

# Dokumentationsprotokoll

**Projekt:** DAVIA - Neue Infrastruktur rund um den Willy-Brandt-Platz

**Phase:** Entwurfsplanung

**Vorgang:** Informationsveranstaltung

**Ort / Datum:** 20.05.2016, 17.30 bis 20.00 Uhr, Darmstadt, Rheinstraße 67, 2. OG

<b>Teilnehmer der Projekt- gruppe:</b>	Frau Zuschke	Dezernat III
	Herr Kalbfuss, Herr Dillmann, Herr Klein, Herr Durmaz, Herr Enders, Frau Rautenberg, Herr Sauerwald	HEAG mobilo
	Herr Möllmann, Herr Stoll, Herr Beck, Herr Lange	Stadtplanungsamt
	Frau Pilz	Grünflächenamt
	Frau Bachmann	FAIR+CARE
	Herr Krannich, Herr Dahl	Mailänder Consult
	Frau Bergmann, Herr Mauermann, Herr Erinis	Durth Roos Consulting

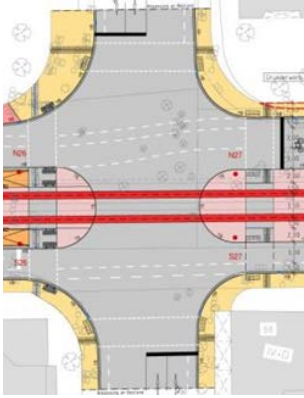
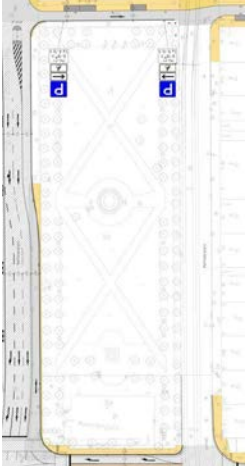
**Stand:** 14.07.2016

**Hinweis:** Aus Gründen des Datenschutzes wurden Diskussionsbeiträge und Anliegen, die Rückschlüsse auf einzelne Personen zulassen, aus dieser Dokumentation entfernt. Anfragen von Hauseigentümern werden mit diesen direkt im Dialog besprochen.


## A) Dokumentation der öffentlichen Diskussionsbeiträge in der Informationsveranstaltung


Ifd. Nr.	Lageplan	1) Funktion der Betroffenen 2) Konflikt / Anregung	3) Antwort des Podiums 4) Abstimmung für Lösungsvorschlag
1		<p><b>Gesamtprojekt</b></p> <p>1) Anwohner/ Anlieger/ Verkehrsbeteiligte</p> <p>2) Geschwindigkeitsbeschränkung: Es besteht die Frage, ob es in der Frankfurter Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung geben wird.</p>	<p>3) Geschwindigkeitsbeschränkung (30 km/h) besteht in der Nacht (ab Schlossgartenstraße) und könnte für ganztags beantragt werden. Hintergrund ist, dass Tempo 30 in Städten als Bundesregelung angeregt wurde.</p> <p>4) Basis der Planung ist die jetzige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h. Mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 km/h würden betriebliche Einschränkungen im Straßenbahnbetrieb einhergehen.</p>
2		<p><b>Gesamtprojekt</b></p> <p>1) Anwohner/ Anlieger/ Verkehrsbeteiligte</p> <p>2) Planänderungen: Inwieweit Änderungen an der Planung möglich sind.</p>	<p>3) Nicht alles ist änderbar, aber die Belange sollen soweit möglich berücksichtigt werden. Eine Umplanung ist allerdings nur an einigen Stellen möglich.</p> <p>4) Die Anregungen der Bürger werden geprüft.</p>



Ifd. Nr.	Lageplan	1) Funktion der Betroffenen 2) Konflikt / Anregung	3) Antwort des Podiums 4) Abstimmung für Lösungsvorschlag
3		<b>Gesamtprojekt: Stellplätze und privater Baumbestand</b>	
		1) Anlieger und Eigentümer 2) Parkmöglichkeiten: Die Anwohner sind mit der Parksituation und dem Wegfall der Parkflächen unzufrieden.	3) Die Wissenschaftsstadt Darmstadt plant, im Johannisviertel eine Parkraumbewirtschaftung mit Anwohnerparkzonen einzuführen, um die Parksituation dort zu verbessern. 4) Einen Ersatz für die wegfallenden Parkplätze im Planungsraum gibt es nicht.
		1) Mitglied des Eigentümerbeirates 2) Klärung des Umganges mit dem Baumbestand bei beabsichtigtem Ankauf von Grundstücksteilen der Vorgartenbereiche durch die Stadt	3) Für den Grunderwerb und die weitere Vorgehensweise wird auf die Eigentümer schriftlich zugegangen. 4) Für den Grunderwerb werden durch das Vermessungsamt Verträge mit den einzelnen Eigentümern abgeschlossen.

