



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:

FB Tiefbau und Grünflächen
FB Sicherheit und Ordnung
FB Stadtplanung und Vermessung

VORL.NR. 584/11

Sachbearbeitung:

Ressler, Gerhard
Renz, Martin; Frühwirth, Oskar
Schlichczin, Richard

Datum:

08.12.2011

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt

Sitzungsdatum

02.02.2012

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Verkehrliche Verbesserungen in der Bottwartalstraße
Entwurfs- und Baubeschluss
- Beseitigung des Unfallschwerpunkts Einmündung Reichertshalde
- Verbesserte Radwegführung Ostseite
- Radweg Westseite

Bezug SEK:

Masterplan 8 Mobilität

Bezug:

- Vorlage 192/11 Unfallkommission 2010 – hier: Unfallschwerpunkt Nr. 29
- Vorlage 200/11 Antrag der Grünen Verkehrsplanung Bottwartalstraße / Reichertshalde
- Vorlage 218/11 Sanierung von Hauptverkehrsstraßen

Anlagen:

1. Übersichtslageplan
2. Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen
3. Provisorische Verkehrsführung (Skizze der verkehrspolizeilichen Anordnung 18.04.2011)
4. Entwurfspläne

Beschlussvorschlag:

Entwurfs- und Baubeschluss

1. Der Knotenpunkt Bottwartalstraße / Reichertshalde wird zur Entschärfung des Unfallschwerpunktes nach den Plänen des Büros MAP umgestaltet.

Auf der Ostseite der Bottwartalstraße wird eine Fortführung des Radweges ab der Reichertshalde bis Höhe Steinkopfstraße hergestellt.

Die Kosten für die Umbaumaßnahmen in Höhe von 100.000,-- € (brutto) werden genehmigt.

2. Der Radweg auf der Westseite der Bottwartalstraße entlang des Favoriteparks wird nach den Plänen entsprechend Anlage 4 im Zuge der Fahrbahnsanierung (90.000,-- €, bereits beschlossen) gebaut.
Die Kosten in Höhe von 230.000,-- € (brutto) werden genehmigt.

3. Die Finanzierung erfolgt über die Haushaltsstellen:

2.7920.9640.000.0002	150.000,-- €	Ost-West
2.6300.9650.000-0005	250.000,-- €	Unfallschwerpunkt
2.6300.9640.000-0004	300.000,-- €	Radweg Ost-West
1.6300.5110.000	1.400.000,-- €	Sanierung

Sachverhalt/Begründung:

1. Begründung und Bezug zum Masterplan

Zu den wichtigsten Zielen des Masterplans 8 „Mobilität“ zählen die möglichst umwegfreie Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt, die Entlastung der Umwelt durch die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs und die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Das vorgeschlagene Maßnahmenpaket unterstützt diese Ziele in besonderem Maße:

- Die Entschärfung des **Unfallschwerpunkts** an der Einmündung Reichertshalde vermindert dauerhaft das Verletzungsrisiko und spart jährlich Unfallkosten (in den letzten drei Jahren ca. **87.000,-- € pro Jahr**).
- Die neue Spurzusammenführung in der Bottwartalstraße **reduziert** durch **verträglichere Geschwindigkeiten neben den Unfallfolgen auch die Lärmbelastungen im Umfeld**.
- Mit dem Radweg auf der Westseite der Bottwartalstraße wird eine wichtige Lücke im Zuge einer seit 2003 mit dem Radwegezielnetz beschlossenen **Hauptradachse** beseitigt. Die fehlende Verbindung erzwingt bisher zusätzliche Querungen der Bottwartalstraße und Umwege vor allem aus den Wohngebieten Hoheneck-West (siehe Anlage 1 – Übersichtsplan). Indiz für die Bedeutung dieser Teilstrecke ist die regelmäßige illegale Radnutzung des heute nur für Fußgänger zugelassenen Wegs. Die vermiedenen Grünanforderungen für Querungen verbessern zudem die Leistungsfähigkeit, auch wenn sie durch zusätzliche Querungen aus der Reichertshalde in Richtung nördliche Innenstadt teilweise kompensiert werden.
- Die gesamte Verbindung auf der Seite des Favoriteparks (Bottwartalstraße – Marbacher Straße Richtung Innenstadt) wird durch die zusätzlichen Verbesserungen im Walckerareal/ Untere Stadt an Bedeutung gewinnen (z.B. bessere Erreichbarkeit der Bietigheimer Straße). Die konflikträchtige Führung auf Seite des nördlichen Schlossgartens kann zum Teil vom Gegenverkehr entlastet werden.
- Die neue Radverbindung auf der Ostseite bis zur Steinkopfstraße verbessert die Erschließung des Gebiets Reichertshalde und ermöglicht die spätere umwegfreie **Fortführung der Radverbindung** zwischen Reichertshalde und Heilbadweg.
- Der ÖPNV wird vor allem durch den behindertengerechten Ausbau der westlichen Bushaltestelle mit einem neuen Wartehaus gefördert.
- Der notwendigen Sanierung der Bottwartalstraße im Abschnitt Marbacher Straße bis Steinkopfstraße wurde im Rahmen des Programms **Sanierung von Hauptverkehrsstraßen 2011** bereits zugestimmt (Vorlage 218/11). Durch die Kombination von Sanierungsmaßnahmen, Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Radwegeverbesserungen werden Haushaltsmittel optimal mit mehrfachem Nutzen eingesetzt.

2. Beseitigung des Unfallschwerpunkts

Die Kreuzung Bottwartalstraße / Reichertshalde war seit Jahren Unfallschwerpunkt. In den letzten drei Jahren vor Einführung des Testlaufs mit der vorgezogenen Fahrstreifenzusammenführung aus Richtung Marbacher Straße wurden bei verschiedenen Unfällen insgesamt 4 Personen verletzt (davon eine Person schwer) und die von der Polizei geschätzten Unfallkosten lagen in der Summe über 260.000,-- €.

Es geschahen sowohl Unfälle im Längsverkehr auf der Bottwartalstraße als auch beim Einbiegen/ Kreuzen aus der Reichertshalde. Teilweise wurden überhöhte Geschwindigkeiten direkt als Unfallursache genannt. Bei den übrigen Unfällen wie Unfall im Längsverkehr, fehlender Sicherheitsabstand und Missachten der Vorfahrt sind nicht angepasste Geschwindigkeiten in der Regel Mitursache, z.B. wenn die Geschwindigkeit Vorfahrtberechtigter unterschätzt wird. Ebenso können lange Wartezeiten bei der Ausfahrt aus der Reichertshalde zu ungeduldigem und riskantem Einbiegen führen, da diese Zufahrt nicht signalisiert ist. Lediglich bei langen Wartezeiten wird der Verkehr auf der Bottwartalstraße angehalten, um eine entsprechende Lücke zu schaffen.

Messungen mit Induktionsplatten bestätigten das Ausmaß an überhöhten Geschwindigkeiten. Nur etwa die Hälfte des Verkehrs hielt die Innerortgeschwindigkeit von 50 km/h ein, knapp ein Fünftel fuhr sogar 60 km/h und schneller mit Spitzen über 90 km/h (vgl. Anlage 2). Aus diesem Grund wurde auf Empfehlung des Büros MAP die Verflechtungsspur in Richtung Hoheneck provisorisch durch Baken verkürzt (vgl. Abbildung Anlage 3). Seit dem Testlauf ab 21.04.2011 sind bislang (Stand 30.11.2011) keine weiteren Unfälle gemeldet worden. Das Geschwindigkeitsniveau hat sich verringert. Auch die zweite Nachmessung in größerem Abstand zur umgesetzten Maßnahme zeigt, dass trotz Gewöhnungseffekt nunmehr fast zwei Drittel der Verkehrsteilnehmer Tempo 50 einhalten. Der Anteil über 60 km/h halbierte sich, Spitzenwerte über 90 km/h blieben aus (vgl. Anlage 2). Die Leistungsfähigkeit verschlechterte sich nicht spürbar. Gleichzeitig wurde die Übersicht für die Ausfahrenden aus der Reichertshalde besser, da nicht mehr zwei Fahrspuren aus Richtung Marbacher Straße zu kreuzen sind.

Aufgrund dieser anhaltend positiven Entwicklung soll die Sanierung der Bottwartalstraße dazu genutzt werden, das bisherige Provisorium endgültig umzubauen. Das Ingenieurbüro MAP arbeitete dazu signal- und verkehrstechnische Vorschläge aus, die mit Polizeidirektion Ludwigsburg und Verkehrsbehörde bzw. Unfallkommission abgestimmt wurden. Die vorgezogene Fahrstreifenreduzierung eröffnet darüber hinaus die Möglichkeit, freiwerdende Fahrbahnflächen für eine Verlegung der Bushaltestelle und die Verlängerung der Radwegführung entsprechend dem Radwegezielnetz 2010 zu nutzen. Gleichzeitig verbessert eine neue Mittelinsel die Querungsmöglichkeiten im Bereich Steinkopfstraße und unterstützt durch die optische Gliederung der Fahrbahn das Einhalten der Geschwindigkeit.

3. Wesentliche Merkmale der Entwurfsplanung (Anlage 4)

3.1 Einmündung Reichertshalde

- Die Trenninsel südlich der Reichertshalde wird verbreitert und die gegenüberliegende Grünfläche wird vorgezogen, so dass das Ende der Verflechtungsspur zwischen Insel und vorgezogenem Seitenraum deutlich erkennbar ist.
- Unfallkommission und Polizeidirektion Ludwigsburg bevorzugen eine Variante, die auf eine eigene Rechtsabbiegespur in die Reichertshalde verzichtet und die Einfädelspur vor der Kreuzung enden lässt. Durch die Verringerung der Geschwindigkeit beim Rechtsabbiegen wird als positiver Nebeneffekt nochmals eine Verlangsamung des in Richtung Hoheneck fahrenden Verkehrs erzielt. Ferner muss der ausfahrende Verkehr aus der Reichertshalde nur noch den Verkehr eines Fahrstreifens im Blick haben bzw. kreuzen. Die gemeinsame Führung von Geradeaus- und Abbiegeverkehr entspricht dem heutigen Testlauf.

- Der Radweg soll neben die Fahrbahn der Bottwartalstraße vorgezogen werden, damit die Radfahrer direkt im Blickfeld des Autofahrers sind. Dadurch können Radfahrer, die die Reichertshalde queren wollen, vom Autofahrer rechtzeitig erkannt werden.
- Nördlich der Reichertshalde wird eine zusätzliche Furt für Radverkehr und Fußgänger angeboten. Damit ergeben sich für Fußgänger sowohl kurze Wege in Richtung Stadt als auch zur Bushaltestelle, ohne dass die Leistungsfähigkeit der Bottwartalstraße dadurch beeinträchtigt wird.

3.2 Signalregelung

- Die Signalschaltung erfolgt wie heute als Teilsignalisierung: Der Verkehr aus der Reichertshalde bekommt kein eigenes Signal. Er fährt frei im Schutz der Rad- und Fußgängerquerungen in die Bottwartalstraße ein. Die Signalanlage unterbricht den Verkehr in der Bottwartalstraße so wie bisher nach längerem Stehen auf der Induktionsschleife in der Reichertshalde. Diese Unterbrechung erfolgt in enger Koordinierung mit der Schaltung Marbacher Straße, um die Verflechtungsvorgänge nicht zu behindern. Vorteil der Lösung: In verkehrsschwächeren Zeiten gibt es weniger Wartezeiten in der Reichertshalde als bei einer Vollsignalisierung. Nachteil: Das eigenverantwortliche Einfahren ohne sicheres Signal bzw. die Wartezeit auf die Reaktion der Induktionsschleife bleibt wie heute bestehen, wenn keine Fußgänger- oder Radverkehrsanforderung erfolgt.
- Eine Vollsignalisierung mit eigenen Signalgebern auch für die Reichertshalde wird baulich und technisch vorbereitet. Damit kann auf eine denkbare Verschlechterung der Sicherheitsituation kurzfristig und kostengünstig reagiert werden. Die Vollsignalisierung stellt die sicherste Regelung dar, die der Reichertshalde regelmäßig oder auf Anforderung eine Grünphase zuteilt. Der gesicherten Ausfahrt stehen dann aber während der verkehrsschwächeren Zeiten längere mittlere Wartezeiten gegenüber. Deshalb wird darauf zunächst verzichtet.
- Die Signalanlage wird im Zuge der Baumaßnahmen mit einer Blindensignalisierung ausgerüstet. Die Blindensignale werden nur auf Anforderung durch Blinde geschaltet.

3.3 Haltestelle und Radwegführung auf der Ostseite der Bottwartalstraße

- Die Bushaltestelle kann durch den Rückbau des früheren Verflechtungsstreifens mit einer Mindestbreite von 2,80 m verlegt werden. Ein Wartehaus ist nicht vorgesehen, da die Haltestelle in erster Linie als Ausstieg genutzt wird.
- Breite und Verlauf des Fahrstreifens in Richtung Hoheneck mit durchgängig knapp 3,50 m ergeben sich aus fahrdynamischen Erfordernissen (Kurvenaufweitung) und bedingen ein Anpassen der vorhandenen Mitteltrennung.
- Radweg (1,60 m Breite) und Gehweg (2,00 m Breite) werden mit Mindestmaßen ausgeführt, um im Bereich der Haltestelle einen kurzen Ein- und Ausstiegstreifen anzubieten.
- Der Radweg endet mit dem jetzigen Bauabschnitt in Höhe der Steinkopfstraße.
- Gegenüber der Steinkopfstraße dient die geplante Mittelinsel als Querungshilfe für Rad- und Fußgängerverkehr. Die Radwegweisung wird an die neue Situation angepasst. Unsicheren Radfahrerinnen und Radfahrern stehen alternativ die Furten an der Signalanlage zur Verfügung.

3.4 Radweg Westseite und Fortführung Marbacher Straße

Auf der Westseite sollen die Eingriffe in den Parkrand möglichst gering gehalten werden. Aus diesem Grund werden hauptsächlich gemeinsame Geh- und Radwege angeboten und nur im Bereich der Gefällestrecke zwischen Bottwartalstraße und Marbacher Straße getrennt (gemeinsame Führung ab 3 % Gefälle unzulässig).

Der Entwurf berücksichtigt ferner folgende Einzelaspekte:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr hinter dem Buswartehaus, das mit einem eigenen Aufstellbereich an die Fahrbahn verlegt wird.
Hinweis: Der heute in diesem Bereich abmarkierte Zweirichtungsradweg entspricht mit 1,70 m nicht mehr den Richtlinien. Beide Richtungen sollen aber ohne weitere Eingriffe in den Park angeboten werden, damit der Radverkehr aus dem Gebiet Reichertshalde in Richtung Hoheneck-West die Wahl hat, ob er im Bereich der Signalfurten oder ohne Signalschutz im Bereich der neuen Trenninsel quert.
- Nach Richtlinie sollte im Bereich der Gefällestrecke ein Verkehrsraum von insgesamt ca. 4,50 m angeboten werden (Radweg 2,00 m, Gehweg 2,50 m). In Abwägung mit dem Wunsch nach möglichst geringen Eingriffen in den Parkrand und einer angestrebten angepassten Geschwindigkeit wurde eine Gesamtbreite von 3,75 m gewählt (je 1,75 m für Rad- und Gehweg + 0,25 m Begrenzungsstreifen zwischen den beiden Verkehrsarten). Mit einer breiteren Ausführung des Radwegs werden hohe Geschwindigkeiten und Gefahrensituationen im Übergang zur Marbacher Straße befürchtet. Bereits am Ende der Gefällestrecke werden vor der Kurve zur Marbacher Straße Geh- und Radweg wieder gemeinsam geführt. Durch taktil spürbare Markierungen soll auf die mögliche Gefahrenstelle auf ähnliche Weise hingewiesen werden wie am Auslauf des Radwegs der Schlossstraße. Im Vergleich zum getrennten Geh- und Radweg an der B 27 (Schlossstraße engste Stelle 3,50 m, Fortführung Stuttgarter Straße ca. 4,80 m) ist der geplante Weg zwar schmaler, wird aber auch nur für den Radverkehr in Richtung Marbacher Straße freigegeben. Zudem wird er auch zukünftig nicht die hohe Dichte an Fußgänger- und Radverkehr aufweisen, wie die Wege im Bereich zwischen Innenstadt, Forum und Schloss/Blühendes Barock mit Radverkehr in beiden Richtungen.
- Zur Parkseite werden abgestuft Muschelkalkblöcke zur Böschungssicherung versetzt bzw. in die vorhandene Böschung integriert. Im Bereich der Gefällestrecke 1- bis 2-lagig bis max. 80 cm Höhe, im Bereich der Haltestelle an der Marbacher Straße 3-lagig bis max. 150 cm Höhe.
- Längs der Marbacher Straße ist lediglich eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußgängerverkehr möglich, da nur stellenweise in den Favoritepark eingegriffen werden kann (Grundstücksgrenze längs der Einzäunung). Die Haltestelle wird dort erstmals mit einem Wartehaus ausgestattet und im Zuge des Radwegebaues behindertengerecht gestaltet.
- Die gesamte Maßnahme westlich der Bottwartalstraße könnte unabhängig von der übrigen Sanierung umgesetzt werden, da der Randsteinverlauf zur Fahrbahn erhalten bleibt. Die Maßnahme war eigentlich schon für 2011 vorgesehen, verzögerte sich aber unter anderem wegen der Freigabe für die Eingriffe in die Böschung des Parks. Die Freigabe des Landratsamtes Ludwigsburg sowie des Regierungspräsidiums Stuttgart liegt zwischenzeitlich vor. Für den Radwegebau müssen einzelne Bäume/Sträucher (ca. 10 Stück) gefällt werden. Die Baumrodungen müssen bis Ende Februar abgeschlossen sein, nur so lässt sich die Umsetzung der Baumaßnahme im Sommer 2012 realisieren. Die Rodungen dienen ebenfalls der Verbesserung der Standortbedingungen der bestehenden Bäume im Grünstreifen zwischen Gehweg und Bottwartalstraße.

Ein alternativ denkbare Herausnehmen des straßenbegleitenden Grünstreifens an der Bottwartalstraße zu Gunsten geringerer Parkeingriffe wurde verworfen, da mit einem zusätzlich notwendigen Sicherheitsstreifen eine größere Gesamtbreite für Rad- und Gehweg erforderlich würde, die Verkehrsflächen im Straßenraum noch dominanter wären und beidseitig in die Grünbereiche einge-

griffen werden müsste. Geringfügige Einsparungen an der notwendigen Böschungssicherung entlang des Parks rechtfertigen diese Eingriffe nicht.

4. Ausblick: Mittelfristige Fortführung in Richtung Hoheneck

Da für eine Fortführung des Radweges Grunderwerb erforderlich ist, endet der geplante neue Radweg vorläufig an der Steinkopfstraße. Bisher wird der vorhandene Gehweg gelegentlich zum Weiterfahren genutzt, geübte Radler begeben sich auch auf die Fahrbahn, obwohl hier bei mehr als 25.000 Kfz/24 h bereits die Einsatzgrenzen von Schutzstreifen nach heutigem Ermessen deutlich überschritten sind und Radstreifen oder -wege angeboten werden müssten. Konflikte im Gehwegbereich sind selten, da auch die Fußgängerdichte gering ist. Für eine Hauptroute ist die heutige Situation folglich ungenügend, so dass baldmöglichst die bauliche Weiterführung anzustreben ist.

Grundsätzlich werden entsprechend den Richtlinien beidseitige getrennte Richtungsradwege empfohlen, was auch den Zielen der Radwegeinitiative entspricht. Diese Lösung kann an den jetzt geplanten Entwurf anknüpfen und muss derzeit noch nicht entschieden werden, da hier unterschiedliche Alternativen denkbar sind. Sollten auf der Westseite der Bottwartalstraße Grunderwerbsprobleme auftreten, wäre als Notlösung die gemeinsame Führung des Radverkehrs in beide Richtungen mit dem Fußgänger denkbar. Als Möglichkeiten der Fortführung kämen in Betracht:

Richtung Hoheneck:

- Im Abschnitt der bisherigen Verflechtungsstrecke baulich angelegter Radweg (1,60 m + 0,50 m Sicherheitsstreifen) getrennt vom Gehweg und vor Beginn des vorhandenen Grünstreifens Zusammenführung als gemeinsamer Geh- und Radweg (Mindestbreite 2,50 m). Die Verbreiterung erfordert stellenweise Grunderwerb im Bereich der Wiesen und Felder sowie Versetzen der Beleuchtung.
- Eine weitere Option ist die Trennung von Geh- und Radweg, was aber einen erheblichen Flächenmehrbedarf nach sich zieht und nicht empfohlen wird (Breite dann ab ca. 3,75 m).

Richtung Reichertshalde / Marbacher Straße:

- Aufgrund der hohen Verkehrsmenge und des Schwerverkehrs in der Bottwartalstraße empfiehlt sich die Führung auf einem durch Bordstein getrennten Wege (Regelbreite 2,50 m). Soweit fahrdynamisch möglich, kann die Fahrbahnbreite für Kfz auf 6,50 bis 7,00 m verringert werden. Stellenweise wird dazu Grunderwerb bis ca. 1,50 m längs der Fahrbahn notwendig. Die heutige Überbreite (8,00 m außerhalb der Verflechtung) ist eine Ursache für die überhöhten Geschwindigkeiten, da sie den Charakter einer Landstraße verstärkt, obwohl die Ortslage nicht verlassen wird. Es besteht ein Widerspruch zwischen der Verkehrsregelung, die mit stationärer Überwachung durchgesetzt werden muss, und dem subjektivem Eindruck des Straßenraumes, der durch die fehlende bzw. einseitige und abgerückte Bebauung noch verstärkt wird.
- Der Radverkehr könnte auch auf der Fahrbahn (Radstreifen 2,00 m) geführt werden. Kosteneinsparungen steht dabei allerdings ein etwas höheres Gefährdungspotential gegenüber, da eine bauliche Trennung fehlt.
- Besonders aufwendig, aber mit dem höchsten Komfort- und Sicherheitsgewinn wäre die Führung als 2,00 m breiter Radweg hinter einem Grünstreifen. Aufgrund der zwar umwegigen, aber doch relativ attraktiven vorhandenen Alternativen im weiteren Umfeld abseits des Kfz-Verkehrs scheint dieser Aufwand zu hoch. Die dadurch mögliche Gestaltung als Allee könnte aber sowohl zu einer besseren Einhaltung der Geschwindigkeiten als auch zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes führen.

5. Kosten und finanzielle Auswirkungen

Die geschätzten Baukosten lassen sich nach einzelnen Abschnitten und Planungsvarianten gliedern. Die Eingriffe in die Bordsteinführung der Fahrbahn, die letztlich erst die Verbesserungen für den Radverkehr auf der Ostseite zulassen, sind aus Sicherheitsgründen sinnvoll, da alleinige Markierungen im Bereich der Verflechtungsstrecke zwar denkbar, aber nicht so wirksam wären wie die vorgeschlagene bauliche Neufassung des Straßenraums. Die neue Randsteinführung übernimmt damit zum Teil die Funktion der provisorischen Baken für die Verdeutlichung der Streckenführung.

Kostenübersicht der Umgestaltungsmaßnahmen in der Bottwartalstraße

Nr.	Position / Abschnitt	Erläuterungen	Kosten
I. Abschnitt Marbacher Straße bis Einmündung Steinkopfstraße			
I.1	Sanierung	Fahrbahnsanierung von Marbacher Straße bis in Höhe der Steinkopfstraße auf gesamter Breite	90.000,-- € Verwaltungszuständigkeit
I.2	Westseite: Radweg inkl. Böschungssicherung und Umbau der Haltestellen	Gesamtkosten ab Einmündung des nördlichen Favoriteparkwegs bis zur Marbacher Straße Fußgängerbrücke: Vorverlegen Haltestelle Reichertshalde West, Ausbau Haltestelle Favoritepark auf der Nordseite der Marbacher Straße, Radwegausbau.	230.000,-- € (ohne Kosten der neuen Wartehallen, die über Werbung finanziert werden).
I.3	Anpassung Unfallschwerpunkt – Verflechtungsstrecke mit Haltestelle und Radweg Ostseite	Verlegen der Haltestelle Reichertshalde Ost, Ergänzen der Signalanlage, Fahrbahnanpassungen und Radwegfortführung einschließlich Trenninsel Steinkopfstraße.	MAP 100.000,-- €
Summe Abschnitt I:			420.000,-- €

Finanzierung:

FiPo.: 2.7920.9640.000.0002 (Niederflurbusmaßnahmen)	2012	150.000,-- €
FiPo.: 2.6300.9650.000-0005 (Um- und Ausbau)	2012	250.000,-- €
FiPo.: 2.6300.9640.000-0004 (Radwege)	2012	300.000,-- €
FiPo.: 1.6300.5110.000 (Unterhaltung von Straßen und Wegen)	2012	1.400.000,-- €

Unterschriften:

M. Kurt

G. Kohler

G. Winkler

Verteiler:

D III, FB 67, FB 60, FB 61, FB 32, FB 14, FB 20