarianten entwickelt. Herr Krannich stellt das Ergebnis der Variantenbetrachtung dar:

- in jeder Variante verbleiben einzelne Problempunkte
- eine Ideallösung gibt es nicht
- enge Platzverhältnisse erfordern Kompromisse
- teilweise sinkt die Leistungsfähigkeit des ÖPNV
- teilweise erfolgen Einschränkungen für den Autoverkehr
- einzelne Varianten verändern die Autoverkehrsströme.

Alle Varianten mit ÖPNV-Einschränkungen und Eingriffen in den Denkmalschutz scheiden aus. Ebenso die Einbahnstraßenvarianten im Bereich der Frankfurter Straße, da den Einwohnern im Johannes- und / oder Martinsviertel keine verkehrliche Mehrbelastung zugemutet werden kann. Auch die Kasinostraße kann keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Letztendlich bleiben die Varianten 1 („zentrale Haltepunkte“) und Variante 5a („dezentrale Haltepunkte“). (vgl. Präsentation Hr. Krannich).
Eine animierte Visualisierung zeigt die beiden Varianten.

An vier identischen Tafeln können sich die Bürgerinnen und Bürger in Kleingruppen die Varianten nochmal genauer ansehen und mit Vertretern der HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt besprechen. Anregungen werden aufgenommen und fließen in den Planungsprozess mit ein. (siehe Anhang).

Impressionen

Zusammenfassung und Verabschiedung

In der abschließenden Diskussion wird deutlich, dass die vorgeschlagenen Varianten nicht alles verbessern können und es auch Nachteile geben wird (z. B. längere Wege beim Umstieg). Zu einem leistungsfähigen ÖPNV gehören auch barrierefrei ausgebaute Haltestellen und die Gewährleistung eines schnellen und pünktlichen ÖPNV. Der Willy-Brandt-Platz wird auch weiterhin von Bussen angefahren werden und bleibt ein zentraler Umstieg.

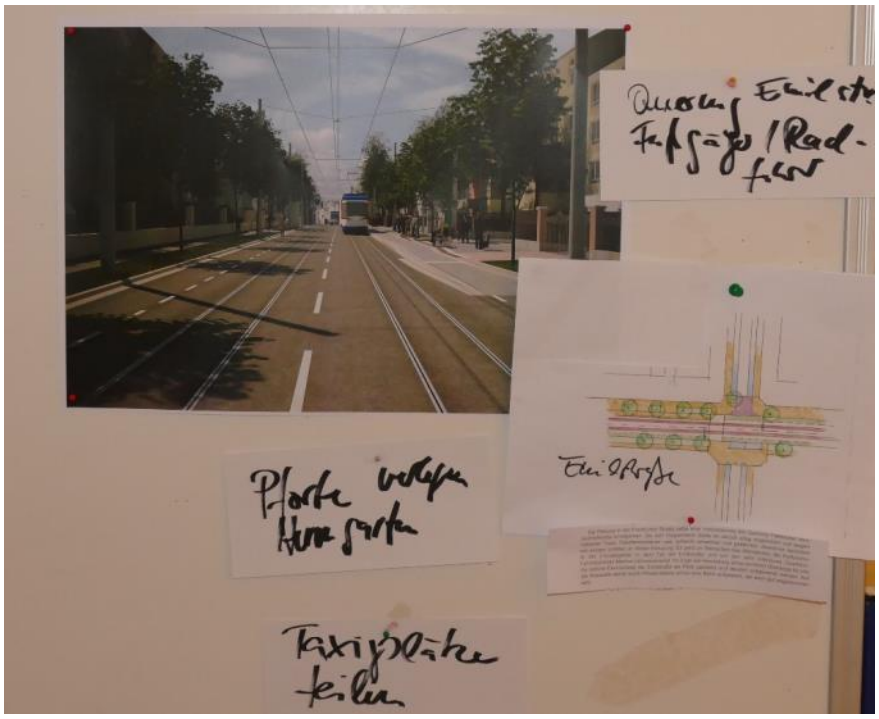
Im Schlusswort bedankt sich Frau Dr. Boczek bei den Teilnehmenden für ihre Mitarbeit. Sie appelliert daran, dass Kompromisse gemacht werden müssen. Nach Ostern wird es eine Folgeveranstaltung zu den Planungen zum Willy-Brandt-Platz geben.