Ifd. Nr.	Lageplan	1) Funktion der Betroffenen 2) Konflikt / Anregung	3) Antwort des Podiums 4) Abstimmung für Lösungsvorschlag
5		<p><b>Bismarckstraße-Ost: Seniorenheim an der Kasinostraße</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Fußgänger</li> <li>2) Signalanlage: Die Fußgänger wünschen sich bereits heute eine behindertengerechte Umstellung der Signalanlage, so dass ein sicheres Überqueren gewährleistet werden kann.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3) Die kurzfristige Bereitstellung einer behindertengerechten Signalanlage soll geprüft werden. In der Planung ist dies bereits vorgesehen.</li> <li>4) Der Vorgang wird durch das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt geprüft.</li> </ol>
6		<p><b>Mathildenplatz: östliche Seite</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Geschäftsinhaber/ -betreiber (östliche Seite)</li> <li>2) Die Anzahl der Kunden wird fallen, wenn kein Durchgangsverkehr erlaubt ist.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3) Infolge der Verlegung des Individualverkehrs auf die Westseite des heutigen Willy-Brandt-Platzes muss der östliche Mathildenplatz für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Die Attraktivität des Bereichs wird für Radfahrer und Fußgänger steigen und damit voraussichtlich auch für die Kundschaft.</li> <li>4) Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene Streckenführungen um den Mathildenplatz</li> </ol>


Ifd. Nr.	Lageplan	1) Funktion der Betroffenen 2) Konflikt / Anregung	3) Antwort des Podiums 4) Abstimmung für Lösungsvorschlag
			<p>geprüft. Bei der jetzigen Planung ist die Blockumfahrung über Gustav-Lorenz-Straße (Ost) und Schleiermacherstraße zurück auf den Cityring und die Zufahrt in Richtung Norden über dem westlichen Mathildenplatz weiterhin möglich. Die direkte Wegführung über die Gustav-Lorenz-Straße (West) aufgrund der Einbahnstraßenregelung in östliche Richtung jedoch nicht und auch nicht vorgesehen (Rückwärtige Erschließung Willy-Brandt-Platz muss gewährleistet werden). Die Regelung wird als Vorteil für den ruhiger Parksuchverkehr am östlichen Mathildenplatz angesehen, wenn der Durchgangsverkehr entfällt. Durch die Einbahnstraßenregelung in östliche Richtung wird die Gefahr von Schleichverkehr in Richtung Frankfurter Straße gebannt. Für den Zweirichtungsverkehr in der Gustav-Lorenz-Straße ist ein zusätzlicher Eingriff in den Park- und Gehwegraum notwendig. Zusätzlich muss der Linksabbieger aus der östlichen Straße des Mathildenplatzes zur Querung der Gleise technisch gesichert werden.</p>



Ifd. Nr.	Lageplan	1) Funktion der Betroffenen 2) Konflikt / Anregung	3) Antwort des Podiums 4) Abstimmung für Lösungsvorschlag
7		<p><b>Willy-Brandt-Platz: Umsteigebeziehungen</b></p> <p>1) Verkehrsteilnehmer</p> <p>2) Die Haltestellen „Willy-Brand-Platz“ und „Klinikum“ liegen in der Planung weit voneinander entfernt, was sich nicht positiv auf die Umsteigebeziehungen auswirkt.</p>	<p>3) Die Barrierefreiheit von Haltestellen kann nur an geradlinigen Gleisabschnitten, nicht im Gleisbogen, angeordnet werden, was die Entzerrung der Haltestellen zur Folge hat. Die Umsteigezeit wird bei den Anschlüssen berücksichtigt.</p> <p>4) Die Entflechtung der Haltestellen ist zur Erreichung der Barrierefreiheit zwingend erforderlich und hat darüber hinaus einen positiven Einfluss auf die betriebliche Straßenbahnabwicklung und die Zuordnung und Entzerrung der Fußgängerströme. Die Lage der Haltestellen ist das Ergebnis der Variantenuntersuchung. Die Variantenbeschreibung und -abwägung erfolgt im Erläuterungsbericht der Entwurfsplanung / Planfeststellung. Darüber hinaus ist die Umsteigenotwendigkeit zwischen den beiden Haltestellen gering, weil der zentrale Knotenpunkt für direkte und indirekte Relationen zu den westlichen Fahrtzielen der Luisenplatz ist. Der barrierefreie Umstieg von Arheilgen kommend in Richtung Haupt-</p>

