

Federf. Stadtamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

Vorlage für den	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Tum	22.09.2011	

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Maßnahmen für den Radverkehr

hier: Markierungen von Schutzstreifen in verschiedenen Straßen des Stadtgebietes

Begründung:

In der Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses am 17. Juni 2010 hat die Verwaltung in Beantwortung eines Antrags nach § 7 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt Gladbeck und seine Ausschüsse einen Bericht zum Thema „Förderung des Radverkehrs – Vorbereitung von Markierungsmaßnahmen“ abgegeben. In dem Bericht wurden u.a. die aktuellen Aktivitäten der Verwaltung zu dem Thema dargelegt:

- Markierung von Schutzstreifen in der Schultenstraße (ca. 1.250m)
- Vorgesehene Markierung von Schutzstreifen in der Frentroper Straße (ca. 1.400 m)

Beide Maßnahmen sind zwischenzeitlich umgesetzt. In der damaligen Ausschusssitzung wurden weitere mögliche Markierungsmaßnahmen im städtischen Straßennetz aufgezeigt.

Exkurs: Straßenverkehrsordnung / Führung des Radverkehrs

Der Umgang mit dem Radverkehr wurde bereits im September 1997 durch eine umfangreiche Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) grundlegend neu gehandhabt. Die damalige Änderung wurde daher auch vielfach als Fahrrad-Novelle bezeichnet. Unterschiedlichste Elemente der Radverkehrsförderung wurden in ihr geregelt, so z.B. die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Öffnung von Einbahnstraßen, die Radwegebenutzungspflicht und die Einführung von Schutzstreifen. Auf Grund der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. hatte die Stadt Gladbeck bereits im Rahmen des Modellprojektes Fahrradfreundliches Gladbeck intensiv eine Vielzahl dieser StVO-Regelungen im städtischen Straßennetz angewandt. Insbesondere mit dem Einsatz von Schutzstreifen wurden sehr positive Erfahrungen gemacht. (Im Gegensatz zu einem straßenverkehrsrechtlich ausgeschilderten Radweg bzw. Radfahrstreifen mit StVO-Zeichen 237 handelt es sich bei einem Schutzstreifen um einen durch eine unterbrochene Leitlinie abmarkierten Teil der Fahrbahn, der dem Fahrradfahrer einen Schutzraum zum Befahren zuweist.) (Weitergehende Erläuterungen hierzu s.u.)

Mitzeichnungen					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordneter	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Im September 2009 wurde die StVO erneut geändert, mit der Zielsetzung zum einen den so genannten Schilderwald zu lichten und zum anderen einen weiteren Beitrag zur Sicherheit des Fahrradverkehrs zu leisten. Hierfür wurden die Radverkehrsvorschriften gestrafft und vereinfacht, um den zuständigen Behörden mehr Handlungsspielräume und eine größere Flexibilität zu ermöglichen. Die Anordnung benutzungspflichtiger Radwege darf nur noch erfolgen, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs erforderlich ist. Im April 2010 wurde diese StVO-Änderung aus formellen Gründen allerdings für nichtig erklärt. Eine Neufassung soll im Herbst dieses Jahres erfolgen.

Im Herbst 2010 traf das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig auf Grund der Klage eines Radfahrers gegen die Ausschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs durch die Stadt Regensburg eine wegweisende Entscheidung: Kommunen dürfen Fahrradfahrer nur in besonderen Fällen zwingen, Radwege zu nutzen - und zwar dann, wenn es an der Stelle eine größere Gefahr gibt, die das normale Risiko des Straßenverkehrs "erheblich übersteigt".

Das Urteil wurde von vielen Fahrradfahrern, die täglich mit dem Fahrrad unterwegs sind, begrüßt, da die Fahrt auf vorhandenen Radwegen - meist im schlechten Zustand - häufig sehr beschwerlich ist. Oft fehlen in Kreuzungsbereichen besondere Radverkehrsführungen. Vielfach muss sich der Radfahrer den Weg mit den Fußgängern teilen und daher vorsichtig und langsam fahren.

