

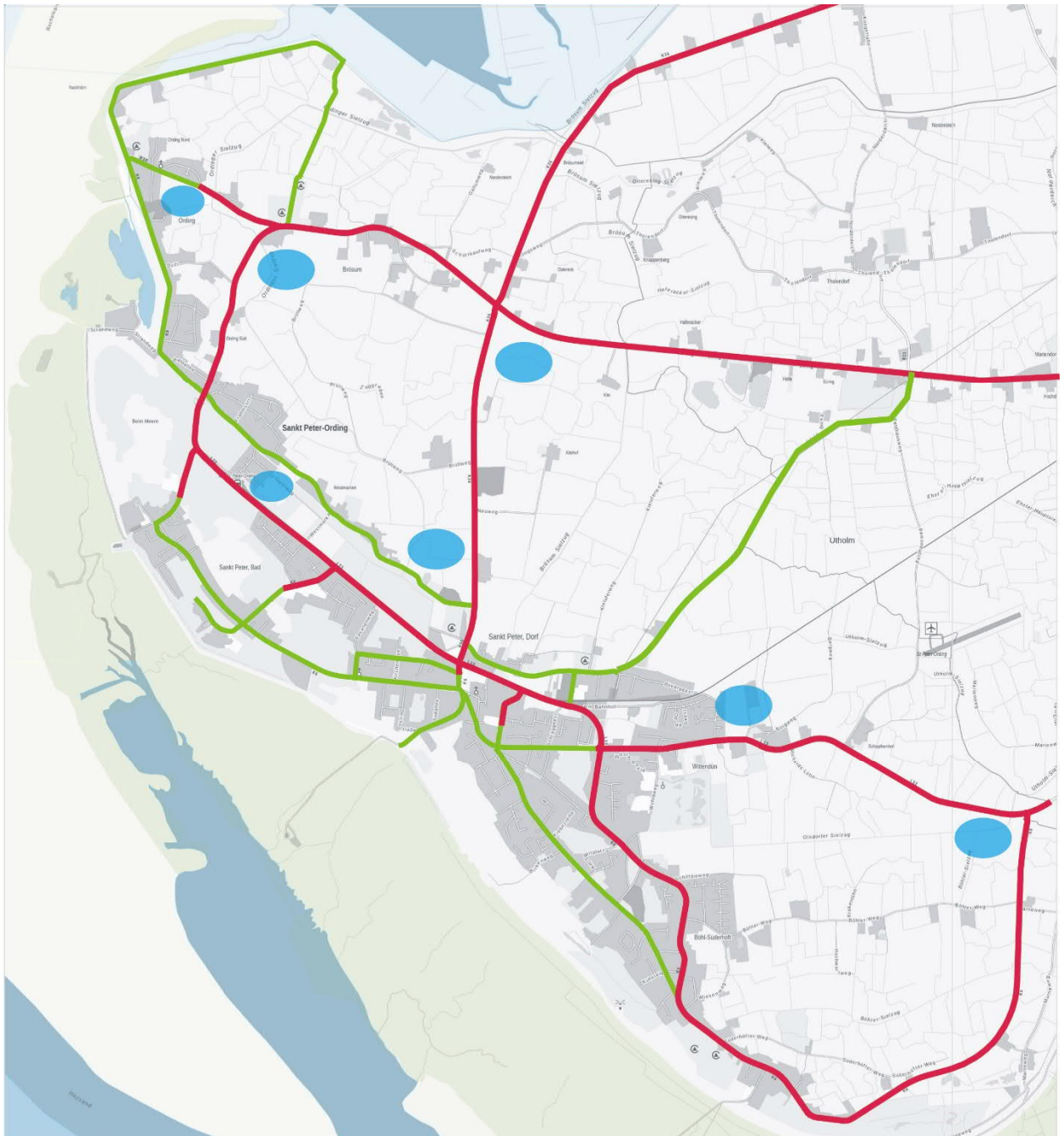
Ergebnisprotokoll Anliegerversammlung Umgestaltung „Im Bad“ am 29.09.2021 und der „Dorfstraße“ am 30.09.2021

Im Rahmen der Entwicklung des Verkehrskonzeptes führt die Gemeinde St. Peter-Ording zur Erprobung von Maßnahmen sogenannte Verkehrsversuche durch. Im Jahr 2021 gehen die Umwandlung der Pestalozzistraße in eine Fahrradstraße sowie die neue Regelung der Strandzufahrt/-abfahrt im Ortsteil Ording als positive Beispiele voran. Für die geplante Einrichtung von zwei weiteren Verkehrsversuchen im Jahr 2022 hat jeweils eine Anlieger-/Bürgerbeteiligung für die Umgestaltung der Straße Im Bad und der Dorfstraße stattgefunden. In den Veranstaltungen wurden unterschiedliche Szenarien vorgestellt und diskutiert. Die wesentlichen Inhalte werden in den folgenden Tabellen wiedergegeben.

Bei dem Austausch mit den unterschiedlichen Interessensgruppen werden verschiedene Varianten und Umgestaltungsmöglichkeiten für die zentralen Ortskerne diskutiert. Die Rahmenbedingungen Im Bad und in der Dorfstraße sind sehr unterschiedlich. Ziel ist es in beiden Bereichen das „Miteinander“ aller Verkehrsteilnehmenden zu verbessern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und vermeidbare Autofahrten (Durchgangsverkehr) zu unterbinden. Dazu werden nachfolgend die verschiedenen Varianten vorgestellt und die Ergebnisse der Gruppenarbeiten zusammengetragen. Die Anlieger- und Bürgerbeiträge sind sowohl Einzelnennungen als auch Mehrfachnennungen. Einige Aspekte wurden kontrovers diskutiert. Es werden sowohl kurzfristige Maßnahmen, die nächstes Jahr in einem Verkehrsversuch erprobt werden können, als auch langfristige Maßnahmen, die oftmals mit einem Umbau einhergehen, diskutiert.

Die Verkehrsversuche sind Teil des noch zu erstellenden Gesamtkonzeptes und dienen dazu, bereits während der Konzeptentwicklung kleine und größere Maßnahmen zu evaluieren. Die Gesamtstrategie/das Leitbild des Mobilitätskonzeptes für die Zukunft wurde bereits politisch beschlossen, die Richtung steht also fest (s. Abbildung):

- Überörtlicher Verkehr soll über die peripheren Hauptverkehrsstraßen Dreilanden, Eiderstedter Straße und Böhler Landstraße abfließen
- Quell- und Zielverkehre sollen über eine „Sticherschließung“ sichergestellt bleiben (Anliegerverkehre)
- Innerörtliche Durchgangsverkehre werden zwingend verhindert
- Abseits der Hauptverkehrsstraßen soll die Geschwindigkeit für den Autoverkehr reduziert werden, dies sollte sich auch im Straßenraum widerspiegeln
- Fuß- und Radverkehr hat abseits der Hauptverkehrsstraßen Vorrang – entsprechende Infrastruktur muss geschaffen werden
- Der ÖPNV muss attraktiver gestaltet und ausgebaut werden (Erschließung und Taktverdichtung)
- Um vor allem Tagesgäste rechtzeitig abzufangen sind Auffangparkplätze mit Shuttle-Angeboten zwingend erforderlich



Hauptverkehrsstraßennetz ➔ Verkehr bündeln
 Nebennetz ➔ Verkehr/Geschwindigkeiten reduzieren
 Auffangparkplätze (Suchräume) ●

