STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 2377/2021

13. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sachantragsnr.	Sanierung B2 Augsburger Straße - Entscheidungen Einbahnstraße in südlicher Maisacher Straße und Entfall von Kfz-Stellplätzen		
TOP - Nr.		Vorlagenstatus	öffentlich
AZ:		Erstelldatum	11.03.2021
Verfasser	Gessner, Claudia	Zuständiges Amt	Amt 4 Amt 3
Sachgebiet	41 Stadtplanung, Bauleitplanung, Verkehrsplanung	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:	

Beratungsfolge		Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau	Entscheidung	08.02.2022	Ö

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau beschließt:

1) Der südliche Teil der Maisacher Straße zwischen Kapellenstraße und Augsburger Straße bleibt weiterhin für beide Fahrtrichtungen nutzbar. Es soll keine Einbahnstraße eingeführt werden. Trotzdem sind Möglichkeiten zu prüfen, wie die Radverkehrsführung mind. in Richtung Zentrum verbessert und eine Verkehrsberuhigung erreicht werden kann.

2) Auf der westlichen Seite der Augsburger Straße zwischen der Marthabräustraße und der Philipp-Weiß-Straße sind mindestens zwei Stellplätze für Lieferverkehr einzuplanen. Die übrigen Kfz-Stellplätze können entfallen. Vorhandene Flächen, die nicht zwingend für die Verkehrsflächen benötigt werden, sollen nach Möglichkeit begrünt und/oder städtebaulich aufgewertet werden.

Referent/in		Pötzsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	

Klimarelevanz		mittel		
Umweltauswirkungen		mittel		
Finanzielle Auswirkungen		Ja		
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung		Ja		€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme			€	
Folgekosten			€	

B2 Augsburger Straße – Sanierung zwischen Am Ährenfeld und Maisacher Straße

1) Rückblick/ Projekthistorie

Seit vielen Jahren ist es der Stadt Fürstenfeldbruck ein großes Anliegen, die Radverkehrsführung in der Augsburger Straße zu verbessern und die vorhandene Zweirichtungsführung auf der Ostseite in eine beidseitige, normgerechte Radverkehrsführung zu überführen sowie die vorhandene Lücke in der Radverkehrsführung südlich der Marthabräustraße zu schließen.
Diese Empfehlung spiegelt sich auch in den entwickelten Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans wider (Maßnahme H5 Umgestaltung des Straßenraums entlang der Achse Augsburger Straße/ Münchner Straße, Anlage 1). Es erfolgte keine Einstufung als sog. „Schlüsselmaßnahme“, da das Projekt bereits begonnen wurde und auch nicht direkt durch die Stadt FFB beeinflussbar/steuerbar ist. Die Straßenbaulast liegt beim Staatlichen Bauamt Freising. (StBA).

Im Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau am 09.05.2017 (Sachvortrag 1219/2017) wurde beschlossen, eine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur mittels 1,5m breiten, auf dem Bestand markierten Schutzstreifen in Richtung Zentrum in der Augsburger Straße umzusetzen und somit eine möglichst kostengünstige Variante und Zwischenlösung bis zur endgültigen Sanierung durch das Staatliche Bauamt zu realisieren. Auch im Abschnitt zwischen Philipp-Weiß-Straße und Marthabräustraße sollten beidseitige je 1,5m breite Schutzstreifen markiert werden.

Am 5. September 2017 führte die Unfallkommission einen Ortstermin durch, bei welchem jedoch festgestellt wurde, dass die vorhandene Oberfläche in so einem schlechten Zustand ist, dass hier keine Markierungslösung für den Radverkehr umgesetzt werden kann.

In folgenden Gesprächen zwischen dem Staatlichen Bauamt und der Stadt Fürstenfeldbruck wurde festgelegt, den gegenständlichen Abschnitt in der Bearbeitungsreihenfolge des Staatlichen Bauamts nach vorne zu verlegen und im Jahr 2018 mit der Planung zu beginnen. Weitere Abschnitte der B2, so auch der der Münchner Straße, sollen direkt im Anschluss geplant und saniert werden.

2) Projektstatus

Nach der Ausschreibung und Vergabe der Objektplanung für die Augsburger Straße durch das StBA an das Büro Mayr konnte im Mai 2019 ein erstes Planungsgespräch mit der Stadt FFB durchgeführt werden. Diesem folgten in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen weitere Termine. Im Frühjahr und Sommer 2020 wurden die notwendigen verkehrstechnischen Untersuchungen ausgeschrieben und beauftragt. Die Leistungen hierfür begannen im Oktober 2020.