Als weitere „Hilfestellung“ für die kommunale Arbeit an einem attraktiven Radverkehrsnetz wurde Ende 2010 die ERA, Empfehlung für Radverkehrsanlagen, von der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Köln herausgegeben. Sie löst die Richtlinie aus dem Jahr 1995 ab. Für die Verkehrsplaner stellt sie eine verbindliche Arbeitsgrundlage für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen dar. Im Juni 2011 wurde die ERA 2010 per Erlass durch das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW für die Anwendung an Bundes- und Landesstraßen eingeführt. Den Kommunen wird die Anwendung generell empfohlen. Die Bezirksregierung ist aufgefordert, bei zukünftigen Fördermaßnahmen nach den Richtlinien des kommunalen Straßenbaus die Einhaltung der ERA-Standards zur Auflage zu machen. Nicht mehr Fördervoraussetzung ist ab sofort, dass die Benutzungspflicht einer Radverkehrsanlage angeordnet wird.

Die Attraktivität eines kommunalen Radwegenetzes wird von verschiedenen Faktoren bestimmt. Die Verkehrssicherheit (objektiv wie subjektiv) spielt dabei eine maßgebliche Rolle. Unfalluntersuchungen zeigen, dass die Radfahrer dort am sichersten sind, wo Autofahrer sie im Blick haben. Dies soll auch bei der Planung von Radverkehrsführungen berücksichtigt werden. In den neuen Richtlinien (ERA 2010) sowie in den Veränderungen der StVO kommt dies deutlich zum Ausdruck. Bei der Wahl geeigneter Führungsformen des Radverkehrs an Straßen sind Stärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs entscheidende Bestimmungsgrößen. Die bislang gültigen Einsatzgrenzen für den Mischverkehr von Fahrradfahrern und Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn sowie für die Anlage von Schutzstreifen sind erweitert worden, verbindliche Kfz-Mengen werden nicht mehr vorgegeben. Damit sind die Handlungsspielräume bei der Führung des Radverkehrs erweitert worden.

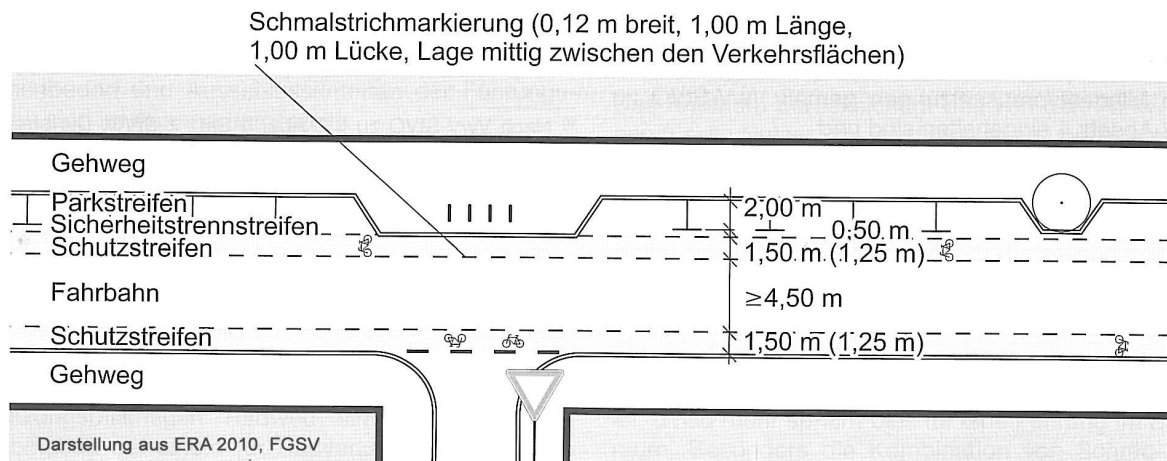
Situation in Gladbeck

Innerhalb von Gladbeck sind seit 1994 die Straßen in den Wohngebieten als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. In diesen temporeduzierten Straßen ist in der Regel eine gesonderte Führung des Radverkehrs auf eigenen Radwegen grundsätzlich nicht erforderlich.

Wesentlich ist daher die gesicherte Führung des Radverkehrs entlang der Verbindungs- und Hauptverkehrsstraßen. Hier weist das Gladbecker Radwegenetz bereits ein umfangreiches Angebot in unterschiedlichster Qualität auf. Größere Netzlücken sind dabei im städtischen Straßennetz nicht vorhanden. Durch die aktuelle Rechtsprechung zur Führung des Radverkehrs in Straßen sowie auf Grund des überarbeiteten Regelwerks (ERA 2010) besteht die Verpflichtung zur Überprüfung und Anpassung der bestehenden Radverkehrsanlagen.