Ausgangslage Im Bad

Nutzungen

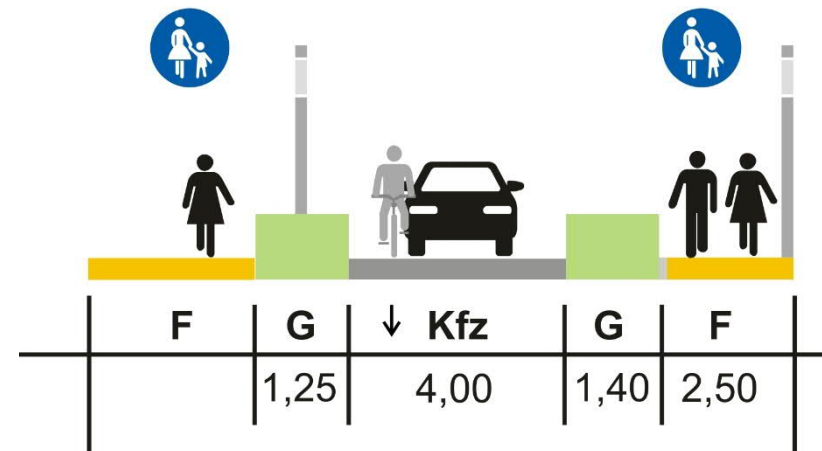
- Hohe Nutzungsüberlagerung aus Ferienwohnungen/Hotelgästen, Einzelhandel, Gastronomie, Arztpraxen usw.
- Dadurch hohe Anforderungen an Kfz-Erreichbarkeit (bspw. Notfalldienste, Schlüsselvergabe)
- Lieferverkehr berücksichtigen
- Hoher Anteil an Kfz-Durchgangsverkehr (41 %)
- Radfahrende sowohl als Durchgangs- als auch Quell- und Zielverkehr berücksichtigen

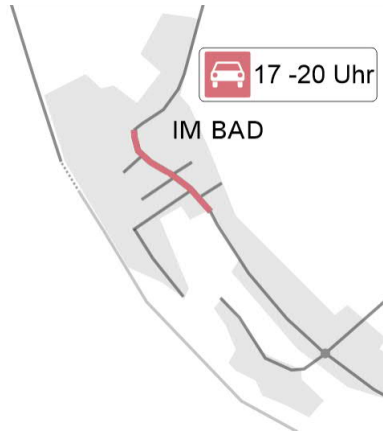
Verkehrsführung

- Radfahrer in Einbahnstraßenrichtung auf der Fahrbahn zugelassen
- Viele Radfahrer fahren entgegen der Einbahnstraße unerlaubterweise auf der Straße oder auf dem Gehweg
- Acht Kurzzeitstellplätze (Parkscheibenregelung 1 Stunde) entlang der Straße
- Kostenlose Stellplätze in den anliegenden Straßen erzeugen Parksuchverkehr
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone zwischen Am Kurbad und Fahrradabstellanlage „Mondenkind“)

Straßenraum

- Geringe Flächen für den Fußverkehr
- Außengastronomie, Freiraummobiliar, Fahrradabstellanlagen schränken Seitenraum zusätzlich ein
- Fahrbahn beidseitig durch Hecken flankiert



1.	Temporäre Sperrung			
Grafik		Anforderungen AnliegerInnen und BürgerInnen	Gutachterempfehlung für den weiteren Prozess	
		– 24 h Erreichbarkeit für Kfz für Anliegerverkehre muss sichergestellt bleiben – Durchgangsverkehr ganztägig und ganzjährig unterbinden – Lieferverkehre beschränken, bspw. temporär bis 11 Uhr – Langfristig Schrankenregelung mit Zufahrtsbeschränkungen an allen Zufahrten abseits der Hauptverkehrsstraßen – Teilnehmende stehen der temporären Sperrung aufgrund der vielen Nutzungsanforderungen eher ablehnend gegenüber – Komplette Sperrung wird einer temporären Sperrung bevorzugt	– Temporäre Sperrung aufgrund der zahlreichen Nutzungsanforderungen und Anliegerverkehre nicht umsetzbar – Durchgangsverkehr unterbinden durch bspw. Beschilderung „Anlieger frei“ – Langfristig Durchgangsverkehre an allen Hauptverkehrsstraßen abfangen – Ausreichend Parkplätze vorsehen mit Parkleitsystem, um Parksuchverkehre in den zentralen Bereichen zu vermeiden – Lieferzeiten zeitlich beschränken – Niedrigeres Geschwindigkeitsniveau anstreben – Langfristig Digitalisierung Schlüsselvergabe	
			Verkehrsversuch 2022	Langfristige Lösung
			entfällt	entfällt
2.	Alternative Radverkehrsführung			
		– Radweg in Verlängerung Fritz-Wischer-Straße nicht hilfreich, da weiterhin kein Angebot ins Zentrum vorhanden ist – Radfahrende wollen auch ins Zentrum fahren – Radfahren soll auch entgegen der Einbahnstraße Im Bad möglich sein	– Alternative Radverkehrsführungen sind als Zusatzangebot zur zentrumsnahen Radverkehrsführung zu verstehen – Eine Verlängerung der Fritz-Wischer-Straße und ein Ausbau des Radweges außendeichs ist mit baulichen Maßnahmen verbunden – Alternative Radverkehrsführungen erfordern Bau- und Genehmigungsplanungen, die nur langfristig umsetzbar sind – Ziel ist eine durchgängige anforderungsgerechte Radverkehrsführung zwischen den Ortsteilen Ording-Bad-Dorf-Böhl zu schaffen – Kurzfristig soll Angebot für Radfahrende direkt in das Zentrum geschaffen werden (siehe Punkt 3)	
			Verkehrsversuch 2022	Langfristige Lösung
			entfällt	möglich