Aufgrund der zahlreichen, im Projektgebiet enthaltenen Knotenpunkte, von denen einige auch mittels Lichtsignalanlagen gesteuert werden, sowie einiger vorliegender Wünsche und Entwürfe Dritter, welche ebenfalls auf Umsetzbarkeit geprüft werden mussten, konnte erst im Juli 2021 ein Vorentwurf erstellt werden.

Grundsätzlich verfolgt die Planung die Umsetzung von beidseitigen 2,30m breiten Radwegen sowie 2,10 m breiten Gehwegen, soweit die Platzverhältnisse es zulassen. Die Fahrbahnbreite wurde seitens des StBA auf 7,0m festgelegt. Die Anzahl der Kfz-Spuren wurden auf die mindestnotwendigen Spuren reduziert, so dass Spuren aus den Seitenstraßen häufig als Mischfahrstreifen geplant werden konnten, wenn hierfür die Leistungsfähigkeit noch gegeben war. Entlang der B2 wurden Linksabbiegespuren in die Seitenstraßen aufgenommen, da diese zur Erreichung der Leistungsfähigkeit notwendig waren. Dies führt in Kombination mit den erforderlichen Flächen für die Führung der Fußgänger und Radfahrer an einigen Stellen zu notwendigem Grunderwerb, auch wenn die Maße für die Geh- und die Radwege auf Mindestmaße reduziert werden. Hierzu laufen die Verhandlungen.

Ziele der Stadtverwaltung FFB waren

- der Verzicht auf die aktuell vorhandenen Dreiecksinseln in den Knotenpunkten 2 („Abknick der B2“) und 6 (Marthabräustraße/Kapellenstraße), um die Fußgängerführung direkter, einfacher und komfortabler zu gestalten,
- die Planung mindestens einer Mittelinsel im Bereich des KP 3 (Kronprinz-Rupprecht-Straße) zur leichteren und sicheren Querungsmöglichkeit der B2,
- die Berücksichtigung der von der B2 linksabbiegenden Radfahrer,
- die Prüfung der Auswirkungen einer stadtauswärts gerichteten Einbahnstraßenführung im südlichen Bereich der Maisacher Straße (Augsburger Straße bis zur Kapellenstraße) und eine dementsprechend angepasste Planungsmöglichkeit für die Knotenpunkte 6 (Marthabräustraße/ Kapellenstraße mit zusätzlicher Linksabbiegemöglichkeit aus Richtung Kapellenstraße) und 7 (Philipp-Weiß-Straße/ Maisacher Straße mit und ohne Einbahnstraße Maisacherstraße) sowie
- die Öffnung der Philipp-Weiß-Straße für Radfahrer in Gegenrichtung der Einbahnstraße.

Diese Ziele konnten in der Planung weitestgehend umgesetzt oder berücksichtigt werden. Lediglich die Führung der von der B2 linksabbiegenden Radfahrer ist eine große planerische Herausforderung.

In Teilbereichen musste jedoch aufgrund begrenzter Platzverhältnisse auf die Planung gemeinsamer Geh- und Radwege zurückgegriffen werden. Dies betrifft den nördlichen Projektbereich zw. Am Ährenfeld/Malchinger Straße (KP 1) und dem KP 3 (Nordendstraße), die Bereiche hinter den Bushaltestellen und die östliche Führung im Bereich des KP 6 (Marthabräustr./Kapellenstr.).

Für den Vorentwurf wurde im August 2021 ein Sicherheitsaudit seitens des Staatlichen Bauamts durchgeführt und dessen Ergebnisse/Hinweise entsprechend berücksichtigt.
Am 29.11.2021 wurde der aktuelle Planungsstand dem Runden Tisch Radverkehr vorgestellt. Die im Termin getätigten Anmerkungen wurden protokolliert, weitere Fragen und Anmerkungen waren im Nachgang bis zum Jahresende möglich.
Auch diese Hinweise wurden und werden entsprechend geprüft und nach Möglichkeit in die weitere Planung integriert.