Anhang

Anmerkungen Teil 1

- Zur geplanten Einbahnstraßenregelung in der Landwehrstraße: Bedenken Schnellfahrer und mehr Verkehr
    - *Das Stadtplanungsamt prüft eine mögliche Planung mit geänderter Einteilung der Verkehrsflächen*
- Die Kreuzung Frankfurter Straße / Landwehrstraße stellt eine Verbesserung für die Fußgänger dar.
- Es soll geprüft werden, ob nicht mehr Grünflächen auf dem Willy-Brandt-Platz angeordnet werden können. Es muss auch auf die Belange der Fußgänger geachtet werden!
    - *Wegen Leitungstrassen unter der Erde und spannungsführenden Fahrleitungsdrähten derzeit keine Grünflächen vorgesehen.*

- Querschnitte sollten auch veröffentlich werden.
    - *Die Fragestellung hat sich an dem Abend geklärt. Die Querschnitte sind Bestandteil der Präsentation*



- Querung Emilstraße Fußgänger / Radfahrer kritisch → *Anliegen wurde in der Veranstaltung besprochen (vgl. S. 6)*

- Südliche Pforte des Herrngarten soll verlegt werden, um Konflikt mit Radfahrern zu entschärfen
    - *Die neue Planung sieht eine eigene Radwegeführung im Bereich der Pforte vor, so dass der mögliche Konflikt entschärft wird.*
- Taxiplätze teilen → *wird geprüft*

