

Anlage H (Historie)

Zusammenfassung der Evaluation

Funktion der Sophienstraße für Kfz- und Radverkehr im Netzzusammenhang

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist die Sophienstraße kein Bestandteil des Grundnetzes für den fließenden Kfz-Verkehr. Sie liegt in einem Wohngebiet. Sie ist dem Erschließungsverkehr vorbehalten, vor allem den Anwohnenden. Sie hat nicht die Funktion, Durchgangsverkehr aufzunehmen. Dieser findet laut VEP nicht in Wohngebieten statt, sondern soll auf dem Hauptverkehrsstraßennetz abgewickelt werden.

Die Sophienstraße ist Teil der Radverkehrshauptroute von Daxlanden über den Entenfang in die Innenstadt. Sie ist als „Fahrradstraße, Kfz frei“ ausgeschildert. Zukünftig stellt sie für einen Teil des Radverkehrs von Rastatt (Radschnellverbindung 13, Karlsruhe – Rastatt) die Fortsetzung Richtung Innenstadt dar.

Analyse der Verkehrssituation

Die Verwaltung hat ermittelt, wie hoch in den einzelnen Abschnitten der Sophienstraße der Anteil des Durchgangsverkehrs ist. Dies sollte ermöglichen, dass Maßnahmen im Reallabor erprobt werden, die zum angestrebten Ziel passen. Als Durchgangsverkehr wurden die Fahrten definiert, die nicht auf direktem Weg auf das übergeordnete Straßennetz führten, sondern länger als notwendig die Sophienstraße befuhren. Bei der Erhebung des Durchgangsverkehrs stellte sich heraus, dass der Abschnitt der Sophienstraße zwischen Scheffel- und Reinhold-Frank-Straße in absoluten Fahrten am stärksten vom Durchgangsverkehr belastet ist.

Die Kreuzung Sophien-/Lessingstraße war vor Beginn des Verkehrsversuchs von zahlreichen Unfällen betroffen, knapp unterhalb der Schwelle zur Unfallhäufungsstelle.

Beteiligungsprozess

An zwei Ortsterminen am 5. und 6. Juni 2024 nahmen die Antragstellenden zusammen mit Verwaltung und Betroffenen die verkehrliche Situation in der morgendlichen Spitzenstunde ab 7:15 Uhr in Augenschein.

Mögliche Maßnahmen wurden in einem moderierten Workshop am 12. Juni 2024 den Betroffenen (siehe Teilnehmendenliste, **Anlage 2**) vorgestellt. Einvernehmlich wurde beschlossen, sich auf die Situation der Sophienstraße westlich der Reinhold-Frank-Straße zu konzentrieren. Gemeinsam mit ihnen wurde dann die finale Ausgestaltung des Verkehrsversuchs (Reallabor) erarbeitet:

- Diagonalsperre/Modaler Filter (Poller) an der Kreuzung Sophien-/Lessingstraße
- Umdrehung der Einbahnstraße in der Lessingstraße nördlich der Sophienstraße (**diese Maßnahme bleibt aus Gründen der Verkehrssicherheit dauerhaft erhalten und bedarf keiner Zustimmung durch den Planungsausschuss**)
- Modaler Filter (Poller) auf der Südfahrbahn der Sophienstraße östlich der Einmündung der Gutenbergstraße vor dem Lessing-Gymnasium
- Schaffung von Aufenthaltsqualität durch Bereitstellen von Sitzmöbeln in fünf Parkierungsflächen in der Mittelinsel der Sophienstraße vor dem Lessing-Gymnasium

- Modaler Filter (Poller) auf der Nordfahrbahn der Sophienstraße westlich der Einmündung der Nelkenstraße (diese Maßnahme konnte aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Straßenverkehrsrechtes nicht erprobt werden)

Der Verkehrsversuch (Reallabor) fand vom 1. Juli 2024 bis 7. Oktober 2024 statt.

Verkehrliche Auswirkungen des Verkehrsversuchs

Um die verkehrlichen Auswirkungen zu erfassen, wurden vor und während des Verkehrsversuchs Verkehrszählungen durchgeführt (**Anlage 3**). Es wurde angenommen, dass eine Sperrung in der Sophienstraße zu Verkehrsverlagerungen in die parallelen Straßen führt. Durch die Lage der Poller am Lessing-Gymnasium wurde zusätzlich mit Verkehrsverlagerungen rund um den Gutenbergplatz gerechnet. Daher wurden die Zählstellen in der parallelen Erschließungsfahrbahn der Kaiserallee, der Goethestraße, der nördlichen und südlichen Fahrbahn der Sophienstraße, der Weinbrennerstraße, der Nelken- und Gutenbergstraße eingerichtet. In der parallelen Draisstraße wurde wegen einer Fernwärmebaustelle in der Uhlandstraße nicht gezählt.

Die Sperrung der Sophienstraße vor dem Lessing-Gymnasium in Fahrtrichtung Osten (-1390 Kfz-Fahrten/14 h) führte zu teilweise deutlichen Verlagerungen in die Parallelstraßen Weinbrenner (+750 Kfz-Fahrten/14 h) und Goethestraße (+330 Kfz-Fahrten/14 h) und in die parallele Erschließungsfahrbahn der Kaiserallee (+100 Kfz-Fahrten/14 h). Gleichzeitig führte sie zu Mehrverkehr in der Gutenbergstraße (340 Kfz/14 h statt 180 Kfz/14 h im Querschnitt) und der Nelkenstraße (480 Kfz/14 h statt 340 Kfz/14 h im Querschnitt).

Die Umdrehung der Einbahnstraße in der Lessingstraße nördlich der Sophienstraße führte zu einer deutlichen Entlastung von Durchgangsverkehr: statt 1110 Kfz-Fahrten pro 14 h vor Beginn des Verkehrsversuchs im Querschnitt wurden nur noch 590 Kfz-Fahrten gezählt (einschließlich Falschfahrten gegen die Einbahnstraßenrichtung).

Die Umdrehung der Einbahnstraße führte auch zu Verkehrsentlastungen in der Lessingstraße südlich der Sophienstraße: statt 1.590 Kfz/14 h im Querschnitt vor Beginn des Verkehrsversuchs wurden nur noch 1.040 Kfz/14 h gezählt.

Die Diagonalsperre an der Kreuzung Sophien-/Lessingstraße hat östlich der Kreuzung zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs von 2.780 Kfz/14 h auf 890 Kfz/14 h im Querschnitt geführt. Direkt westlich der Kreuzung reduzierte sich der Kfz-Verkehr von 2.710 Kfz/14 h auf 1.030 Kfz/14 h im Querschnitt. Die Maßnahme wirkte sich auch direkt westlich der Kreuzung Sophien-/Scheffelstraße aus: dort sank die Kfz-Belastung von 2.420 Kfz/14 h auf 1.450 Kfz/14 h im Querschnitt (wobei die Verkehrsreduktion auf der Südfahrbahn hier auch z. T. der Sperrung am Lessing-Gymnasium geschuldet war). Die Diagonalsperre wirkte sich auch bis zum Gutenbergplatz aus: dort sank die Kfz-Belastung in Fahrtrichtung Westen von 1.120 Kfz/14 h auf 870 Kfz/14 h.

In der Scheffelstraße nördlich der Sophienstraße führte die Kombination aus den beiden Sperrungen zu einer Zunahme des Kfz-Verkehrs von 1.510 Kfz/14 h auf 1.600 Kfz/14 h im Querschnitt (wobei der Verkehr in Richtung Süden zunahm und in Richtung Norden abnahm). Es stellte sich eine symmetrische Verkehrsbelastung ein (800 Kfz/14 h pro Richtung). In der südlichen Scheffelstraße nahm der Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen zu. Die Querschnittsbelastung stieg von 1.330 Kfz/14 h auf 1.640 Kfz/14 h, auch hier stellte sich eine symmetrische Verkehrsbelastung ein (820 Kfz/14 h pro Richtung).

Der Radverkehr ist in der Sophienstraße die dominierende Verkehrsart. Sein Anteil am Gesamtverkehr betrug vor dem Verkehrsversuch am Gutenbergplatz 62 % (4150 Rad/14 h bei

2510 Kfz/14 h) und an der Einmündung in die Reinhold-Frank-Straße 72 % (7240 Rad/14 h bei 2.780 Kfz/14 h). Absolut hat der Radverkehr während des Verkehrsversuchs flächendeckend an allen Zählstellen zugenommen, nicht nur in der Sophienstraße. Das lässt vermuten, dass es sich um eine saisonale Zunahme zwischen Juni (Vorherzählung) und Juli (Zählung während des Verkehrsversuchs) handelt.

Fazit der verkehrlichen Auswirkungen

Die **Sperrung in der Sophienstraße am Lessing-Gymnasium** (östlich der Einmündung Gutenbergstraße) führt zu einer deutlichen Verkehrszunahme (+40 %) in der Weinbrennerstraße in östlicher Fahrtrichtung. Diese Fahrten werden vermutlich zu einem großen Teil über die Gabelsberger- und Körnerstraße auf die Sophienstraße zurückgeführt und führen in diesen beiden Straßen zu Verkehrszunahmen. In der Goethestraße auf Höhe des Gutenbergplatzes führte die Sperrung zu mehr als einer Verdopplung des Kfz-Verkehrs. In der Gutenbergstraße verdoppelt sich der Kfz-Verkehr, in der Nelkenstraße wächst er um etwa 40 %. Diese drei Straßenabschnitte sind Bestandteil eines verkehrsberuhigten Bereiches. Im entsprechenden Abschnitt der Goethestraße wird der Grenzwert von 1.000 Kfz-Fahrten pro Tag überschritten und bedürfte bei einer dauerhaften Einrichtung einer ausführlichen verkehrsrechtlichen Begründung.

Fazit: In Kombination mit den Abrollgeräuschen des Kfz-Verkehrs auf dem Kopfsteinpflaster erscheinen diese Auswirkungen der Sperrung am Lessing-Gymnasium nicht verhältnismäßig für das angestrebte Ziel.

Die **Diagonalsperre an der Kreuzung Sophien-/Lessingstraße in Kombination mit der Umdrehung der Einbahnstraßenrichtung im nördlichen Teil der Lessingstraße** führt zu einer deutlichen Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Sophien- und auch der Lessingstraße. Die Zählungen in der Lessingstraße nördlich der Sophienstraße bestätigen die Vermutung, dass dieser Teil der Lessingstraße Schleichverkehr aufnimmt, der die Lichtsignalanlage am Mühlburger Tor vermeiden will.

Die Zählungen in der Lessingstraße südlich der Sophienstraße in Kombination mit der Zählung nördlich der Lessingstraße bestätigen die Vermutung, dass die Lessingstraße Schleichverkehr von der Reinhold-Frank-Straße aufnimmt.

Die Diagonalsperre führt in der Sophienstraße östlich der Lessingstraße zu einer sehr deutlichen Reduktion des Kfz-Verkehrs um 68 %, direkt westlich sehr deutlich um 62 %. Westlich der Scheffelstraße beträgt die Reduktion noch etwa 40 %. Die Sperre wirkt sich am Gutenbergplatz in westlicher Fahrtrichtung noch deutlich mit etwa 30 % Reduktion im Kfz-Verkehr aus (absolut sind das 350 Kfz-Fahrten).

Diesen deutlichen Entlastungen in der Sophienstraße stehen vertretbare Verlagerungen von 270 Kfz-Fahrten über die Kriegs- und Weinbrennerstraße in westlicher Fahrtrichtung gegenüber. Der Entlastung von 1.140 bis 1.680 Kfz-Fahrten in der Sophienstraße zwischen Scheffel- und Lessingstraße steht eine Mehrbelastung der Scheffelstraße südlich der Sophienstraße von 310 Kfz-Fahrten gegenüber, nördlich der Sophienstraße eine Mehrbelastung von 90 Kfz-Fahrten. Die Verlagerungen in die Scheffelstraße erscheinen moderat.

Fazit: Angesichts des deutlichen Rückgangs des Kfz-Verkehrs in der Sophienstraße durch die Diagonalsperre an der Lessingstraße erscheint die Maßnahme hinsichtlich des angestrebten Ziels wirkungsvoll und verhältnismäßig. Die Umdrehung der Einbahnstraße in der Lessingstraße nördlich der Sophienstraße bleibt aus Gründen der Verkehrssicherheit auf jeden Fall erhalten und bedarf keiner Zustimmung durch den Planungsausschuss.

Ergebnisse der Befragungen der Anwohnenden, der Betriebe, am Lessing-Gymnasium und auf dem Markt auf dem Gutenbergplatz

Das Amt für Stadtentwicklung hat umfassende Erhebungen unter den Anwohnenden, Gewerbetreibenden, am Lessing-Gymnasium und unter den Marktbesuchenden und -

besuchenden vorgenommen (**Anlage 3**). In einem Phasenplan (Abb. 1.1) sind die Zeitpunkte der Befragungen und des Verkehrsversuchs dargestellt, in Abb. 1.2 das Untersuchungsgebiet. In Tabelle 1.1 sind die Rücklaufquoten der einzelnen Personengruppen dargestellt.

Befragt wurden die **Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Schüler- und Lehrerschaft des Lessing-Gymnasiums** zu folgenden Punkten:

- Informiertheit über den Verkehrsversuch
 - Verhaltensänderungen im Zuge des Verkehrsversuchs
 - Veränderungen verschiedener Aufkommen während des Verkehrsversuchs
 - Veränderungen für die Verkehrssicherheit verschiedener Personengruppen
 - Veränderungen von Erreichbarkeiten verschiedener Einrichtungen
 - Veränderungen der Lebensqualität
 - Nutzung und Bewertung des Vorplatzes beim Lessing-Gymnasium
 - Fragen zum Wochenmarkt auf dem Gutenbergplatz
 - Fragen zum Gewerbe und zur Kundschaft
-
- Gesamtbewertung des Verkehrsversuchs
 - Gewünschte zukünftige Verkehrsregelung

Bei einigen Punkten, wie insbesondere in Bezug auf die Erreichbarkeit der eigenen Wohnung, unterscheiden sich die Antworten in Abhängigkeit von der Kfz-Verfügbarkeit und Lage des Haushaltes (Straße) deutlich (Abb. 2.4). Bei allen Personengruppen (Anwohnende, Gewerbetreibende, Schülerschaft) überwog mehr oder weniger deutlich die Wahrnehmung positiver Veränderungen für den Radverkehr, den Fußverkehr, die Verkehrssicherheit für Kinder und das subjektive Sicherheitsgefühl (Abb. 2.5, Abb. 3.3, Abb. 4.1). Von den Anwohnenden wurde überwiegend eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Kinder (Abb. 2.7) und der Lebensqualität vor Ort wahrgenommen (Abb. 2.8). Die empfundenen Veränderungen für die persönliche Wohn- und Aufenthaltsqualität (Abb. 2.9 und Abb. 2.10) werden örtlich sehr unterschiedlich wahrgenommen.

Eine zentrale Fragestellung in allen Umfragen war die Bewertung des Effekts des Verkehrsversuchs insgesamt. In Abbildung 1.3 sind die jeweiligen Ergebnisse der befragten Personengruppen zusammengetragen. Die Auswirkungen des Verkehrsversuchs in der Sophienstraße werden vor allen Dingen von den Schülerinnen und Schülern des Lessing-Gymnasiums sowie von der Anwohnerschaft positiv bewertet: Zusammengenommen bewerten 45,9 % der Anwohnenden und 77,5 % der Schülerschaft den Verkehrsversuch als sehr oder eher positiv. Als neutral bezeichnen sich bei dieser Fragestellung lediglich jeder beziehungsweise jede neunte Anwohnende (11,3 %).

Rund die Hälfte der Anwohnerschaft fällt ein klares Urteil: Etwas mehr als ein Viertel der Befragten bewertet den Verkehrsversuch insgesamt als sehr positiv (28,2 %), während 22,1 % ein sehr negatives Urteil fällen. Die durchschnittliche Bewertung des Verkehrsversuchs als Ganzes fällt bei den Anwohnenden „neutral“, bei den Betrieben „eher negativ“ und bei der Schülerschaft des Lessing-Gymnasiums „eher positiv“ aus.

Die Bewertung des Verkehrsversuchs fällt unter den Betrieben negativer aus als unter den Anwohnenden. Allerdings werden die negativen Auswirkungen auf das eigene Gewerbe nicht so negativ bewertet wie für die Gewerbetreibenden insgesamt.

Die Wahrnehmung und Nutzung des **Platzes vor dem Lessing-Gymnasium** (5 Parkierungsbuchten wurden mit Sitzmöbeln „ENZIS“ ausgestattet) fällt bei Anwohnenden und Schülerschaft sehr unterschiedlich aus. Während 29,9 % (Abb. 4.4) der Schülerschaft die Sitzmöbel nach eigener Aussage mehrmals nutzten, waren es nur 7,4 % der Anwohnenden (Abb. 2.19). Während lediglich 9,3 % der Schülerschaft keine Nutzung der Sitzmöbel wahrnahmen, waren es unter den Anwohnenden 39,7 %. 87,0 % der Schülerschaft bewerteten die Idee, den Platz vor

dem Lessing-Gymnasium generell zu gestalten, positiv (Abb. 4.5). Der während des Verkehrsversuchs umgesetzten Ausgestaltung standen 72,7 % positiv gegenüber (Abb. 4.6). Unter den Anwohnenden sprachen sich 30,3 % dafür aus, den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen (Abb. 2.20), während sich 40,5 % eine schönere Gestaltung wünschten.

Die **Marktbeschicker** stehen dem Verkehrsversuch überwiegend negativ gegenüber. Ihre subjektiv negativen Wahrnehmungen decken sich allerdings nicht mit den Ergebnissen der Befragung der Marktbesucherinnen und -besucher. Diese attestieren dem Verkehrsversuch, dass die Erreichbarkeit des Marktes für sie mit ihren Fahrzeugen gleichgeblieben sei.

Der Verkehrsversuch hatte keine signifikanten Auswirkungen auf das Verhalten (Aufenthaltsdauer, Höhe der Ausgaben und Kombination mit einem Gastronomiebesuch, Abb. 5.3) der **Besucherinnen und Besucher des Wochenmarktes**. Die Besucherfrequenz ist während des Verkehrsversuchs sogar leicht gestiegen. Um zum Markt auf dem Gutenbergplatz zu gelangen, nutzen die Besucherinnen und Besucher vor und während des Verkehrsversuchs vorwiegend das Fahrrad/Pedelec (37,8 %) oder kommen zu Fuß (36,9 %), der ÖV hat geringe Bedeutung (7,7%). Der Kfz-Anteil der Marktbesuchenden betrug im Schnitt 17,3%. Aus den Erhebungen auf dem Markt auf dem Gutenbergplatz lassen sich insgesamt keine negativen Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf den Wochenmarkt ableiten.

Gewünschte perspektivische Entwicklung gemäß den durchgeführten Befragungen

Alle Befragtengruppen wurden gebeten, sich zu einer präferierten Verkehrsführung für die Zukunft zu äußern. Dabei konnte zwischen vorformulierten und selbst zu beschreibenden Varianten der Verkehrsführung gewählt werden. Zusammenfassend lassen sich drei Szenarien (Abb 1.4) bilden:

Szenario 1: Umsetzung einer Verkehrsführung wie im Verkehrsversuch (oder darüber hinaus)

Szenario 1 umfasst die Wünsche nach einer Verkehrsführung, die genauso gestaltet ist wie während des Verkehrsversuchs oder sogar über den Verkehrsversuch hinausgehende, zusätzliche Veränderungen. Eine solche Verkehrsführung wird sowohl von den Anwohnenden (40,5 %) als auch von den Schülerinnen und Schülern des Lessing-Gymnasium (47,9 %) am häufigsten gewählt.

Szenario 2: Beibehaltung der Verkehrsführung wie vor dem Verkehrsversuch

Szenario 2 beinhaltet den Wunsch nach einer Verkehrsführung, die genau so gestaltet ist wie vor dem Verkehrsversuch. Diese Variante bevorzugen die Hälfte der Betriebe (49,4 %), ein Drittel der Anwohnenden (30,5 %) und ein Fünftel der Schülerschaft (20,2 %).

Szenario 3: Umsetzung einzelner Elemente des Verkehrsversuchs

In Szenario 3 wird die dauerhafte Einrichtung nur einer der beiden Komponenten des Verkehrsversuchs (nur Diagonalsperre beziehungsweise nur Vorplatz vor dem Lessing-Gymnasium) oder der Verzicht auf Sperrungen, aber eine geänderte Verkehrsführung gewünscht. Für eine solche Variante der zukünftigen Verkehrsführung sprechen sich ein Drittel der Schülerinnen und Schüler (31,1 %), ein Viertel der Gewerbetreibenden (24,4 %) sowie ein Fünftel der Anwohnerschaft (19,5 %) aus.

Fazit aus der Überlagerung der Befragungsergebnisse mit den verkehrlichen Aspekten

Die Bewertung des Verkehrsversuchs fällt in der Anwohnerschaft insgesamt leicht positiv aus. Der Wohnort innerhalb des Untersuchungsgebiets spielt bei dieser Bewertung neben der Verfügbarkeit eines Pkw im Haushalt eine Rolle. Man kann an der negativen Bewertung in der Gabelsberger-, Drais- und Nelkenstraße erkennen, dass die negativen Auswirkungen, beispielsweise Auswirkungen auf die Parkplatzsuche (Abb. 2.13) und Aufenthaltsqualität (Abb. 2.10) im Zusammenhang mit der Sperrung der Sophienstraße am Lessing-Gymnasium zu sehen

sind. Dies deckt sich mit den empfundenen und messbaren Kfz-Verlagerungen und Mehrbelastungen um diesen Bereich.

Die positiven Auswirkungen auf Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Sophien- und Lessingstraße (Abb. 2.9 und Abb. 2.10) lassen sich räumlich eher auf die Diagonalsperre an der Lessingstraße zurückführen.

Trotz leichter Zunahmen im Kfz-Verkehr in der Scheffelstraße wird dort der Effekt des Verkehrsversuchs leicht positiv bewertet (Abb. 2.18).

Aus diesen Ergebnissen schließt die Verwaltung, dass durch den Verzicht auf die Sperrung am Lessing-Gymnasium der Anteil derer, die für „Szenario 2: Beibehaltung der Verkehrsführung wie vor dem Verkehrsversuch“ gestimmt haben sinken würde, während die Zustimmungswerte für die Szenarien 1 und 3, also dauerhafte Umsetzung von zumindest Teilen des Verkehrsversuchs gleichzeitig steigen würden.

Das Ausmaß der Nutzung des Platzes vor dem Lessing-Gymnasium während des Verkehrsversuchs rechtfertigt nicht, fünf Parkbuchten umzuwidmen. Angesichts der gleichzeitig negativen Bewertung der Veränderungen bei der Parkplatzsuche (Abb. 2.13) scheint die Umgestaltung von nur einer Parkbucht angebracht.

Empfehlung der Verwaltung

Aus den Ergebnissen des Verkehrsversuchs ergeben sich folgende Empfehlungen:

- Die Diagonalsperre an der Kreuzung Sophien-/Lessingstraße hat sich bewährt und wird zur dauerhaften Umsetzung empfohlen.
- Die Poller am Lessing-Gymnasium östlich der Gutenbergstraße am Lessing-Gymnasium haben zu nachteiligen Verkehrsverlagerungen geführt. Daher wird diese Maßnahme nicht zur dauerhaften Umsetzung empfohlen. Etwa ein Jahr nach Einrichtung des Modalen Filters an der Lessingstraße wird erneut der Durchgangsverkehr am Lessing-Gymnasium erhoben. Die Ergebnisse werden dem Planungsausschuss mitgeteilt.
- Die geschaffene Aufenthaltsqualität auf fünf Parkierungsflächen wurde nicht wie erhofft genutzt. Die Nachfrage rechtfertigt zunächst lediglich die Umwandlung einer Parkierungsfläche. Sobald die Mittel für eine qualitätsvolle Möblierung und deren Unterhalt bereitstehen, wird diese Maßnahme im Dialog mit dem Lessing-Gymnasium umgesetzt.

Bauliche Maßnahmen

Für die Diagonalsperre an der Kreuzung Sophien-/Lessingstraße sind zunächst nur Markierungsarbeiten und das Setzen von Pollern erforderlich. Diese Maßnahmen sollen zu Beginn der Sommerferien 2025 erfolgen. Während des Verkehrsversuchs gewonnene Erkenntnisse zur Optimierung der Markierung und der Lage der Poller sollen, soweit möglich, einfließen.

Die Maßnahmen wurden mit der Branddirektion abgestimmt. Es werden herausnehmbare Poller verwendet.

Gegebenenfalls wünschenswerte bauliche Anpassungen an den Bordsteinradien sollen zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen und die Umsetzung des Modalen Filters im Sommer 2025 nicht verzögern.