<u>In der heutigen Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau soll kein Beschluss über die Planung an sich getroffen werden. Dieser erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Es sind jedoch Entscheidungen zu treffen, die die weitere Ausarbeitung beeinflussen.</u>

3) Notwendige Entscheidungen

Um die Planung weiter ausarbeiten und sich vorwiegend der detaillierten Gestaltung einer Variante zuwenden zu können, benötigt es einige Entscheidungen seitens der Stadt Fürstenfeldbruck.
Diese betreffen die beiden Themen:
- Einbahnstraße in der südlichen Maisacher Straße (Süd-Nord-Führung) und
- Entfall der Kfz-Stellplätze auf der Westseite im Bereich zw. dem KP 6 (Marthabräustr.) und KP 7 (Ph-Weiß-Str.).

a. Einbahnstraße in der südlichen Maisacher Straße

Seit längerer Zeit gibt es den Vorschlag, den südlichen Bereich der Maisacher Straße (zwischen Kapellenstraße und Augsburger Straße) in eine Einbahnstraße umzuwandeln mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung und der Schaffung stadteinwärts führender Radverkehrsinfrastruktur. Dieser wurde auch im Verkehrsentwicklungsplan aufgegriffen und hierfür eine Maßnahme erarbeitet (I5 Änderung der Verkehrsführung im südlichen Abschnitt der Maisacher Straße, Anlage 2). Diese Maßnahme bringt jedoch nicht nur Vorteile, sondern auch einige Nachteile mit sich. Die verschiedenen, von den Auswirkungen der Einbahnstraße betroffenen Themen, sind nacheinander aufgeführt:

Verkehrsberuhigung

- bei einer Einbahnstraßenführung reduziert sich das Verkehrsaufkommen in der südlichen Maisacher Straße um ca. 2.500 Kfz/24h (Verkehrsmodellierung Einbahnstr. Maisacher + Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche im Zentrum, Quelle VEP, Fa. gevas, Präsentation für Lenkungsgruppe 4)
- in der Kapellenstraße und der Augsburger Straße sowie der Feuerhausstraße erhöht sich das Verkehrsaufkommen entsprechend, analog verhält es sich mit der Lärmbelastung

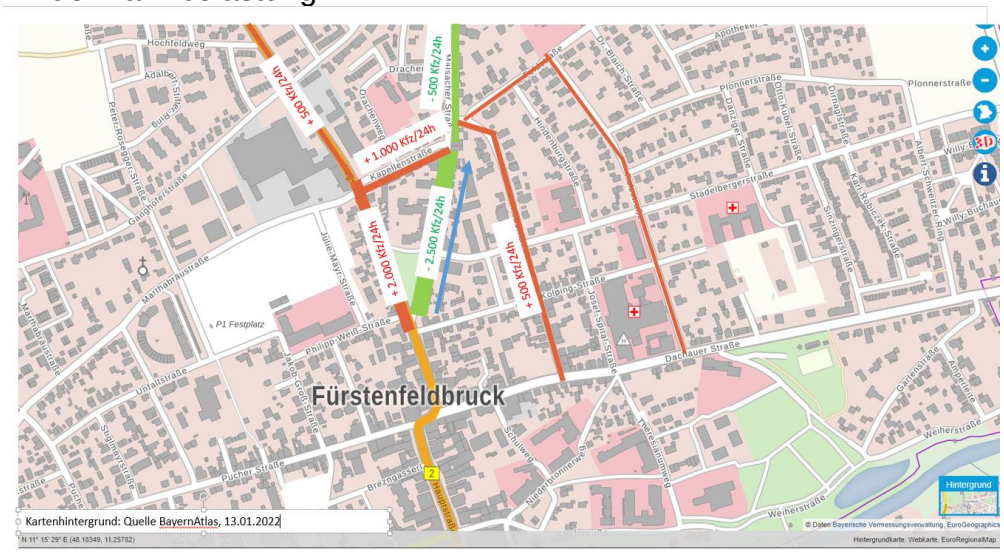


Abb. 1: Auswirkungen auf Verkehrsbelastung durch Einbahnstraße Maisacher (Angaben aus VEP, gevas)

- nach derzeitigen Berechnungen ist stadtauswärts am Knotenpunkt Augsburger-Maisacher Straße nur eine Fahrspur im Zulauf auf die Kreuzung notwendig, durch eine sog. „Abkröpfung“ der Maisacher Straße kann die Geschwindigkeit des rechts in die Maisacher Straße abbiegenden Verkehrs reduziert werden (die-

se Gestaltungsmaßnahme kann unabhängig von der Einbahnstraße realisiert werden)