Anmerkungen Teil 2
Gruppe 1

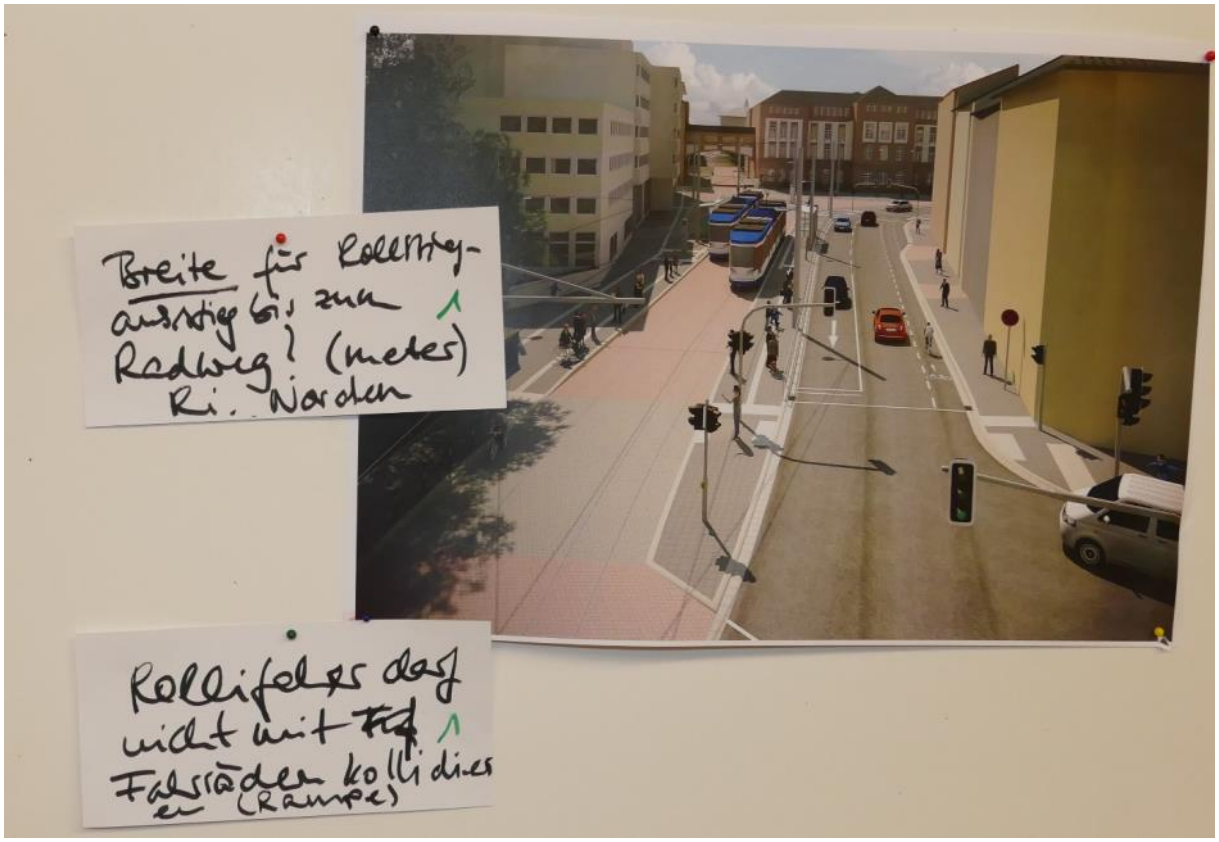
- Auf dem Platz soll mehr „grün"-Fläche angeordnet werden
- Auf dem Platz sollen mehr Sitzmöglichkeiten / Bänke angeordnet werden
- Blumenkästen → so breit auch zum Sitzen nutzen
- Verlagerung Umsteigeverkehr auf andere Knotenpunkte möglich?
- Kann die Ampel versetzt werden? → Platz-Problem
- Problem: Andienung Geschäfte Mathildenplatz-Ost durch Einbahnstraße in Gustav-Lorenz-Straße
- Denkmalschutz muss auch mal Grenzen haben → Mauer versetzen
- Fußgänger Ampel mit ÖPNV schalten → „wenn Zug dann grün"
- Umstieg → Fußweg? wird länger dauern
- Die Lage der Bushaltestelle für den L-Bus soll auf die Ost-Seite der Frankf.Str. in der Pallaswiesenstraße verlegt werden, anstelle der jetzigen Lage auf der Westseite
- Längere Umstiegszeiten zwischen den Haltepunkten → Fußweg?
- Vorrang für ÖPNV!!! sicherstellen

- Werden Fußgänger die Ampeln über die Gleise nutzen?
- Der Lieferverkehr für die Geschäfte gewährleistet.
- Ausfahrt Ärzte? → noch nicht klar? →gibt Ideen dazu
    - Vorschlag Ausfahrt wie Einfahrt
- Bei der Var 1 fehlen die Aufstellflächen für Querung Landwehrstr. ←→ Herrngarten (insbes. für Fahrrad + Anhänger, Lastrad, Kinderwagen, etc.)

Anmerkungen Teil 2
Gruppe 2

- Variante nochmal in Erwägung ziehen [Variante 3]
    - Variante 3 mit 1 kombinieren: Umstieg 3 - 5 Bus - …

- Engpass Haus Frankfurter Str. 10! → Belastung durch Dauerstau! (Variante 5a)

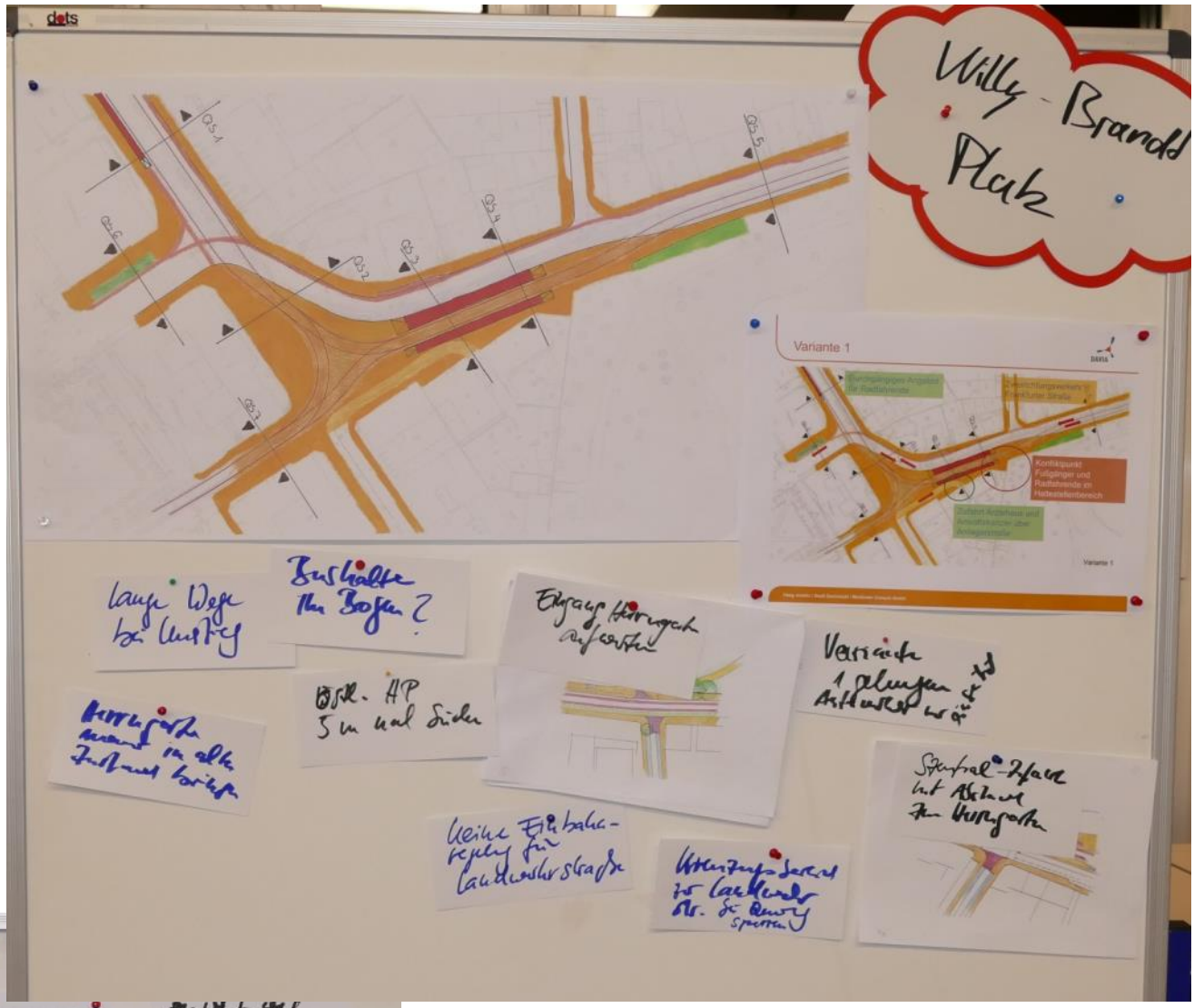


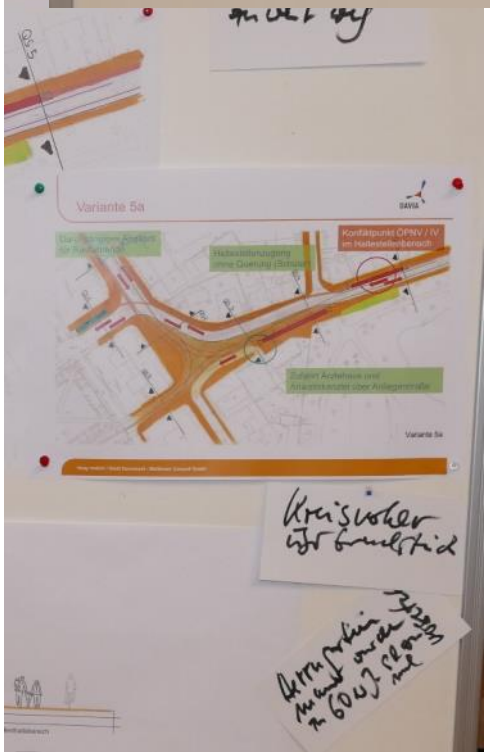
- Breite für Rollifahrerausstieg bis zum Radweg (wie viele Meter)? Ri. Norden
- Rollifahrer darf nicht mit Fahrrädern kollidieren (Rampe)

- Richtung Westen deutliche Verbesserung für Fahrradfahrer

- Fußgängerampel ist Verbesserung!
- Engstelle an der Herrngartenmauer!

Anmerkungen Teil 2
Gruppe 3





- Lange Wege bei Umstieg
- Herrngartenmauer in alten Zustand bringen, d.h. vor dem Umbau in den 60er Jahren
- Sind Bushalte im Bogen möglich?
- Der östl. Haltepunkt kann um 5 m nach Süden verschoben werden
- Eingang Herrngarten aufwerten
- Keine Einbahnstraßenregelung für die Landwehrstr.
- Variante 1 ist gelungen. Die Verlagerung des Autoverkehrs ist gut
- Kreuzungsbereich zur Landwehrstr. für Querung sperren
- Die rückwärtige Scentral-Einfahrt soll mit Abstand zum Herrngarten vorgesehen werden

Variante 5a

- Die Haltepunkte sind zu weit weg vom Platz
- Erschließung Ärztehaus: Ist ein Kreisverkehr über das Grundstück vorgehen.
- Herrngartenmauer wurde in 60er Jahren schon mal versetzt

Während der Kleingruppen-Arbeit vorgeschlagene Maßnahmen zur Lärmminimierung

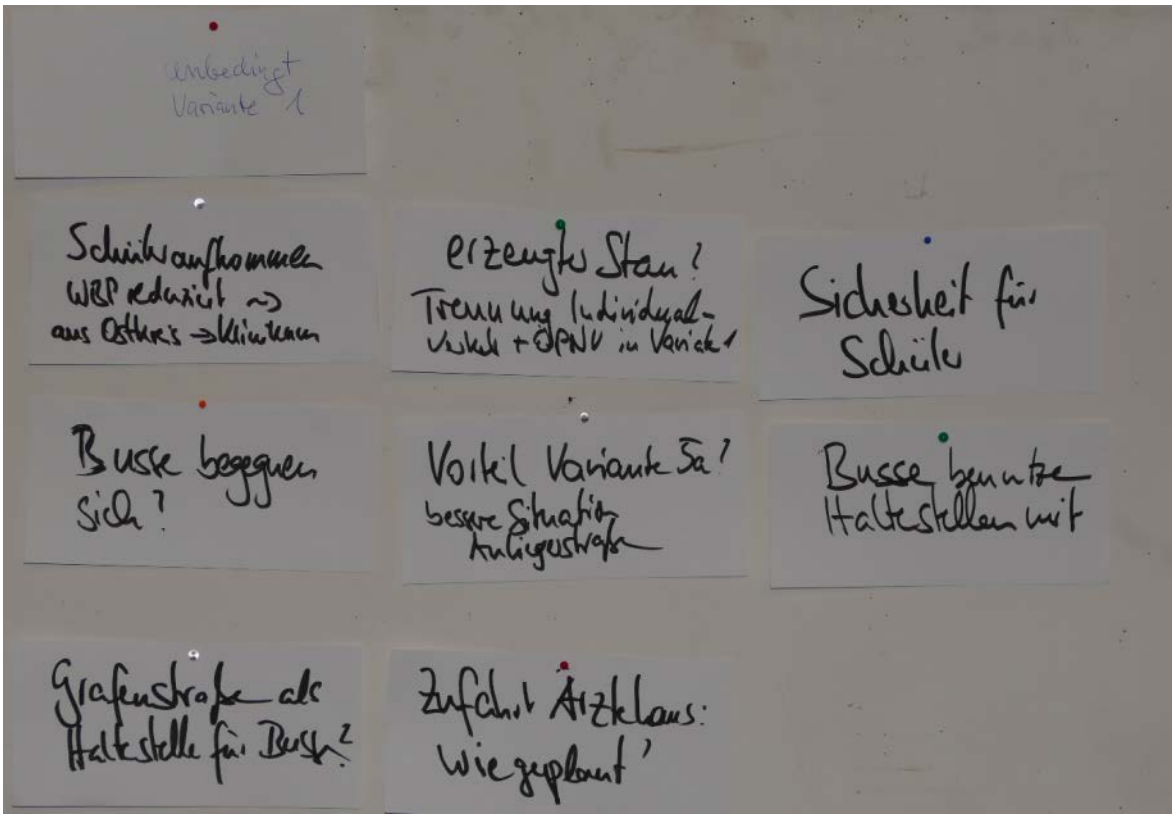
Die „Lärmkartierung 2017 LDEN 24h Belastung ganztags" ergab an vielen Stellen der Frankfurter Straße erhebliche Überschreitungen. Aus einem zukünftigen Lärmaktionsplan lassen sich für den Bauabschnitt 3 nachfolgende Maßnahmen ableiten:

1. unverzügliche dauerhafte Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 durch die Stadt Darmstadt ganztags.
2. Bei jedwedem Umbau der Frankfurter Str. Verpflichtung der Stadt zum Austausch des Fahrbahnbelages zu Gunsten von Flüsterasphalt mit optimaler Lärmreduzierung, Verzicht auf jegliche Plasterungen in Fahrbahnbereichen.
3. Verpflichtung des Trägers des öffentlichen Nahverkehrs zur Reduzierung des überhöhten Lärms durch den stark zugenommenen Schienenverkehr durch optimalen Umbau des Gleiskörpers nach dem Stand von Wissenschaft und Technik im Hinblick auf Lärmreduzierung bei den jetzt geplanten Änderungen am Gleiskörper.
4. *Unverzügliche Verpflichtung des Trägers des öffentlichen* Nahverkehrs zur Reduzierung des Lärms durch den Schienenverkehr selbst anhand von Einsatz neuester lärmreduzierter Triebwagen und Anhänger bevorzugt auf diesem lärmbelasteten Streckenabschnitt.

Die vorgenannten Maßgaben sollten in den aktuellen Planungen der Stadt und HEAG-mobilo berücksichtigt werden, bevor der Lärmaktionsplan verpflichtend wird.

Keine Pflasterungen

Anmerkungen Teil 2
Gruppe 4



- Unbedingt Variante 1
- Schüleraufkommen auf dem WBP wird reduziert → Die Schüler aus dem Ostkreis werden künftig an der Haltestelle Klinikum ein- und aussteigen (Vorteil Variante 1 und 5a)
- In den Varianten der IG3 ist es nicht möglich, dass sich Busse begegnen?
- Ist in der Grafenstraße eine Haltestelle für Busse möglich?
- Erzeugter Stau? Trennung Individualverkehr + ÖPNV in Variante 1
- Vorteil Variante 5a? Bessere Situation Aliegerstraße
- Zufahrt Ärztehaus: wie geplant?
- Sicherheit für Schüler ist ein wesentliches Merkmal der Planungsgrundlage
- Die Busse benutzen alle Haltestellen mit.