Schutzstreifen für den Fahrradfahrer

Ob eine Führung des Radverkehrs in der Fahrbahn geeignet und verträglich ist, hängt zum einen von der Kfz-Belastung und den gefahrenen Geschwindigkeiten ab und zum anderen von der vorhandenen Fahrbahnbreite. Nach den Empfehlungen der ERA 2010 soll bei Fahrbahnbreiten von 7,50 m und mehr der Einsatz von Schutzstreifen geprüft werden. Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und er darf nur im Bedarfsfall von Kraftfahrzeugen überfahren werden (z.B. bei Begegnung mit Lkw). Bei hohem Lkw-Anteil (mehr als 1000 Lkw am Tag) sollen Schutzstreifen nicht zur Anwendung kommen. Schutzstreifen werden nicht beschildert. Fahrzeuge dürfen nicht auf dem Schutzstreifen parken. Die Markierung von Schutzstreifen erfolgt entsprechend der beigefügten Grafik. Die Zweckbestimmung von Schutzstreifen soll durch Fahrbahnmarkierungen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht werden. Die Regelbreite beträgt 1,50 m, mindestens aber 1,25 m. Die Breite des zwischen den Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m betragen. Damit ist ein Begegnen von Pkw möglich.



Aktuell vorgesehene Markierungsmaßnahmen für den Radverkehr im Stadtgebiet

Die Verwaltung hat für vier verschiedene Straßenabschnitte im Stadtgebiet die Führung des Radverkehrs mittels der Markierung von Schutzstreifen in der Fahrbahn geprüft und entsprechende Pläne erstellt. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte:

Postallee

Auf Grund der vor kurzem erneuerten Fahrbahndecke besteht die Möglichkeit/Notwendigkeit einer neuen Fahrbahnmarkierung in der Postallee. Dabei ist es sinnvoll, gleichzeitig auch die aktuelle Radverkehrsführung zu überprüfen. Zur Zeit wird der Radverkehr im Seitenraum auf eigenen Radwegen, die eine Breite von ca. 2 m aufweisen, geführt. Der Zustand der Radwege ist von unterschiedlicher Qualität, bis auf einige Abschnitte (z. B. in Fahrtrichtung Innenstadt zwischen der Hermannstraße und der Mittelstraße) ist er im Wesentlichen befahrbar, im Bereich der einmündenden Straßen wird der Radweg jeweils auf Fahrbahnniveau abgesenkt.

Die Kfz-Belastung in der Postallee liegt bei ca. 5.500 Kfz/Tag. Auf Grund der aktuellen Rechtsprechung ist die bestehende Radwegebenutzungspflicht für die vorhandenen Radwege entlang der Postallee aufzuheben, da ein besonderes Schutzbedürfnis zur Führung des Radfahrers im Seitenraum durch die örtliche Verkehrssituation nicht gegeben ist. Somit kann der Radfahrer zukünftig in der Fahrbahn fahren, die Benutzung des bisherigen Radwegs ist weiterhin erlaubt.

Um den zukünftig im Fahrbahnraum verkehrenden Radfahrern eine erkennbare und durchgängige Führung zu bieten und damit auch den anderen Verkehrsteilnehmern das zulässige Befahren der Fahrbahn mit dem Rad zu verdeutlichen, beabsichtigt die Verwaltung Schutzstreifen für den Fahrradverkehr in der Fahrbahn abzumarkieren.

Die vorgesehene Maßnahme wurde mit den zuständigen Fachdienststellen der Verwaltung sowie der Polizei abgestimmt. Die Maßnahme wurde grundsätzlich befürwortet.

In der Postallee sollen daher im Abschnitt von der Einmündung an der Konrad-Adenauer-Allee bis zum Kreisverkehr an der Humboldtstraße beidseitige Schutzstreifen in einer Breite von jeweils 1,50 m abmarkiert werden.

Zur Einfädelung des Radfahrers von / auf die vorhandenen Radwege im nördlichen Bereich der Postallee sollen keine neue Absenkungen gebaut, sondern vorhandene Grundstückszufahrten genutzt werden. Eine komfortable und sichere Überfahrt an diesen Stellen wird sichergestellt.