Ifd. Nr.	Lageplan	<b>1) Funktion der Betroffenen</b> <b>2) Konflikt / Anregung</b>	<b>3) Antwort des Podiums</b> <b>4) Abstimmung für Lösungsvorschlag</b>
			bahnhof kann anstelle des Umstiegs in die Linie 3 mit dem Umstieg in die Linie 5 vom selben Bahnsteig erfolgen
9		<p><b>Willy-Brandt-Platz: Rückwärtige Erschließung</b></p> <p>1) Diakonisches Werk (Mieter und Nutzer)</p> <p>2) Die Beteiligten möchten über das Erschließungs- und Raumkonzept informiert werden.</p>	<p>3) Die Erschließung des Grundstückes wird gewährleistet bleiben. Die Nutzungen werden voraussichtlich eingeschränkt.</p> <p>4) Der Vorgang wird konzeptionell geprüft.</p>


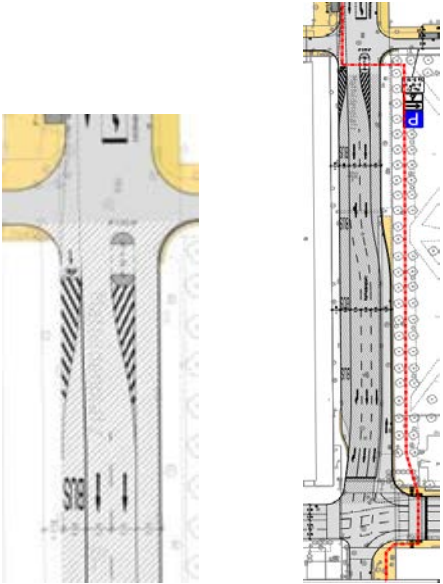
Ifd. Nr.	Lageplan	1) Funktion der Betroffenen 2) Konflikt / Anregung	3) Antwort des Podiums 4) Abstimmung für Lösungsvorschlag
10		<p><b>Frankfurter Straße: Fahrleitung</b></p> <p>1) Anlieger und Eigentümer</p> <p>2) Fahrleitung: Die Anwohner bevorzugen eine Befestigung der Fahrleitung an der eigenen Fassade.</p>	<p>3) Aus technischen Gründen ist das nicht möglich. Die Fassaden bzw. die Gebäude sind sehr alt und die neuen, höheren Lasten der Fahrleitung können an den Gebäuden rechnerisch nicht nachgewiesen werden.</p> <p>4) Die Grundkonzeption und die Variantenuntersuchung der Fahrleitung werden im Erläuterungsbericht der Entwurfsplanung (einschl. Fotomontagen) beschrieben.</p>
12		<p><b>Frankfurter Straße: Gemeinsamer Geh- und Radweg</b></p> <p>1) Radfahrer/ Fußgänger</p> <p>2) Gemeinsame Nutzung des Geh- und Radweges: Die Verkehrsbeteiligten befürchten, dass das zügige Fahren der Radfahrer zu Unfällen führen könnte.</p> <p>So eine Situation wie im Bild links dargestellt ist, soll vermieden werden.</p>	<p>3) Für Radfahrer besteht keine Benutzungspflicht des Gehweges (Radfahrer frei). Die Platzverhältnisse lassen keinen weiteren Radverkehrstreifen bzw. Schutzstreifen zu.</p> <p>Der gemeinsame Geh- und Radweg ist breiter als der heutige Bestand.</p> <p>4) Für Radfahrer besteht laut Planung die Möglichkeit bei Gehweg, Radfahrer frei, den Gehweg oder die Fahrbahn zu benutzen. Der Vorgang</p>



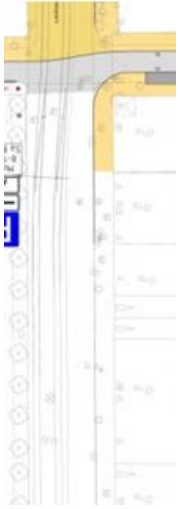

Ifd. Nr.	Lageplan	1) Funktion der Betroffenen 2) Konflikt / Anregung	3) Antwort des Podiums 4) Abstimmung für Lösungsvorschlag
			<p>wird weiter verkehrlich geprüft (zusätzliche Erhebung der Radfahrer und Fußgänger).</p>