3.	Hecken weg + Parken weg		
Grafik	Anforderungen AnliegerInnen und BürgerInnen	Gutachterempfehlung für den weiteren Prozess	
	– Vorschlag wird positiv bewertet – Schilderstandorte auf der östlichen Fahrbahnseite müssen versetzt werden – Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenregelung geschützt führen – Radfahrer wollen ins Zentrum fahren – Wunsch Bäume und Hecken zu erhalten und möglichst wenig neue Flächen zu versiegeln – Ausgleichsmaßnahmen schaffen – neue Bäume pflanzen – Kurzzeitstellplätze nicht erforderlich – Umnutzung öffentliche Stellplätze in Mitarbeiterstellplätze (Strandläuferweg) – Prüfen, ob punktuelle Ladezonen für den Lieferverkehr markiert werden können 	– Durch die Wegnahme der Hecken auf der östlichen Seite kann für den Radverkehr ein Radfahrstreifen in Gegenrichtung markiert werden – Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde im Oktober geplant – Gestaltung der Oberflächenbeschaffenheit abstimmen (bspw. wassergebundene Deckschicht) – Erkenntnisse im nächsten Jahr evaluieren, da Radverkehrsaufkommen im Bad dadurch zunehmen wird – Im Bereich des Knotenpunktes Im Bad /Am Kurbad ist eine entsprechende Führungshilfe auf der Fahrbahn zu markieren – Bäume sollen nach Möglichkeit erhalten bleiben – Die Kurzzeitstellplätze sollen aufgehoben werden, in den Bereichen können Fahrradbügel oder Ladezonen vorgesehen werden – Flankierend verkehrsberuhigten Bereich (VZ 325 „Spielstraße“ einrichten) ggf. mit Anlieger frei einrichten (Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde wegen öffentlicher Stellplätze am Strandläuferweg) – Langfristig keine kostenlosen Stellplätze in den anliegenden Straßenzügen anbieten, es müssen aber Alternativen bspw. Mitarbeiterstellplätze geschaffen werden – Denkbar wäre die öffentlichen Stellplätze im Strandläuferweg für Arbeitgeber zu vermieten	
		Verkehrsversuch 2022	Langfristige Lösung
		durchführen	Erkenntnisse aus Versuch weiterentwickeln

4.	Fußgängerzone			
Grafik		Anforderungen AnliegerInnen und BürgerInnen	Gutachterempfehlung für den weiteren Prozess	
		– Langfristig Einrichtung einer Fußgängerzone mit Umbau im Bereich der Dreiecksinsel denkbar – Anliegerverkehr muss möglich bleiben – Nur mit baulichem Aufwand möglich, da der Verkehr aus Richtung Dorf/Kreisverkehr dann in beide Richtungen geführt werden muss – Fahrradstraße als Alternative denkbar	– Als langfristige Alternative bei Umbau des Straßenquerschnittes bis zum Kreisverkehr prüfen – Anliegerverkehre weiterhin ermöglichen – Wendemöglichkeiten sind erforderlich – Ein Zweirichtungsverkehr für Autos im Abschnitt „Mondenkind“ bis zum Kreisverkehr einzurichten ist nur mit hohem Aufwand umsetzbar – Alternative Fahrradstraße erfordert Straßenumbau, Fahrradstraße = Tempo-30-Zone, eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung ist mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen; Fahrradstraße würde Radverkehr bevorzugen, dies führt vermutlich aufgrund der Nutzungsüberlagerungen zu Konflikten	
			Verkehrsversuch 2022	
			entfällt	
			Langfristige Lösung	
			prüfen	
5.	Modale Filter			
		– Vorschlag bei Einrichtung einer Diagonalsperre auf Höhe des Strandläuferwegs Fritz-Wischer-Straße in Richtung Strandläuferweg für den Kfz-Verkehr verlängern	– Als langfristige Alternative bei Umbau des Straßenquerschnittes (Verbreiterung) möglich – Erfordert allerdings einen großräumigen Umbau des Straßenquerschnitts mit zugelassenem Kfz-Verkehr in beide Richtungen sowie Wendemöglichkeiten – Abschnitt „Mondenkind“ bis Kreisverkehr mit Umbau Zweirichtungsverkehr für Autos schwierig – Diagonalsperre funktional lösen, damit keine unerlaubten Wendefahrten entstehen – Verlängerung Fritz-Wischer-Straße für den Autoverkehr aufgrund von Flächenverfügbarkeiten kritisch – ÖPNV muss sichergestellt bleiben – Variante erzeugt zusätzlichen Verkehr	
			Verkehrsversuch 2022	
			entfällt	
			Langfristige Lösung	
			Nicht sinnvoll	

6. Shared Space			
Grafik	Anforderungen AnliegerInnen und BürgerInnen	Gutachterempfehlung für den weiteren Prozess	
	– Straßenraumgestaltung im Sinne des „Shared Space“ ausdrücklich befürwortet – Weniger Verkehrsfläche für Kfz-Verkehr vorsehen – Mehr Flächen für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigen – Kostenübernahme und Fördermöglichkeiten ist ein wichtiges Kriterium für die Anlieger	– Als langfristige Alternative bei Umbau des Straßenquerschnittes weiterverfolgen – Shared Space erfordert einen niveaugleichen Ausbau des Straßenraums und kann alle Verkehrsarten verträglich abwickeln – Einbahnstraßenregelung für den Autoverkehr beibehalten – Straßenraumgestaltung zwischen „Mondenkind“ und Kreisverkehr mitdenken – Anforderungen an den ÖPNV berücksichtigen	
		Verkehrsversuch 2022 Langfristige Lösung	
		entfällt anzustreben	
Grundlegende Anregungen der BürgerInnen und AnliegerInnen			
– Autoverkehr reduzieren – Alternative zentrumsnahe Parkplätze schaffen, bspw. Parkpalette erweitern – Schaffung von großen Auffangparkplätzen außerhalb des Ortes zur Entlastung der Zentren – Parkleitsystem überarbeiten – Beschilderung einheitlich und begreifbar – Reisebusse und Wohnmobile aus den Zentren raushalten – Gastro-Terrassen erhalten – Kontrollen der Radfahrenden – Fahrradabstellanlagen ausbauen – Im Gesamtkonzept Abschnitt zwischen Kreisverkehr Alter Badweg und Badallee als Einbahnstraße prüfen – Keine innerörtliche durchgängige Verbindung für den Kfz-Durchgangsverkehr vom Bad ins Dorf ermöglichen (Busverkehr beachten) – Geschwindigkeitsreduzierung im Ortskern Im Bad und auch in Weiterführung bis zum Kreisverkehr (Übergang von Tempo-20-Zone in Tempo-30-Zone) gewünscht			

Ausgangslage Dorfstraße

Nutzungen

- Nutzungsüberlagerung aus Ferienwohnungen/Hotelgästen, Einzelhandel, Gastronomie, Einwohner
- Dadurch hohe Anforderungen an Kfz-Erreichbarkeit (Anliegerverkehre)
- Lieferverkehr berücksichtigen
- Kfz-Verkehrsaufkommen insgesamt gering
- Radfahrende sowohl als Durchgangs- und Quell- und Zielverkehr berücksichtigen

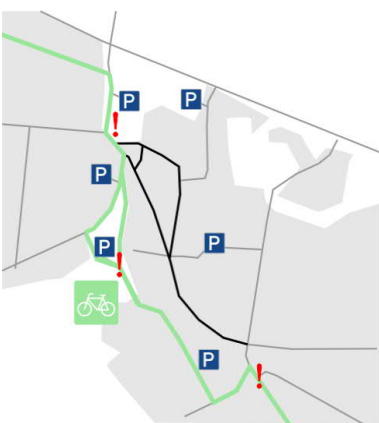
Verkehrsführung

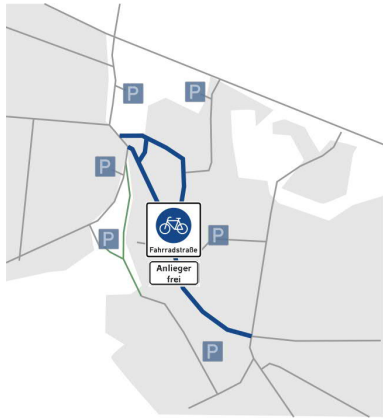
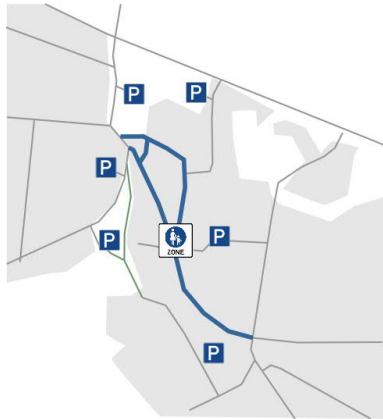
- Radfahrer in Einbahnstraßenrichtung auf der Fahrbahn und entgegen der Einbahnstraße zugelassen
- Halteverbotszone, aber Kurzzeitstellplätze (Parkscheibenregelung 30 Minuten) entlang der Straße
- Kostenlose Stellplätze im gesamten Dorf
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone)

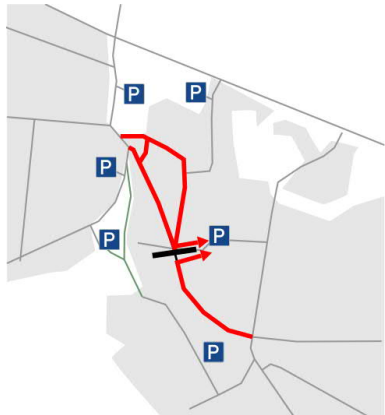
Straßenraum

- Geringe Flächen für den Fußverkehr
- Außengastronomie, Freiraummobiliar, Fahrradabstellanlagen schränken Seitenraum zusätzlich ein
- Fast niveaugleichen Straßenraum – Rundborde bergen Unfallgefahr für Radfahrende



1.		Temporäre Sperrung	
Grafik		Anforderungen AnliegerInnen und BürgerInnen	Gutachterempfehlung für den weiteren Prozess
		– Ein autofreies Dorfzentrum unter Berücksichtigung der Anliegerverkehre wird positiv bewertet – Die Anfahrt zu den Privatgrundstücken muss sichergestellt bleiben – Die Anfahrt für die gewerblichen Betriebe muss möglich sein (Edeka, Frisör, Blumenladen usw.) – Lieferverkehre beschränken, bspw. temporär bis 11 Uhr – Es wird auch eine ganztägige Sperrung der Dorfstraße befürwortet – Temporäre Maßnahmen nicht zielführend – Keine Einschränkungen in der Dorfstraße für den Autoverkehr gewünscht – es wird mehr Verkehr auf der Eiderstedter Straße befürchtet	– Komplette Sperrung für den Autoverkehr unter Berücksichtigung der Anlieger- und Lieferverkehre möglich – Durchgangsverkehr unterbinden durch bspw. Beschilderung „Anlieger frei“ – Langfristig Durchgangsverkehre an allen Hauptverkehrsstraßen abfangen – Ausreichend Parkplätze vorsehen mit Parkleitsystem, um Parksuchverkehre in den zentralen Bereichen zu vermeiden – Lieferzeiten zeitlich beschränken – Niedrigeres Geschwindigkeitsniveau anstreben
		Verkehrsversuch 2022	Langfristige Lösung
		entfällt	entfällt
2.		Alternative Radverkehrsführung	
		– Dorfstraße ist zu eng für alle Verkehrsarten, ein Verkehrsteilnehmer muss raus: Auto oder Fahrrad? – Radfahrende sollen sicher auf eigenen Flächen geführt werden – Radverkehr soll nicht durch die Dorfstraße fahren, Wegeführung über Op de Diek wird positiv bewertet – Radfahrer sollen nicht mehr entgegen der Einbahnstraße fahren dürfen – Vorschlag: Radführung Op de Diek in eine Richtung und Fahrradstraße in der Dorfstraße in die andere Richtung – Mehr Fahrradabstellanalgen an den Zuwegungen der Dorfstraße	– Alternative Radverkehrsführungen sind als Zusatzangebot zur zentrumsnahen Radverkehrsführung zu verstehen – Die Umfahrung in Verlängerung der Fahrradstraße Pestalozzistraße über Op de Diek, entlang Backhus (Deich über Parkplatz), über den Südstrand, am Marktplatz vorbei in den Fasanenweg soll weiterentwickelt werden – Teilabschnitte davon sind kurzfristig umsetzbar (bspw. Fahrradstraße Op de Diek), andere Abschnitte erfordern Umbaumaßnahmen (Führung Marktplatz, Ausbau Deich) – Flächen Jan&Gret und den Marktplatz bei den Planungen berücksichtigen (langfristig) – Freigabe des Radverkehrs in der Einbahnstraße kann bei Zusatzangebot bestehen bleiben – Fahrradabstellanlagen sinnvoll ergänzen
		Verkehrsversuch 2022	Langfristige Lösung
		In Teilabschnitten möglich	angestrebt

3.	Fahrradstraße		
Grafik	Anforderungen AnliegerInnen und BürgerInnen	Gutachterempfehlung für den weiteren Prozess	
	– Vorschlag wird abgelehnt – Radverkehrsaufkommen in der Dorfstraße reduzieren – Besser einen verkehrsberuhigten Bereich (VZ 325 „Spielstraße“) einrichten	– Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Dorfstraße wird nicht weiterverfolgt – Es müssen Zusatzangebote für Radfahrende geschaffen werden, um die Konflikte in der Dorfstraße zu reduzieren – Dennoch sollte die Erreichbarkeit für Radfahrende weiterhin sichergestellt bleiben, die Dorfstraße sollte aber nicht die Hauptradwegeverbindung darstellen – Ausbau von Fahrradabstellanlagen, bspw. am Parkplatz Heedweg mit Ladestationen – Entschleunigung des Auto- und Radverkehrs durch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs (VZ 325) möglich	
		Verkehrsversuch 2022	Langfristige Lösung
		entfällt	entfällt
4.	Fußgängerzone		
	– Langfristig Einrichtung einer Fußgängerzone mit Umbau denkbar – FußgängerInnen benötigen viel Platz in der Dorfstraße – Vorschlag: Bereich Olsdorfer Straße zwischen Preestergang und Museum Landschaft Eiderstadt als Fußgängerzone – Erschließung Edeka-Marktes über Op de Diek zur Entlastung der Dorfstraße – Geschwindigkeiten reduzieren – Entschleunigung der Dorfstraße gewünscht	– Die Einrichtung einer Fußgängerzone ist nur möglich, wenn eine alternative Umfahrung für den Radverkehr geschaffen wurde – Die Fußgängerzone ist unter Berücksichtigung von Lieferverkehren und Anliegern möglich – Die Kurzzeitstellplätze würden dann entfallen bzw. in Ladezonen ummarkiert werden – Den Vorschlag den Bereich Olsdorfer Straße zwischen Preestergang und Museum Landschaft Eiderstadt als Fußgängerzone einzurichten wird positiv bewertet und ist kurzfristig zu prüfen – Erschließung Edeka über Op de Diek ist in Abhängigkeit der Radwegeführung zu prüfen	
		Verkehrsversuch 2022	Langfristige Lösung
		Olsdorfer Straße prüfen	möglich

5.	Modale Filter			
Grafik		Anforderungen AnliegerInnen und BürgerInnen	Gutachterempfehlung für den weiteren Prozess	
		– Die Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs wird positiv bewertet – Es geht weniger um die geringe Menge des Autoverkehrs, sondern um die Grundsatzentscheidung: Autoverkehr ja oder nein – Zuwegung Parkplatz Heedweg beeengt – Problematische Zusatzverkehre auf dem Parkplatz Heedweg – Wegweisung schwierig	– Der Durchgangsverkehr in der Dorfstraße ist insgesamt gering – Diagonalsperre im Bereich der Sparkasse mit Abfluss des Verkehrs aus beiden Richtungen über den Parkplatz Heedweg verkehrlich lösbar, aber mit hohem baulichem Aufwand sowie mit Zusatzverkehren verbunden	
			Verkehrsversuch 2022	Langfristige Lösung
			entfällt	entfällt
6.	Shared Space			
		– Straßenraumumgestaltung im Sinne des „Shared Space“ ausdrücklich befürwortet – Weniger Verkehrsfläche für Kfz-Verkehr vorsehen – Mehr Flächen für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigen – Eine ausreichende Begrünung des Straßenquerschnittes ist gewünscht, Blühstreifen anlegen – Rundborde sind eine Gefahrenstelle – diese sollen kurzfristig beseitigt werden – Behindertenparkplätze in den Parkbuchten punktuell einrichten	– Als langfristige Alternative bei Umbau des Straßenquerschnittes weiterverfolgen – Shared Space erfordert einen niveaugleichen Ausbau des Straßenraums und kann alle Verkehrsarten verträglich abwickeln – Einbahnstraßenregelung für den Autoverkehr beibehalten – Möglichkeiten prüfen Rundborde kurzfristig zu beseitigen	
			Verkehrsversuch 2022	Langfristige Lösung
			entfällt	anzustreben

Grundlegende Anregungen der BürgerInnen und AnliegerInnen	
– Radfahrer benötigen mehr Disziplin – Bushaltestelle auch in der Dorfstraße prüfen – Anbindung ÖPNV – Barrierefreiheit sicherstellen – Temporäre Lösungen für die Winter- und Sommermonate prüfen – Fahrradbügel auf Grünstreifen entlang Friedhof (Olsdorfer Straße) einrichten – Ladezonen einrichten, Poller entfernen (vor Edeka) – Kontrollen erforderlich – Überall unterschiedliche Regelungen, der roten Faden durch den Ort fehlt – Verkehrsführung einheitlich und begreifbar beschildern – Sanierung Seitenraum Pestalozzistraße	
Gutachterempfehlung	
Anhand der vorgestellten Varianten lässt sich keine eindeutige Vorzugsvariante für einen Verkehrsversuch im Jahr 2022 ableiten. Eine Überlagerung aus mehreren Einzelmaßnahmen ist denkbar, es wird folgender Vorschlag gemacht:	
Anforderung BürgerInnen und AnliegerInnen	Empfehlung Verkehrsversuch 2022
Entschleunigung der Dorfstraße	Beschilderung als verkehrsberuhigten Bereich (VZ 325)
Durchgangsverkehre unterbinden	Prüfung VZ 325 mit Anlieger frei
Alternativen für den Radverkehr schaffen	Op de Diek als Fahrradstraße, Führung über Südstrand und Schulstraße in den Fasanenweg als Markierungslösung prüfen
Fahrradabstellanlagen schaffen	Parkplatz Heedweg Stellplätze in Fahrradabstellanlagen umgestalten mit E-Bike Ladestationen und ggf. Schließfächern, Fahrradabstellanlagen am Friedhof (Olsdorfer Straße) vorsehen
Kurzzeitstellplätze teilweise umnutzen	Einen Kurzzeitstellplatz als Ladezone markieren + einen Stellplatz für Fahrradbügel vorsehen + Behindertenstellplatz markieren
Teilabschnitt Olsdorfer Straße als Fußgängerzone	Fußgängerzone auf Teilabschnitt einrichten

Hannover, 12.Oktober 2021 SHP Ingenieure