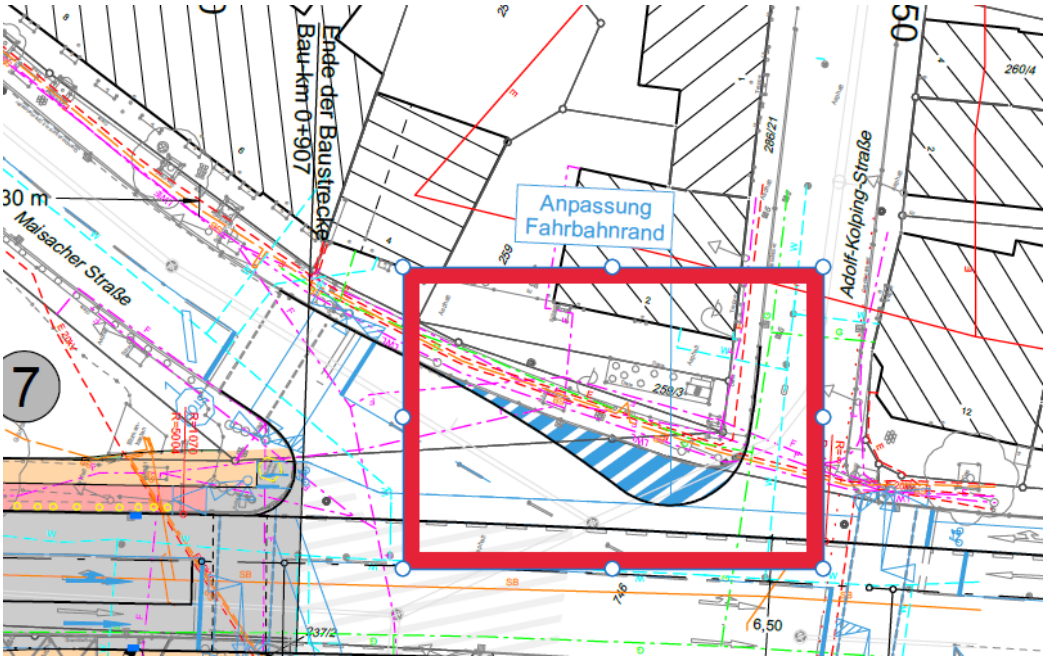


Abb. 2: Maßnahme zur Verkehrsberuhigung -„Abkröpfung“ des rechten Fahrbahnrandes zu Beginn der Maisacher Straße

<u>Radverkehrsführung in der Maisacherstraße</u>

- bei einer Einbahnstraße im Bereich bis zur Kapellenstraße kann die Fläche der hier eingesparten Fahrspur für stadteinwärts führende Radinfrastruktur genutzt werden, vorstellbar wären hier die Markierung eines Radfahrstreifens (geringere bauliche Kosten) oder ein baulicher Radweg mit Hochbordabtrennung zum Kfz-Verkehr (höhere bauliche Kosten)
- eigenständige Radinfrastruktur Richtung Zentrum käme zukünftig auch der im VEP enthaltenen lokalen Hauptradroute aus Richtung Fliegerhorst zugute, welche über die Lützow-, die Werft- und die Feldstraße geführt werden soll
- die Radverkehrsführung deckt jedoch nur diesen Streckenabschnitt und diese Richtung ab, Richtung stadtauswärts und im übrigen Bereich der Maisacher Straße bis zur Kronprinz-Rupprecht-Straße ist aktuell nur eine Führung im Mischverkehr vorhanden (eine einseitige Führung mittels Schutzstreifen ist noch zu prüfen)
- um den Radfahrer sicher über den Knotenpunkt Richtung Philipp-Weiß-Straße (diese wird in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet) oder Richtung Zentrum zu führen, braucht der Radverkehr entweder ein eigenes LSA-Signal (dann bleibt die Leistungsfähigkeit LF des Knotenpunkts im Vergleich zur Planung ohne Einbahnstraße ungefähr gleich) oder man führt den Radverkehr vor dem KP in den Seitenbereich und muss ihn dann aber um eine Aufstellfläche für den Fußgängerverkehr, welcher die Maisacher Straße quert, herum führen/verziehen (LF des KP verbessert sich von QSV D auf QSV C, da eine Zufahrt in den KP entfällt), ggf. kann hier auch eine Aufstellfläche für den Fußverkehr auf der Seite der entfallenden Fahrspur „angebaut“ werden (Baukosten)

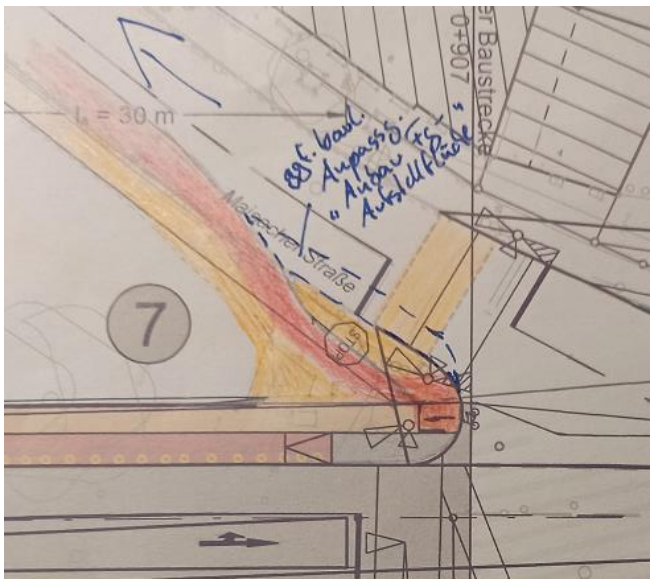
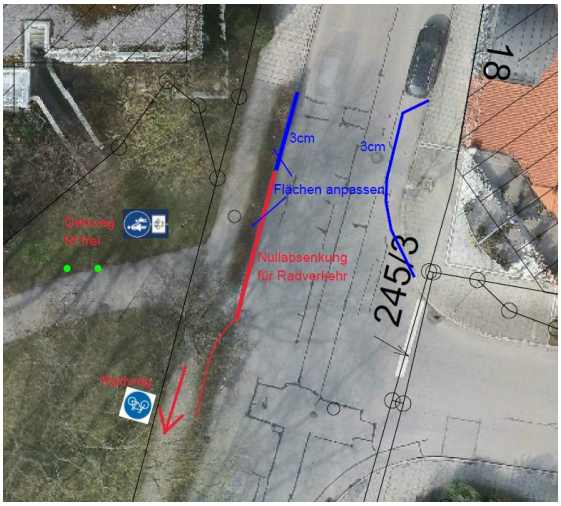


Abb. 3: Skizze Radverkehrsverschwenkung im Seitenbereich Maisacher Straße

- vorstellbar wäre auch eine Nutzung des vorhandenen Weges auf der östlichen Seite des Gerblkellerparks ausschließlich für den Radverkehr (Fußverbindungen sind ca. 20m weiter im Parkinneren vorhanden), dann müsste der Weg ggf. befestigt und auch um die Fußgängeraufstellfläche verschwenkt werden, aber der Radfahrer wäre somit vom Kfz-Rückstau nicht mehr betroffen, auf Höhe der Stadelbergerstraße könnte man den Radverkehr in den Seitenbereich führen und den Fußgängern auch eine Querungsmöglichkeit (z.B. durch eine sog. „Gehwegnase“ auf der östlichen Seite zu Beginn der Parkplätze) anbieten



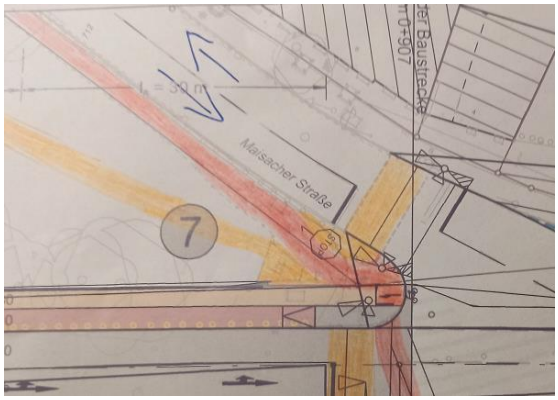


Abb. 3: Skizze Variante Radverkehrsführung auf jetzigem Parkweg, links: Führung in den Seitenbereich + Gehwegnase Höhe Stadelbergerstr., rechts: Situation am KP 7

Verkehrsbelastung und Leistungsfähigkeit benachbarter Knotenpunkte/ Aufstellflächen für Fußgänger

- im Falle der Einbahnstraße ist am KP Augsburger Str./Kapellenstraße (KP 6) in der Kapellenstraße eine eigene Linksabbiegespur nötig, diese erfordert natürlich die entsprechende Fläche, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts mit der mindestnotwendigen QSV D kann jedoch eingehalten werden (Hinweis: die Linksabbieger aus der Augsburger Straße sind nicht eigensignalisiert, aufgrund der relativ geringen LA-Ströme ist dies nicht nötig, eine Eigensignalisierung der LA aus der Hauptrichtung würde dazu führen, dass der KP nicht mehr leistungsfähig ist, QSV E)

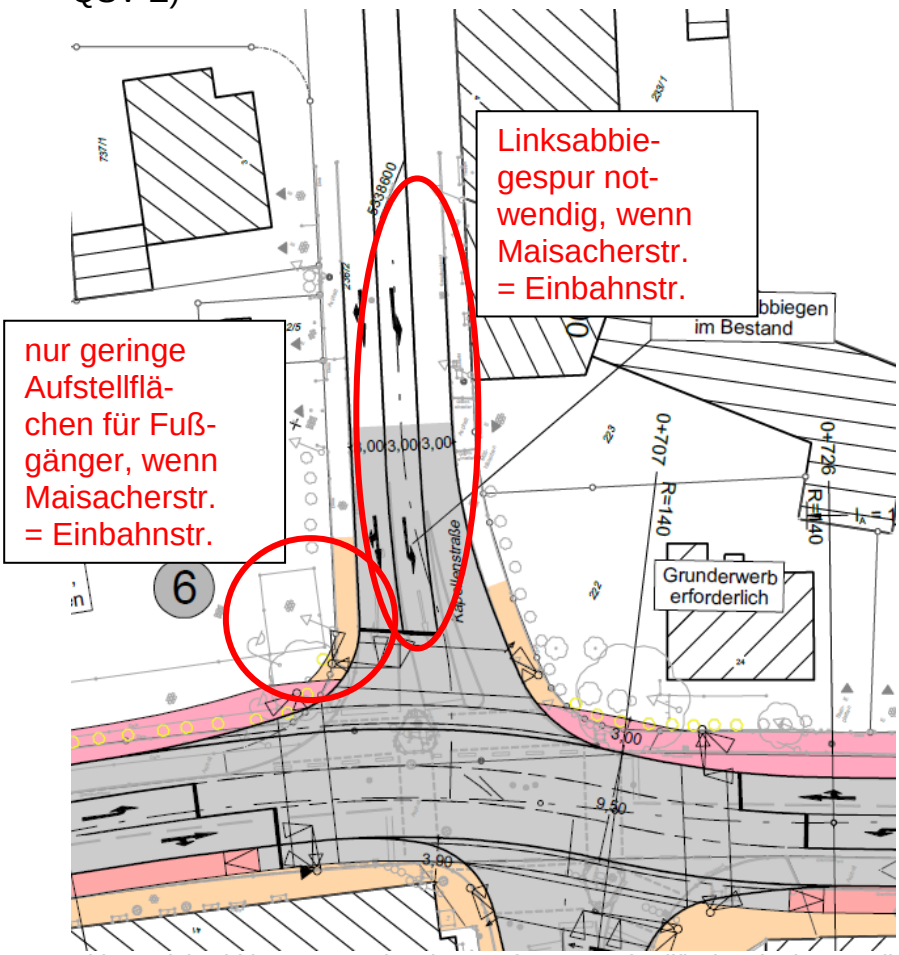


Abb. 4: Linksabbiegespur und geringe Fußgängeraufstellflächen in der Kapellenstraße für den Fall Einbahnstraße in Maisacher Str.

- es ist nicht möglich, im Falle der Einbahnstraße in der Maisacher Str. trotzdem lediglich eine Mischfahrspur in der Kapellenstraße (rechts, geradeaus, links) umzusetzen, der Knotenpunkt 6 ist dann nicht mehr leistungsfähig
- auf den Knotenpunkt Augsburger/Maisacher Straße (KP 7) wirkt sich die Einbahnstraße (ohne Signalisierung für den stadteinwärtigen Radverkehr) positiv aus (QSV C)
- wenn die Maisacher Straße in beide Richtungen befahrbar bleibt, könnte man am KP 6 weiterhin auf die Linksabbieger aus der Kapellenstr. verzichten, bei jeweils 2 Fahrspuren aus den anderen drei Richtungen (Linksabbieger, Geradeaus+ Rechtsabbieger) könnte QSV C erreicht werden, dies würde zu einem reduzierten Flächenbedarf für die Fahrbahn in der Kapellenstraße führen und ggf. verbesserte Möglichkeiten für die Rad- und Fußverkehrsführung schaffen, z.B. könnte die Aufstellfläche für die Fußgänger auf der Nordseite der Kapellenstraße (Schülerverkehr) vergrößert werden und ggf. auch ein Schutzstreifen für den Radverkehr markiert werden

- am KP 7 (Augsburger/Maisacher Str.) wird die Leistungsfähigkeit mit QSV D erreicht, auch wenn keine Einbahnstraße kommt und eine Fahrspur aus Richtung Süden kommend weggenommen wird