Die Neumarkierung in der Postallee ist für Anfang Oktober vorgesehen.

Der Kreuzungsbereich Postallee / Konrad-Adenauer-Allee liegt im Zuständigkeitsbereich des Landesbetriebs Straßen NRW. Die vorhandene Signalisierung ist vor allem für Fußgänger und Radfahrer verbesserungsbedürftig. Im Falle einer direkteren Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich sind hier weitere Ummarkierungen und bauliche Maßnahmen erforderlich. Diese sollen zunächst mit dem Landesbetrieb erörtert werden.

Dorstener Straße

Die Notwendigkeit zur Überprüfung der Radverkehrsführung in der Dorstener Straße hat sich nach Durchführung winterbedingter Fahrbahnsanierung ergeben, da hierdurch bestehende Markierungen zur Führung des Radverkehrs im Bereich der Mittelinseln nicht mehr durchgängig vorhanden sind. Es wurde daher angeregt zu prüfen, ob es sinnvoll und angebracht ist, in der Dorstener Straße Schutzstreifen zur Führung des Radverkehrs zu markieren.

Die Verwaltung hat daraufhin eine Planung mit Schutzstreifen in der Dorstener Straße erstellt. Dabei zeigte sich, dass eine durchgängige Markierung der Schutzstreifen nicht möglich ist, da im Bereich der Mittelinseln notwendige Fahrbahnbreiten nicht vorhanden sind, um richtlinienkonform Schutzstreifen zu markieren.

In der Abstimmung der Maßnahme mit den beteiligten Fachdienststellen und der Polizei wurde die Sinnhaftigkeit der Schutzstreifen-Markierung intensiv diskutiert. Im Ergebnis verständigte man sich darauf, eine Schutzstreifen-Markierung in der Dorstener Straße

nicht vorzusehen. Die Notwendigkeit, dem Fahrradfahrer diese Schutzbereiche zuzuweisen, wird auf Grund der gegebenen Verkehrssituation nicht gesehen. Der Radverkehr ist immer schon im Fahrbahnraum geführt worden, nur in den Mittelinselbereichen bestand die Möglichkeit der seitlichen Umfahrung der Engstelle.

In der Dorstener Straße ist zur Zeit in Gänze keine neue Fahrbahndecke vorgesehen. In den nächsten Jahren werden zudem weitere Sanierungsarbeiten im Fahrbahnbereich erforderlich. Das Erscheinungsbild der Fahrbahn wird daher für die nächsten Jahre eher uneinheitlich sein.



Die Verwaltung schlägt daher vor, keine durchgängigen Schutzstreifen in der Dorstener Straße zu markieren. Nur im Bereich der Mittelinseln sollen die damals gebauten Umfahrungen für den Radfahrer gesondert durch eine kurze Markierung gesichert werden, und zwar dort, wo der Fahrradfahrer wieder in die Fahrbahn gelangt. Hier soll analog eines Schutzstreifens eine Markierung vorgesehen werden, die auch den ausschließlich in der Fahrbahn fahrenden Radfahrer berücksichtigt.

Tunnelstraße

Im Abschnitt zwischen der Feldhauser Straße und der Redenstraße muss die Fahrbahn der Tunnelstraße einschließlich Unterbau erneuert werden. Ebenso muss die Brücke der Tunnelstraße über die Bahnlinie saniert werden. Es ist daher im Vorfeld geprüft worden, ob der für die Verkehrsabwicklung in diesem Teil der Tunnelstraße ungünstige Straßenraumquerschnitt optimiert werden kann.

Die Tunnelstraße hat heute eine Fahrbahnbreite von durchgängig 7,50 m. Daran schließen sich in den Seitenräumen jeweils 1,25 m breite "andere Radwege" (ohne Benutzungspflicht) und 2,35 bzw. 2,45 m breite Gehwege an. In den Gehwegen sind Baumstandorte mit 1,20 bzw. 1,30 m breiten Baumbeeten untergebracht. Parken ist durchgängig nur am nördlichen Fahrbahnrand zulässig (Angebot für ca. 25 Fahrzeuge). Auf der südlichen Seite der Fahrbahn gilt ein eingeschränktes Haltverbot. Für den fließenden Verkehr steht damit noch eine nutzbare Breite von ca. 5,50 m zur Verfügung. Die Tunnelstraße wird täglich von ca. 4.000 Kfz befahren.

Die aktuellen Probleme in der Verkehrsabwicklung liegen in der geringen nutzbaren Fahrbahnbreite für den Begegnungsverkehr der Kfz und in den deutlich zu schmalen Radwegen, die im Bereich von Grundstückszufahrten wegen der dort gesetzten Schrägbordsteine z.T. nur eine nutzbare Breite von 0,60 m haben.

Die vorhandenen Straßenbäume befinden sich in einem sehr guten, vitalen Zustand; sie sollen auf jeden Fall erhalten bleiben.

Die vorhandenen Seitenbereiche (Rad- und Gehwege) der Tunnelstraße befinden sich tiefbautechnisch ebenfalls in einem weitgehend guten Zustand.

Zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung in der Tunnelstraße soll der Straßenraum wie folgt neu aufgeteilt werden:

Die vorhandene Fahrbahn mit einer Gesamtbreite von 7,50 m wird vom ruhenden Verkehr freigeräumt. Auf die Fahrbahn werden beidseitig jeweils 1,50 m breite Schutzstreifen für Radfahrer aufmarkiert. In der Mitte der Fahrbahn verbleibt damit ein 4,50 m breiter Fahrbahnraum, der für den Begegnungsfall Pkw / Pkw ausreicht.

Im Zuge der Sanierung der Fahrbahn einschließlich des Unterbaus soll die Fahrbahndecke um einige Zentimeter angehoben werden, um so zukünftig das Parken im Bereich des heutigen Radweges zu ermöglichen. Das Parken soll im Bereich des heutigen Radweges zwischen den Bestandsbäumen angeordnet werden. An beiden Straßenseiten zusammen werden so ca. 22–25 Stellplätze ermöglicht. Neben parkenden Fahrzeugen würde für Fußgänger ein Gehwegbereich in einer Breite von jeweils 1,50 bzw. 1,60 m verbleiben.

Die Baumaßnahme wird in Kürze umgesetzt, die Markierungen könnten je nach Wetterlage noch im Herbst 2011 erfolgen.

Kirchhellener Straße

Die unbefriedigende Situation für den Radverkehr in der Kirchhellener Straße, insbesondere im Abschnitt zwischen der Lohstraße und der Kreuzung mit der Hege- / Marcq-en-Baroeul-Straße, ist in den zurückliegenden Jahren häufig thematisiert worden. Die Verwaltung ist aufgefordert worden, die Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr zu prüfen. Der Radverkehr in der Kirchhellener Straße wurde in früheren Jahren im Seitenraum durch Abmarkierung im Gehwegbereich geführt und entsprechend beschildert. Mit der StVO-Novelle 1997 wurde die Benutzungspflicht für die Führung im Seitenraum aufgehoben. Die bisherige Führung ist seitdem als „anderer Radweg“ eingestuft, der benutzt werden kann, aber nicht muss.

Die meisten Fahrradfahrer fahren weiterhin im Seitenraum, für einen Großteil der Strecke entlang der Kirchhellener Straße ist dies weitgehend unproblematisch. Unbefriedigend stellt sich die aktuelle Situation heute insbesondere in folgenden Bereichen dar:

- Im Kreuzungsbereich mit der Berliner-/Josefstraße fehlt die eindeutige und klare Radverkehrsführung.
- Im Abschnitt zwischen der Lohstraße und der Kreuzung mit der Hege- / Marcq-en-Baroeul-Straße teilen sich Fußgänger und Radfahrer eine Gehwegfläche von ca. 3,5 m, wobei in der für den Fahrradverkehr gekennzeichneten Fläche zudem die Masten für die Straßenbeleuchtung untergebracht sind.
- In Höhe der Lohstraße ergeben sich auf Grund der begrenzten Seitenraumfläche und der eingeschränkten Sichtbeziehungen immer wieder problematische Begegnungssituationen.

Die Verwaltung hat einen Entwurf für die Markierung von Schutzstreifen in der Kirchhellener Straße erarbeitet. Mit der Planung kann eine durchgängige Führung der Radfahrer in der Fahrbahn angeboten werden. Die Verkehrsbelastung in der Kirchhellener Straße liegt bei ca. 10.000 Kfz/Tag (Zählung im Juni 2008). Entsprechend der ERA 2010 wird bei dieser Belastung eine Führung des Radverkehrs mittels Schutzstreifen als geeignet erachtet,

begleitend kann der vorhandene Gehweg durch Zusatzbeschilderung für den Radverkehr freigegeben werden (Radfahrer frei).

Eine Besonderheit bei der Planung ergibt sich auf der nördlichen Straßenseite im Abschnitt zwischen der Kreuzung mit der Hege- / Marcq-en-Baroeul-Straße und der Bushaltestelle „Hegestraße“ (in Höhe Kirchhellener Straße 16/18). Hier ist weiterhin eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum als getrennter Rad- und Gehweg (StVO-Zeichen 241) vorgesehen. Die in diesem Abschnitt vorhandenen 3 Laternenstandorte müssen daher versetzt werden. Nach der Bushaltestelle „Hegestraße“ ist ein Übergang des Radwegs auf den Schutzstreifen in der Fahrbahn baulich herzustellen.

Der Grund für diese abschnittsweise Führung des Radfahrers im Seitenraum liegt in der vorhandenen baulichen Ausgestaltung der Bushaltestelle „Hegestraße“.

Die vorgesehene Maßnahme wurde mit den zuständigen Fachdienststellen der Verwaltung sowie der Polizei abgestimmt. Die Maßnahme wurde grundsätzlich befürwortet. Die Verwaltung schlägt daher vor, eine Schutzstreifen-Markierung in der Kirchhellener Straße vorzusehen.

Mit der veränderten Führung des Radverkehrs in den Kreuzungsbereichen ist allerdings auch eine Anpassung der vorhandenen Lichtsignalisierung verbunden. Die Verwaltung prüft zur Zeit, ob eine Anpassung mit der vorhandenen technischen Ausstattung der LSA möglich ist und welche Kosten hiermit verbunden sind. Ferner werden die Kosten für die zusätzlichen baulichen Veränderungen ermittelt.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in der Kirchhellener Straße im Gegensatz zu den anderen genannten Straßen keine komplett neue Fahrbahndecke eingebaut wurde und auch kurzfristig nicht vorgesehen ist. Um den Radfahrer hier gesichert auf Schutzstreifen zu führen, ist mit der Neumarkierung – und der dafür vorgesehenen Demarkierung und Ausbesserung der Fahrbahn in Teilbereichen – ein wesentlich höherer finanzieller Aufwand verbunden.

Zur konkreten Umsetzung der Maßnahme wird die Verwaltung daher gesondert in einer der nächsten Sitzungen des Stadtplanungs- und Bauausschusses berichten.

Die für die einzelnen Straßenabschnitte erarbeiteten Entwurfspläne werden in der Sitzung vorgestellt und erläutert. Die jeweiligen Straßenquerschnitte (Bestand / Planung) sind der Vorlage beigelegt.

Anlagen:

- Übersichtsplan geplante Schutzstreifen
- Postallee Straßenraum-Querschnitt Bestand / Planung
- Dorstener Straße Straßenraum-Querschnitt Bestand
- Tunnelstraße Straßenraum-Querschnitt Bestand / Planung
- Kirchhellener Straße Straßenraum-Querschnitt Bestand / Planung

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Da die vorgesehenen Markierungen für die Postallee, Dorstener Straße und Tunnelstraße im Rahmen von Straßensanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, entstehen hierfür nur geringe Mehrkostenanteile. Für die einzelnen Straßen(-abschnitte) entstehen folgende zusätzliche Markierungskosten:

Postallee ca. 3.000 Euro
Dorstener Straße ca. 1.000 Euro
Tunnelstraße ca. 2.500 Euro

Konkrete Angaben zur Kirchhellener Straße werden zur Zeit noch ermittelt.

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	6.500,00
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Beschlussentwurf:

1. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss stimmt der vorgesehenen Schutzstreifen-Markierung in der Postallee zu.
3. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss stimmt der vorgesehenen Schutzstreifen-Markierung in der Tunnelstraße zu.

Der Bürgermeister
I.V.

Tum
Stadtbaurat

In der Sitzung des

☒ _____-Ausschusses

☒ Rates

☒ Haupt- und Finanzausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: