



## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **IV/2007/06463**  
Datum: 16.05.2007  
Bezug-Nummer.  
Kostenstelle/Unterabschnitt:  
Verfasser: GB Planen, Bauen und  
Straßenverkehr

Beratungsfolge	Termin	Status
Beigeordnetenkonferenz	19.06.2007	nicht öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	10.07.2007	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	18.07.2007	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Entwurf Ausbau/ Umgestaltung des Steinweges - Grundsatzbeschluss**

### Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat bestätigt die Vorplanung zum Ausbau / zur Umgestaltung des Steinweges als Grundlage für die weitere Planung.

### Finanzielle Auswirkungen:

Vermögenshaushalt: HH-Stelle Steinweg 2.6300 041  
Zuschuss durch die HAVAG (Anteil Stadt-Brutto) 602,6 T€  
davon: Eigenmittel 268,3 T€  
Straßenausbaubeiträge 150 T€  
Landeszuweisungen 184,3 T€

Haushalt der HAVAG Objekt-Nr. 10 10 07

### **Entwurf Ausbau/Umgestaltung des Steinweges Beschleunigung der Planung**

1. Die Vorlage zum Grundsatzbeschluss zum Ausbau/Umgestaltung des Steinweges wird bereits vor der Behandlung im Planungsausschuss am 10.07.2007 auf die Tagesordnung des Stadtrates gesetzt und soll dort bereits am 18.07.2007 behandelt werden.

2. Die Entwurfsplanung wird mit sofortiger Wirkung auf Risiko (vor Bestätigung der Vorplanung durch den Stadtrat) mit sofortiger Wirkung begonnen. Das Risiko teilen sich HAVAG und Stadt zu gleichen Teilen.

**Finanzielle Auswirkungen:** voraussichtlich keine

**Begründung:**

Entsprechend dem Beikobeschluss vom 27.02.2007 sollen die Vorhaben Steinweg, Klaus-brücke und Beesener Straße bis 2010 realisiert werden. Die dringend sanierungsbedürftige Klausbrücke kann aufgrund funktionaler Abhängigkeiten im Straßenbahnnetz erst nach der Fertigstellung des Steinweges begonnen werden. Daher muss der Steinweg Ende 2008 fertig gestellt sein. Die Kosten für die Entwurfsplanung betragen ca. 83 T€/Brutto. Im aus heutiger Sicht eher unwahrscheinlichen Fall einer vom Stadtrat geforderten wesentlichen Änderung der vorliegenden Planung wird von potentiellen Mehrkosten von ca. 20%-50% ausgegangen. Damit bestände für die Stadt im ungünstigen Fall ein Risiko von 20.750 €/Brutto.

Vermögenshaushalt:	HH-Stelle Steinweg	2.6300 041	
	Zuschuss an die HAVAG (Anteil Stadt-Brutto)		602,6 T€
	davon: Eigenmittel		268,3 T€
	Straßenausbaubeiträge		150 T€
	Landeszuweisungen		184,3 T€

Haushalt der HAVAG Objekt-Nr. 10 10 07

Dagmar Szabados  
Oberbürgermeisterin

## **Begründung:**

### Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung
2. Verkehrsbedeutung des Steinweges
3. Künftige Verkehrsführung im Steinweg und in seinem Umfeld
4. Variantenvergleich
5. Beschreibung der Vorzugsvariante
6. Kosten und Finanzierung
7. Straßenausbaubeiträge
8. Termine und weiteres Vorgehen

### Anlagenverzeichnis:

1. Übersichtsplan
2. Lagepläne
3. Regelquerschnitte
4. Kostenschätzung
5. Investitionsplan Steinweg
6. Familienfreundlichkeitsprüfung
7. Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten (wird zurzeit noch erarbeitet)

## **1. Veranlassung**

Das Gleisnetz der HAVAG unterliegt ständigem Verschleiß und muss daher kontinuierlich unterhalten bzw. erneuert werden. In Abhängigkeit von der Belegung und von äußeren Einflüssen beträgt die Nutzungsdauer des Oberbaues ca. 30 Jahre. Beginnend in den 90.-er Jahren wurden auf Grund des Zustandes und der Finanzierungs- (Förder-) -möglichkeiten hauptsächlich die Streckenabschnitte des Straßenbahngleisnetzes an viel befahrenen Straßen saniert, wo meist die Schaffung eines besonderen Bahnkörpers möglich war. Enge Straßenräume außerhalb der Altstadt, in deren kein besonderer Bahnkörper geschaffen werden konnte, wurden nur in Ausnahmefällen über GVFG gefördert und waren damit für die Stadt meist nicht finanzierbar.

Die Anordnung eines besonderen Bahnkörpers auf der Ostseite des Steinweges in Richtung Franckeplatz wäre aufgrund der Einbahnstraßensituation im Steinweg entsprechend den Ergebnissen der Vorplanung räumlich möglich, baulich machbar und theoretisch förderfähig. Die reale verkehrliche Situation im Steinweg mit Schwerpunkt auf die ausdrücklich gewollte notwendige Mitbenutzung des Ostgleises in Richtung Franckeplatz durch den Radverkehr lässt aber hier die Einrichtung eines besonderen Bahnkörpers als mit Borden baulich abgegrenzte Anlage nicht sinnvoll erscheinen. Auch durch das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr und das Landesverwaltungsamt wurde diese Argumentationslinie bestätigt.

Umfang und Auswirkungen einer ausschließlichen Gleisrekonstruktion im Bestand als Alleinmaßnahme der HAVAG wurden im Auftrag der HAVAG 2006 untersucht. Das Ergebnis stellte eine solche Maßnahme als unwirtschaftlich, nicht förderfähig und in der Durchführung aufgrund des engen Querschnitts im Steinweg äquivalent eines grundhaften Ausbaus dar. Dies gilt umso mehr, wenn man die notwendigen Maßnahmen der Versorgungsträger mit berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund wurden intensive Gespräche mit dem Landesverwaltungsamt und dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr in Magdeburg geführt. Dabei spielte auch die derzeitige Überarbeitung der Förderrichtlinien des Landes auf der Grundlage der Föderalismusreform eine wesentliche Rolle.

Im Ergebnis dieses Prozesses wurde eine Förderung durch das Land nach § 3 Abs. 1 Entflechtungsgesetz (Förderbedingungen analog GVFG, Fördersatz ab 2008 voraussichtlich 80% der anrechenbaren Kosten) für den gesamten Straßenraum in Aussicht gestellt.

Vor diesem finanziellen Hintergrund soll als erstes der Steinweg saniert werden, da hier der Gleiszustand besonders schlecht ist und die Planung vor 2 Jahren schon angearbeitet wurde. Bereits in den vergangenen Jahren mussten einzelne Gleisstücke provisorisch gewechselt werden, um die Betriebssicherheit aufrecht zu erhalten.

Daran anschließend sind auch weitere Streckenabschnitte, die nicht Gegenstand dieser Vorlage sind, wie die östliche Mansfelder Straße (einschließlich Klausbrücke), die Beesener Straße, die Torstraße und der Rannische Platz zu sanieren. Bei der zeitlichen Abfolge dieser Maßnahmen sind neben bautechnischen und finanziellen Rahmenbedingungen auch die Verkehrsführungen bzw. die ÖV-Netzgestaltung während der Bauzeit zu beachten.

## **2. Verkehrsbedeutung des Steinweges**

Der Steinweg hat trotz seines sehr geringen Straßenquerschnittes viele verschiedene Funktionen zu erfüllen.

Im Straßenbahnnetz ist er die zentrale Verbindung zwischen dem Zentrum und den südlichen Stadtteilen. Dies spiegelt sich auch in der Belegung mit 5 Tageslinien bzw. von 20 Zügen je Stunde und Richtung wieder, was zu einer durchschnittlichen Zugfolge von 3 Minuten führt.

Ebenso bedeutsam ist seine Funktion als direkte und damit attraktive Radwegeverbindung zwischen dem Süden und der Altstadt. Entsprechend hat sich auch die Anzahl der Radfahrer in den letzten Jahren auf ca. 1.600 Räder/Tag verdreifacht.

Die Bedeutung für den Kfz-Verkehr konnte mit der Freigabe der Prof.-Friedrich-Hoffmann-Straße deutlich reduziert werden. Dies spiegelt sich auch in dem gegenüber 1998 um ca. 25% bzw. gegenüber 2004 um ca. 15% reduzierten Verkehrsaufkommen deutlich wieder.

Trotzdem ist sie als Sammelstraße noch eine wichtige Stadtteilverbindung und erschließt die westlich gelegenen Wohngebiete (geplante T-30-Zone), das Elisabeth-Krankenhaus sowie die Franckeschen Stiftungen. Außerdem wird sie auch weiterhin von Kraftfahrzeugen in der Relation von der Innenstadt in Richtung Süden durchfahren.

Durch die städtebauliche Nutzung des Steinweges als Wohn- und Geschäftsstraße resultiert ein erheblicher Bedarf an Flächen für den ruhenden Verkehr und die Andienung, der schon heute nur unzureichend im Straßenraum gedeckt werden kann. Aus dieser Nutzung resultiert außerdem ein erheblicher Fußgängerverkehr, der sich mit einem sehr starken Schülerverkehr überlagert. Dieser wird hauptsächlich durch die Konzentration von Schulstandorten u. ä. Einrichtungen im Bereich der Franckeschen Stiftungen erzeugt.

### **3. Künftige Verkehrsführung im Steinweg und seinem Umfeld**

Heute ist der Steinweg eine unechte Einbahnstraße, die Kfz-Verkehr nur in Richtung Süden zulässt. Der Straßenbahn- und der Radverkehr sind in beiden Richtungen möglich.

Noch zum Jahrtausendwechsel war der Steinweg in der Nachmittagsspitze häufig überstaut. In Folge des bereits genannten Verkehrsrückganges gibt es derzeit keine erheblichen Behinderungen des Straßenbahnverkehrs durch Rückstaus vom Rannischen Platz. Durch die separate Freigabe am Franckeplatz und die 2 Haltestellen (jeweils ca. 20 s Haltestellenaufenthaltszeit) ist die Straßenbahn Pulkführer und kann im Regelfall ohne wesentliche Behinderungen in Richtung Süden fahren.

Auf Grund des engen Straßenraumes und der anliegenden intensiven Nutzung wäre eine weitere Reduzierung des Durchgangsverkehrs wünschenswert. Im Ergebnis der Prüfung der denkbaren Varianten kann hier nur die Beibehaltung der derzeitigen Verkehrsführung empfohlen werden. Die Alternativen sind entweder praktisch bzw. verkehrsrechtlich nicht durchsetzbar oder führen zur erheblichen Beeinträchtigung Dritter.

Eine weitere Fragestellung ist die künftige Verkehrsführung im Bereich des Rannischen Platzes. Auch hier kann aus heutiger Sicht im Ergebnis einer Variantenuntersuchung nur die Beibehaltung des

derzeitigen Kreisverkehrsprinzips bei gleichzeitiger Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer empfohlen werden.

Damit bestehen keine verkehrlichen Abhängigkeiten zwischen der Umgestaltung des Steinweges und der später im Rahmen eines gesonderten Vorhabens durchzuführenden Umgestaltung des Rannischen Platzes.

#### **4. Variantenvergleich**

Aufgrund des in den maßgebenden Querschnitten sehr engen Straßenraums sind wesentliche kostenrelevante Varianten der Querschnittsaufteilung nicht sinnvoll. Die im Rahmen der Vorplanung untersuchten funktionalen Varianten (z.B. alternative Verkehrsführungen/Änderungen der Einbahnstraßenrichtung) weichen bzgl. der Kosten nicht wesentlich voneinander ab.

Durch die gemeinsame Realisierung mit der HAVAG und den Versorgungsträgern wird der städtische Kostenanteil auf ein Minimum (Nebenanlagen) reduziert. Gleichzeitig ist erst durch dieses komplexe Vorgehen die Fördermöglichkeit für diese städtischen Anlagen gegeben (siehe Anlage 1).

#### **5. Beschreibung der Vorzugsvariante**

Das nördliche Bauende befindet sich im Anschluss an die bereits realisierten Projekte am Franckeplatz in Höhe der Mauerstraße. Das südliche Bauende wurde noch vor das Gleisdreieck Rannischer Platz gelegt, um eine mehrmalige kostenintensive Anpassung der Weichenbereiche zu vermeiden. Aus diesem Grund soll der eigentliche Rannische Platz auch erst nach den angrenzenden Gleistrassen bzw. gemeinsam mit der letzten (voraussichtlichen Torstraße) saniert werden.

Der Steinweg hat an der engsten Stelle eine Querschnittsbreite zwischen den Häuserfluchten von ca. 12,30 m (zum Vergleich: die Ludwig-Wucherer-Straße hat einen Querschnitt von ca. 25 m). Damit gibt es unter Beachtung der bereits in den Punkten 2 und 3 genannten Rahmenbedingungen keine sinnvolle Alternative zur vorhandenen Aufteilung des Straßenraumes. Es können hier lediglich die Defizite im vorhandenen Querschnitt an die gültigen Regelwerke angepasst werden. Dies betrifft hauptsächlich eine Erweiterung des Gleisachsabstandes von 2,6 m auf mindestens 2,8 m sowie eine Verbreiterung des heute nur 2,8 m breiten Kfz-Fahrstreifens bzw. des 1,8 m breiten Parkstreifens. Diese völlig unzureichenden Querschnitte (regelwidrige Aneinanderreihung von Mindestmaßen) führen heute zu Behinderungen und Gefährdungen des Straßenbahnverkehrs, da der Begegnungsfall Lkw/Straßenbahn nicht bzw. nur sehr eingeschränkt gewährleistet ist.

Im Zusammenhang mit der Baumaßnahme werden die Haltestellen mobilitätsbehindertengerecht ausgebaut. Dabei ist die Bahnsteigkante gleichzeitig der entsprechend erhöhte Fahrbahnbord und die Warteflächen werden analog Franckeplatz oder Hallmarkt in den Gehweg integriert. Auf Grund der auch weiterhin sicherzustellenden Grundstückszufahrten müssen die Haltestellen teilweise verschoben werden. Außerdem können die Bahnsteigkanten aufgrund vorhandener Grundstückszufahrten nicht auf ganzer Zuglänge erhöht werden. Analog der Konzeption der HAVAG ist aber sichergestellt, dass im 1. Triebwagen je nach Fahrzeugtyp mindestens an der 1. und 2. bzw. an der 2. und 3. Tür mobilitätsbehindertengerechte Einstiegverhältnisse an den Niederflurwagen geschaffen werden können.

Auf Grund der Querschnittsbreite sind gesonderte Radverkehrsanlagen sowie Baumalleen nicht in den Straßenraum integrierbar, da die Stellplätze nicht ganz oder teilweise entfallen können. Außerdem würden durch Baumstreifen Probleme bei der Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von Leitungstrassen im unterirdischen Bauraum entstehen. Nach derzeitigem Planungsstand sind analog dem Bestand Parkmöglichkeiten für ca. 40 Pkw vorgesehen. In den weiteren Planungsphasen werden mit den Anliegern die Notwendigkeit und die Lage von Lieferzonen beraten, die dann in den Parkstreifen zu integrieren sind.

Im Bereich der Einmündungen und Querungsstellen (z. B. an den Enden der Haltestellen) werden die Borde auf 3 cm mobilitätsbehindertengerecht abgesenkt. Durch die relativ geringe Verkehrsbelegung (ca. 3.500 Kfz/Tag) und die geringe Fahrbahnbreite des Steinweges (6 m) ist eine technische Sicherung (hier nur Lichtzeichenanlage möglich) der Querungsstellen nicht erforderlich.

Außerdem wird im Rahmen der weiteren Planung untersucht, ob in den aufgeweiteten Nebenanlagen gegenüber der Einmündung Taubenstraße Bäume integrierbar sind. Dazu werden auch noch detaillierte Abstimmungen mit den Anliegern geführt.

Die Gestaltung der Verkehrsflächen soll solide und kostenbewusst erfolgen. Für die Fahrbahn (gleichzeitig Gleisbereich) ist ein bituminöser Belag auch aus Gründen der Lärminderung vorgesehen.

Die übrigen Bereiche sollen mit Betonstein gestaltet werden. Exemplarische Verlegemuster werden dem Stadtrat mit dem Baubeschluss vorgelegt.

## **6. Kosten und Finanzierung**

Auf der Grundlage der Vorplanung wurde eine Kostenschätzung erarbeitet. Die wesentlichen Bruttosummen sind zur Information in der Anlage 4 dargestellt. Die daraus resultierende Fortschreibung der Haushaltsplanung (Investitionsplan) liegt als Anlage 5 bei. Diese wurde bereits in den Ausschüssen diskutiert und wird dem Stadtrat im Mai 2007 zur Beschlussfassung vorgelegt. Die notwendigen Verpflichtungsermächtigungen sind entsprechend beantragt worden. Im Rahmen der weiteren Planung (Entwurfsplanung) wird die Kostenberechnung durchgeführt, die die Grundlage für den Baubeschluss bilden wird. Grundlage der Ausweisung der Fördermittel ist die derzeit verbindliche Förderquote von 75%. Mit Vorliegen einer neuen Förderrichtlinie (das Land kündigte die Erhöhung der Förderquote auf 80% an) wird die Haushaltsplanung entsprechend fortgeschrieben. Die Förderung erfolgt entsprechend Entflechtungsgesetz, welches das GVFG abgelöst hat.

## **7. Straßenausbaubeiträge**

Der städtische Ausbaaufwand an der Verkehrsanlage Steinweg ist gemäß § 6 Abs. 1 KAG-LSA in Verbindung mit der Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Halle beitragspflichtig.

Nach sorgfältiger Schätzung werden voraussichtlich Beiträge in Höhe von 150.000 Euro erwartet.

## **8. Termin und weiteres Vorgehen**

Voraussichtlich im Mai 2007 wird die Bürgerinitiative Steinweg über den Planungsstand informiert. Nach der Planungsausschusssitzung und vor dem Stadtrat ist eine Bürgerversammlung vorgesehen. Im Rahmen der weiteren Planung werden die anliegenden Gewerbetreibenden zu ihren Belangen befragt und notwendige Andienbereiche abgestimmt.

Der derzeitige Planungsstand wird im Rahmen der Entwurfsplanung weiter vertieft. Der darauf aufbauende detaillierte Baubeschluss ist für Ende 2007 vorgesehen. Die Realisierung muss 2008 vor Beginn der Baumaßnahme Klausbrücke erfolgen, um das hallesche ÖV-Netz betriebsfähig zu erhalten. Vor dem eigentlichen Straßenbau sind umfangreiche Leitungsumverlegungen und die Sanierung des Abwasserkanals der HWA erforderlich.

## Anlage 4

### Ausbau/Umgestaltung des Steinweges Grundsatzbeschluss Kostenschätzung

#### 1. Kosten

Kostenanteile	Brutto in T€
Gesamtmaßnahme	<b>2.860,6</b>
davon Gleisanlagen/Gleisbereich	2.258
übriger Straßenraum	602,6

#### 2. Finanzierung

Kostenanteile	Brutto in T€
Anteil HAVAG	
- Eigenanteil	805
- Fördermittel *	1.453
- Summe	2.258
Anteil Stadt	
- Eigenmittel	418,3
- Fördermittel *	184,3
- Summe	602,6
<b>Summe Gesamtmaßnahme**</b>	<b>2.860,6</b>

\* ausgehend von der derzeitigen Förderrichtlinie mit einem Förderversuch von 75%

\*\* inkl. Planung/Bauerkundung/archäologische Baubegleitung/vorhabenübergreifende Projektsteuerung

#### 3. Straßenausbaubeiträge

Kostenanteile	Brutto in T€
Voraussichtliche Einnahmen der Stadt lt. Kommunalabgabengesetz LSA	<b>ca. 150</b>

## Vorlage Steinweg

### Abwägung der Stellungnahme der Ämter

Fachbereich	Datum	Zuständigkeit	Berücksichtigung	ohne Berücksichtigung	Bemerkungen
61.4 , Hr. Möbius	25.04.2007		eingearbeitet		
FB 40	03.05.2007	X			
FB 66, Hr. Wagner	02.05.2007	X			
FB 51	07.05.2007				gesondert zu lösendes Problem (Franckeplatz)
Hr. Dr. Fischer	04.05.2007	X			
FB 66	04.05.2007	X			
FB 31	03.05.2007		X		
FB 80	04.05.2007	X			
FB 37			X		
FB 20	04.05.2007				mit Hr. Osterwald und Frau Ströhl abgestimmt

### Derzeitige Einstellung im Haushaltsplanentwurf 2007-2010 (nur der Eigenmittelanteil)

HH-Stelle	Bezeichnung	Plan 2006			Plan 2007			Ausgaben EUR
		Ausgaben EUR	Einnahmen EUR	Eigenmittel EUR	Ausgaben EUR	Einnahmen EUR	Eigenmittel EUR	
2.6300 041	<b>Steinweg</b>							
361000	Zuweisungen vom Land		0			0		
985000	Inv.-zusch. an komm. öff.-wirt. Untern.			0	0		0	100.000
959000	Planungsleistungen							

Gesamtübersicht 2006-2010		Zuschuss an die HAVAG Anteil der Eigenmittel der Stadt		413.000					
<b>Aktualisierung entsprechend der Kostenschätzung gemäß Grundsatzbeschluss (Bruttokosten Anteil Stadt)</b>									
HH-Stelle	Bezeichnung	Plan 2006			Plan 2007			Ausgaben EUR	
		Ausgaben EUR	Einnahmen EUR	Eigenmittel EUR	Ausgaben EUR	Einnahmen EUR	Eigenmittel EUR		
2.6300 041	<b>Steinweg</b>								
361000	Zuweisungen vom Land		0		0				
985000	Inv.-zusch. an komm. öff.-wirt. Untern.			0	0		0		509.300
959000	Planungsleistungen								
002 350000	Gemeindestraßen, Jahresansätze Straßenausbaubeiträge, Steinweg			0	0		0		
Gesamtübersicht 2006-2010		Zuschuss an die HAVAG Anteil der Stadt (Bruttokosten)		602.600					
Straßenausbaubeiträge				150000					
Landeszuweisungen				184300					
Anteil der Eigenmittel der Stadt				268.300					
Die erforderliche Eigenmittelverschiebung in den Jahresscheiben 2008 und 2009 erfolgt im Rahmen der verteilbaren Finanzmasse des									

## Anlage 6

### Familienfreundlichkeitsprüfung auf Grundlage des Kriterienkataloges B

#### Vorhaben: Ausbau / Umgestaltung des Steinweges Grundsatzbeschluss

Nr.:	Frage	Relevant		Berücksichtigt		Bemerkungen
		ja	nein	ja	nein	
1	Sind verkehrsberuhigte Straßen geplant/realisiert?	x		x		
2	Sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung eingeleitet/geplant?	x		x		

3	Gibt es für Kinder speziell reservierte Straßenräume?	x	x	
4	Sind die neuralgischen Verkehrspunkte der Stadt bekannt (verkehrsreiche Straßen, viel befahrene Kreuzungen, schwer einsehbare Kurven)?	x	x	<ul style="list-style-type: none"> <li>·Die Haltestellen (Halten am Bord) werden sicher gestaltet.</li> <li>·Durch die reduzierte Fahrbahnbreite, geordnetes Parken und abgesenkte Borde werden die Querungsbedingungen für Fußgänger verbessert.</li> <li>·Der ebene Fahrbahnbelag erhöht die Sicherheit für Radfahrer.</li> </ul>
5	Welche Maßnahmen sind geplant/realisiert, um die benannten neuralgischen Verkehrspunkte kinderfreundlich zu gestalten?	x	x	<ul style="list-style-type: none"> <li>·Mobilitätsgerechte Haltestellen</li> <li>·siehe 4.</li> </ul>
6	Wurden Fußgängerzonen geplant/eingerichtet?	x	x	

Nummer	Frage	Relevant ja nein	Berücksichtigt Ja nein	Bemerkungen
8	Wie sind die Haltestellen abgesichert?	x	x	·Halten am Bord
9	Sind die Bürgersteige kind- und behindertengerecht gestaltet?	x	x	
10	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Schulwege der Kinder berücksichtigt und in die Schulwegeplanung einbezogen?	x	x	
11	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Belange der Eltern (Umsteigen, Verkehrstaktung) berücksichtigt?	x	x	
12	Erfolgte bei der Straßenbeleuchtung eine Berücksichtigung der Interessen von Fußgängern?	x	x	
13	Wurden Querungshilfen (Brücken, Tunnel, Fußgängerwege usw.) geplant/eingerichtet?	x	x	<ul style="list-style-type: none"> <li>·Nur abgesenkte Borde</li> <li>·Zusätzliche (technische)</li> </ul>

				<b>Sicherungen sind nicht erforderlich</b>
--	--	--	--	--

Otto  
Verkehrsplaner

Jochem Lunebach  
Fachbereichsleiter