Ifd. Nr.	Lageplan	1) Funktion der Betroffenen 2) Konflikt / Anregung	3) Antwort des Podiums 4) Abstimmung für Lösungsvorschlag
13		<p><b>Frankfurter Straße: „Flüstergleise“</b></p> <p>1) Anwohnerin</p> <p>2) Die Beteiligte möchte wissen ob „Flüstergleise“ eingebaut werden.</p>	<p>3) Es werden technisch hochwertige Gleise u.a. mit elastischer Lagerung eingebaut, was zu niedrigeren Lärmemissionen gegenüber heute führt.</p> <p>4) Eine Optimierung der Gleise hinsichtlich Schall und Erschütterung wird geprüft.</p>
14		<p><b>Haltestelle Pallaswiesenstraße</b></p> <p>1) Radfahrer / Fußgänger</p> <p>2) Die Führung des Radweges über das Haltestellenkap wird von schnellen Radfahrern als ungünstig angesehen, Konflikte mit Gehwegnutzern und den Wartenden an der Haltestelle werden erwartet.</p>	<p>3) Für Radfahrer wird ein Haltesignal eingerichtet, damit der Haltestellenbereich von Radfahrern geräumt ist, sobald eine Straßenbahn hält.</p> <p>4) Die Variantenbeschreibung und -abwägung erfolgt im Erläuterungsbericht der Entwurfsplanung / Planfeststellung.</p>


**B) Nachrichtlich: Dokumentation der Diskussionsbeiträge an den Planungstischen**

<p>1</p>		<p><b>Willy-Brandt-Platz - Mathildenplatz</b></p>	
		<p>1) Radfahrer</p> <p>2) Der Abbiegevorgang Richtung Mathildenplatz ist nicht eindeutig und sicher.</p>	<p>3) Kein Vorschlag</p> <p>4) Abstimmung: Es bietet sich zur Lösung des Problems eine vorgezogene Aufstellfläche für links- und rechtsabbiegende Radfahrer gem. Skizze an. Die Aufstellung erfolgt in einem separaten und gekennzeichneten Aufstellbereich an der LSA. Die Radfahrerrfurt für linksabbiegende Radfahrer Richtung City-Tunnel wird im Lageplan markiert dargestellt.</p>
<p>2</p>		<p><b>Mathildenplatz</b></p>	
		<p>1) Radfahrer</p> <p>2) Weiterführung Mathildenplatz West.</p>	<p>3) Vorschlag: Wegfall einer Fahrspur in den Tunnel, dafür Radstreifen mit Führung auf Taxen-Zufahrt am RP, rechts von Tunneleinfahrt.</p> <p>4) Abstimmung: Der Lösungsvorschlag verlagert nur das Problem, dass der Radfahrer in Richtung Luisenplatz ab der Einfahrt in den Citytunnel auf die linke Seite (Fahrtrichtung Süden) der Einfahrt geführt werden müssen. Eine Überleitung müsste dann an der Kreuzung Mathildenplatz West - Bleichstraße über die signalgesicherten Fußgänger-Lichtsignalanlage erfolgen.</p>

			Aus den bisherigen Festlegungen / Planung erfolgt die Führung wie in der rechten Skizze dargestellt.
--	--	--	--


<p>3</p>		<p><b>Mathildenplatz</b></p>	
		<p>1) Radfahrer 2) Weiterführung Mathildenplatz Ost.</p>	<p>3) Vorschlag: Verkehrsfreigabe für Radverkehr Mathildenplatz-Ost in Gegenrichtung. 4) Abstimmung: Die Freigabe von Radverkehr entgegen der Einbahnstraße kann nur bei geringem Verkehrsaufkommen zugelassen werden. Die Führung der Radfahrer in Richtung Süden erfolgt durch die rechts parallel liegende Schleiermacherstraße.</p>
<p>4</p>		<p><b>Frankfurter Straße: Markierung Fahrbahntrennung</b></p>	
		<p>1) Verkehrsclub 2) Leitlinie wirkt beschleunigend.</p>	<p>3) Vorschlag: Verzicht auf Leitlinie. 4) Abstimmung: Da sich die Gleise nicht in Fahrbahnmitte befinden, ist eine Leitlinie empfehlenswert.</p>