Feuerwehr

- eine Einbahnstraße im südlichen Bereich der Maisacher Straße führt zu Umwegen und reduzierten Fahrgeschwindigkeiten für die Feuerwehr im Hinblick auf die neue Feuerwache in der Flurstraße, die Feuerwehr muss ebenfalls über die Kapellen- und die Augsburger Straße fahren, hat somit einen Knotenpunkt mehr zu passieren und noch dazu bei der Zufahrt aus der Kapellen- in die Augsburgerstraße schwierigere Sichtbeziehungen (Quelle: Stellungnahme des Büros IBG zum Thema Verkehrsberuhigung, u.a. der Einbahnstraße, vom Dezember 2020)

ÖPNV

- die Buslinie 873 verkehrt in beide Richtungen im 15min-Takt durch die Maisacher Straße
- bei einer Einbahnstraßenführung in der südlichen Maisacher Straße müsste die Linie stadteinwärts auch durch die Kapellenstraße und die Augsburger Straße geführt werden, was zu erheblichen Auswirkungen auf die Fahrzeit und den Fahrplan führt (durch das Passieren einer zusätzlichen Ampelkreuzung kann es v.a. in den Hauptverkehrszeiten zu Verzögerungen und Unpünktlichkeit kommen)
- würde man die Einbahnstraße in Gegenrichtung für den ÖPNV offen halten wollen, bestünde die Möglichkeit einer gemeinsamen Spur für Busse und Radverkehr, eine Signalisierung am KP Maisacher/Augsburger Str. wäre dann zwingend erforderlich => die Flächennutzung würde dann der heutigen nahezu entsprechen

Erreichbarkeit von Geschäften in diesem Abschnitt

- bei einer Einbahnstraßenführung könnten die Parkplätze gleich aus der „richtigen Richtung“ angefahren werden
- die Geschäfte sind in beiden Fällen erreichbar, bei einer Einbahnstraße muss ggf. ein kleiner Umweg gefahren werden, bei Verkehr in beiden Richtungen kann Richtung Süden jedoch sowieso nicht geparkt werden
- eine Zufahrt in die Stadelbergerstraße ist aus Richtungen Norden nur möglich, wenn keine Einbahnstraße kommt

Hinweis: Allen berechneten Verkehrsstärken für den Prognosefall 2035 (unabhängig von einer Einbahnstraße in der Maisacher Str.) liegt das Szenario 3a für die Fliegerhorst-Bebauung mit 5.000 EW und 6.000 Arbeitsplätzen zugrunde („worst-case“). Da noch nicht absehbar ist, in welche Richtung der Fliegerhorst bebaut wird, sollte mit den größtmöglichen Verkehrsbelastungen gerechnet werden.

Zur Erarbeitung der weiteren Planung muss somit entschieden werden, ob der südliche Bereich der Maisacher Straße in eine Einbahnstraßenführung (Richtung Norden) geändert oder ob ein Befahren in beide Richtungen beibehalten werden soll.

Die Verwaltung kommt nach Auflistung und Prüfung aller Auswirkungen einer möglichen Einbahnstraßenführung in der Maisacherstraße zu einem ablehnenden Ergebnis.

Den wenigen Vorteilen

1) bessere Möglichkeiten für die Radverkehrsführung Richtung Zentrum zwischen Stadelbergerstraße und KP 7,
2) verbesserte Leistungsfähigkeit des KP 7 für den Fall, dass der Radfahrer aus der Maisacher Straße kein eigenes Signal benötigt und
3) reduzierte Verkehrsbelastung in der Maisacher Straße)

stehen zahlreiche und teils auch erhebliche Nachteile gegenüber

1) nur räumlich begrenzte Verbesserung für den Radverkehr – nördlich der Stadelbergerstr. bleibt die Situation gleich, zukünftig max. nur Verbesserung in eine Richtung möglich-,
2) am KP 6 notwendige Linksabbiegespur aus der Kapellenstraße und deswegen nur geringe Aufstellflächen für Fußgänger möglich,
3) entstehende Umwege und verlängerte Fahrzeiten für die Feuerwehr
4) höhere Verkehrsbelastung auf der Kapellen- und der Augsburger Straße
5) schlechtere Leistungsfähigkeit des KP 6.