5		<b>Frankfurter Straße: Höhe Alicenstraße 2 und Herrngarteneingang</b>	
		<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Anlieger Johannisviertel</li> <li>2) Verbreiterung des Fußgängerüberweges zum Herrngarteneingang aufgrund des hohen Querungsbedarfs (Kita).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3) Vorschlag: Wegfall eines weiteren Stellplatzes und Verbreiterung des Fußgängerüberweges.</li> <li>4) Abstimmung: Der Fußgängerüberweg wird behindertengerecht (FSA mit Bedarfsanforderung) ausgestattet, damit die Verlängerung der Grünzeit angefordert werden kann.</li> </ol>
6		<b>Frankfurter Straße 46: gegenüberliegende Zuwegung Herrngarten (Nordausgang)</b>	
		<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Anwohner</li> <li>2) Radfahrer von Norden erreichen die Zuwegung nicht. Radfahrer von Süden kollidieren mit Fußgängern, die aus der Zuwegung kommen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3) Keine Vorschläge</li> <li>4) Abstimmung: Radfahrer von Norden können künftig auf dem Schutzstreifen bis zur Alicenstraße fahren und dort direkt oder indirekt nach links in den Herrngarten abbiegen. Zuwegung Nord eignet sich grundsätzlich nicht für Radfahrer wegen der Sichtverhältnisse. Der Geh- und Radweg weg gegenüber dem Bestand vor der Pforte um ca. 1,0 m auf 3,5 m verbreitert, sodass sich die Situation gegenüber heute verbessert. Nach weitergehender Abwägung wurde die Anordnung eines Schutzstreifens im Bereich des Nordausganges geprüft und kann umgesetzt werden.</li> </ol>

7		<p><b>Haltestelle Pallaswiesenstraße</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Verkehrsclub, Stadtverordnete</li> <li>2) Verlängerung der Umsteigebeziehung Straßenbahn / Bus.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3) Vorschlag: Linksabbiegen aus Frankfurter Straße grundsätzlich verbieten.</li> <li>4) Abstimmung: Sinnvolle Umsteigevorgänge bestehen hauptsächlich in der Relation Weiterstadt ↔ Arheilgen/Kranichstein. Die Verlängerung des Umsteigewegs fällt mit 30 m verhältnismäßig gering aus. Das Linksabbiegen in die Pallaswiesenstraße aus Richtung Süden ist für den Busverkehr zwingend aufrecht zu halten. Eine Einschränkung der Fahrbeziehung führt zu Umwegen für Anwohner, belastet die anschließenden Knotenpunkte und Wohnwege. Die barrierefreie Haltestellenlage am Knotenpunkt ist höhentechisch nicht möglich.</li> </ol>
---	---	---	---



8		<b>Haltestelle Pallaswiesenstraße stadteinwärts: gegenüberliegender Grünstreifen</b>	
		<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Verkehrsclub</li> <li>2) Gehweg entspricht nicht dem Regelwerk. Begegnung nicht möglich.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3) Vorschlag: Breiten von Grünstreifen und Gehweg tauschen.</li> <li>4) Abstimmung: Ein Tausch ist nicht möglich, die Bäume müssten komplett entfallen, weil für diese dann keine ausreichenden Lebensbedingungen mehr bestehen.</li> </ol>
9		<b>Haltestelle Pallaswiesenstraße: angehobene Radwege</b>	
		<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Verkehrsclub</li> <li>2) Angehobene Radwege für schnelle Radfahrer unzumutbar. Signale für Radfahrer werden missachtet.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3) Vorschlag: Keine Benutzungspflicht der Radwege. Keine Vorschläge hinsichtlich der Haltestellensicherung gegenüber den Radfahrern.</li> <li>4) Abstimmung: Die Haltestellensicherung ist ausreichend, sollte bei häufigen Verstößen nach Möglichkeit kontrolliert werden.</li> </ol>
10		<b>Haltestelle Pallaswiesenstraße stadtauswärts: Radwegende</b>	
		<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Verkehrsclub</li> <li>2) Zusammenführung Radweg und Fahrstreifen kritisch.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3) Vorschlag: Radweg nach Zufahrt Richtung Gehweg verbreitern.</li> <li>4) Abstimmung: Die aktuelle Entwurfsplanung verzichtet auf ein Rundbord nördlich der Haltestelle und sieht ein normales Hochbord vor. Es wird die</li> </ol>

			<p>Auffassung vertreten, dass ein baulich geschützter Übergang des Radwegs in den Schutzstreifen vorliegt. Die vorgeschlagene abrupte Verbreiterung des Radwegs am unmittelbaren Haltestellenende entspricht nicht der Fahrlinie der Radfahrer und kann die Radfahrer aus dem Sichtfeld des motorisierten Verkehrs führen. Die Planung kann allerdings dahingehend optimiert werden, dass die Verziehung des Radwegs zur Seite steiler, d.h. auf einer kürzeren Länge erfolgt.</p>
11		<p><b>Bismarckstraße-Ost</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Anlieger</li> <li>2) Stellplatzanzahl an der Bismarckstraße (nördliche Seite) erhöhen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3) Vorschlag: Grunderwerb Bismarckstraße 29 bis 51 und Wilhelm-Leuschner-Straße 2A zur Herstellung eines „Parkstreifens“ nördlich der Bismarckstraße.</li> <li>4) Abstimmung: Im B-Plan N19.1 Sieboldstraße sind die Vorgartenzone und Straßenverkehrsflächen festgehalten, die in dieser Lage nicht geändert werden dürfen.</li> </ol>

12



### Willy-Brandt-Platz

- 1) Anlieger
- 2) Kritische Engstelle Radfahrer / Fußgänger/Fahrgäste in Höhe des Fahrleitungsmastes O8.
- 3) Vorschlag 1: Versetzen des O8
 

Vorschlag 2: Verrücken der gesamten Haltestelle nach Süden.

Vorschlag 3: Öffnung der südlichen Herrngartenmauer (etwa in Höhe der Stelle, wo der in blau eingezeichnete Leitstreifen auf die Mauer trifft (blauer Kreis) und Schaffung eines neuen Gehweges im Herrngarten (blaue Linien), damit diese Verbindung für Fußgänger attraktiver wird.
- 4) Abstimmung:
 

zu 1: Der Fahrleitungsmast O8 wird zur Verringerung der Engstelle versetzt

zu 2: Die Gleis- und Haltestellengeometrie lässt das Verrücken der gesamten Haltestelle in Richtung Süden nicht zu.

zu 3: Der Vorschlag wird von Seiten des Grünflächenamts und Stadtplanungsamts, Abt. Denkmalpflege abgelehnt, da es sich um den denkmalge-

			<p>schützten Teil der Mauer handelt. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wird geprüft wie hoch der Anteil des zu erwartenden Fuß- und Radverkehr tatsächlich werden wird.</p>
--	--	--	--

13



### Willy-Brandt-Platz

- 1) Anlieger
- 2) Umständliche Führung des Radfahrers von Ost nach West: umwegige oder zweimalige Querung der Kz-Fahrbahn und ungünstiger Winkel zum Überqueren der Gleise.


- 3) Vorschlag 1: FSA-Furt weiter nach Süden schieben oder weitere Furt einrichten.



Vorschlag 2: Durch Steine hervorheben, welcher Weg für Radfahrer günstig ist.

- 4) Abstimmung:
  - zu 1: die FSA-Furt weiter nach Süden zu schieben oder neu zu errichten, ist aufgrund von mangelnder Aufstellflächen und ungünstiger Fahrbeziehungen nicht möglich.

zu 2: Die Umsetzung des Vorschlages wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

<p>14</p>		<p><b>Frankfurter Straße</b></p> <p>1) Anlieger</p> <p>2) Gemeinsamer Geh- und Radweg: Konflikt zwischen Fußgänger und Radfahrer wegen schmalen Raum.</p> <p>3) Vorschlag 1: Öffnung der südlichen Herrngartenmauer und Schaffung eines neuen Gehweges im Herrngarten, damit diese Verbindung für Fußgänger attraktiver wird.</p> <p>Vorschlag 2: Einrichtung eines östlichen Schutzstreifens in der Frankfurter Straße in nördliche Fahrtrichtung für den Radfahrer mit „Schrammbord“ neben der Herrngartenmauer und Führung des Fußgängers auf der Westseite bzw. im Herrngarten.</p> <p>5) Abstimmung:</p> <p>zu 1: Der Vorschlag wird von Seiten des Grünflächenamt und Stadtplanungsamt, Abt. Denkmalpflege abgelehnt, da es sich um den denkmalgeschützten Teil der Mauer handelt. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wird geprüft wie hoch der Anteil des zu erwartenden Fuß- und Radverkehr tatsächlich werden wird.</p> <p>zu 2: Die Anordnung eines Gehweges entlang der Herrngartenmauer ist unverzichtbar.</p>
-----------	---	--