Die Verwaltung empfiehlt somit die Beibehaltung der Verkehrsführung in beide Richtungen im südlichen Abschnitt der Maisacher Straße.

b. Entfall der Stellplätze zwischen Marthabräu- und Philipp-Weiß-Straße

Für die weitere Gestaltungsmöglichkeit des Streckenabschnitts zwischen den Knotenpunkten 6 (Marthabräu/Kapellenstr.) und 7 (Maisacher/Ph-Weiß-Str.) spielen die Kfz-Stellplätze auf der westlichen Fahrbahnseite eine große Rolle.
Im Bestand sind aktuell ca. 17 Pkw-Stellplätze vorhanden. Durch die entlang der Augsburger Straße notwendigen Linksabbiegespuren jeweils im Zulauf auf die KP 6 (in die Marthabräustr.) und 7 (in die Maisacher oder Adolf-Kolping-Str.) und die hierfür nach Richtlinien und Schleppkurven benötigten Verziehungslängen (Bereiche mit den Sperrflächenmarkierungen), bleibt nur Platz für max. 7 Pkw-Stellplätze übrig. Rund 10 Stellplätze müssen somit in jedem Fall entfallen.

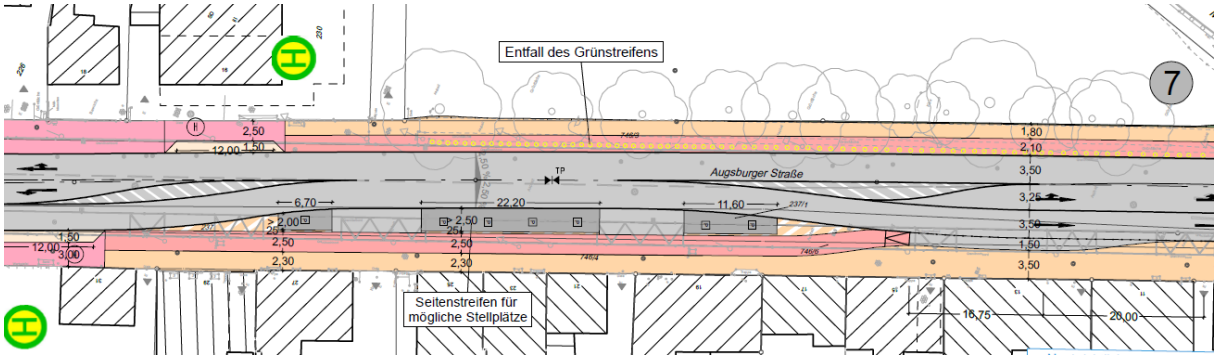


Abb. 5: Auszug LP Büro Mayr Stand 29.11.2021, mögliche Kfz-Stellplätze Höhe Gerblkellerpark

Im Bereich dieser möglichen 7 Stellplätze wäre jedoch auch eine alternative Gestaltung vorstellbar. Eine Möglichkeit wäre durch die Bepflanzung mit Bäumen ein späteres „Baumtor“ als Eingangsbereich für das Stadtzentrum zu schaffen. Außerdem wäre die Nutzung der Flächen für die sowieso in der Nähe vorgesehene Mobilitätsstation möglich. Weiterhin könnte geprüft werden, ob die Bushaltestelle in diesen Bereich verlegt werden kann, dies würde sich positiv auf den KP 6 auswirken, da der mögliche Rückstaubereich hinter dem haltenden Bus verlängert wird. Zwei Stellplätze

könnte man ggf. für kurzzeitiges Halten zum Be- und Entladen sowie für Anlieferungen vorhalten.

Zur Erarbeitung weiterer Planungsmöglichkeiten muss somit entschieden werden, ob auf die Kfz-Stellplätze verzichtet werden kann oder ob eine Mindestanzahl an Stellplätzen eingeplant werden soll.
Gespräche und Informationsveranstaltungen mit den Anliegern/Anwohnern sind im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung vorgesehen. Aufgrund der Vorzüge der Planung beim Verzicht auf die Stellplätze sowie der Nähe zum Volksfestplatz und der damit gegebenen guten Erreichbarkeit von MIV-Stellplätzen, empfiehlt die Verwaltung lediglich einen Bereich für Lieferverkehr einzuplanen und die übrigen Flächen für stadtgestalterische Nutzungen (z.B. Grünflächen) zu verwenden.

Haushaltsmittel für die Planung und den späteren Umbau der Augsburger Straße sind im Haushalt über mehrere Jahre verteilt beantragt und für 2021 auch bewilligt worden. Die zum Beschluss gestellten Entscheidungen gehören zum Gesamtprojekt der Augsburger Straße.

Abschließend kommt das Stadtbauamt zu dem auf Seite 1 formulierten Beschlussvorschlag: