

- **Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren:**

Einige Wohn- und Wohnsammelstraßen im Kernort Stockelsdorf sind – trotz ihrer untergeordneten verkehrlichen Funktion – nach wie vor mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h befahrbar:

- Bereich „alte“ Segeberger Straße mit den Wohnstraßen Bahndamm, Weißdornweg, Weidenweg
- Wohnstraße „Voßberg“
- nördlicher Abschnitt der „Dorfstraße“ zwischen Dorfplatz und Ahrensböcker Straße
- Wohnstraße „Mühlenberg“
- Wohnstraße „Marienthal“.

Zwar sind Sicherheitsdefizite infolge unangepasster Geschwindigkeiten der Kfz-Fahrer aus diesen Straßen – zum Glück – bislang nicht empirisch belegbar. Aus Gründen einer ortsweit einheitlichen Straßennetzhierarchie mit klarer Zuordnung der jeweiligen funktionalen Straßenkategorien bei entsprechenden Ausbaustandards und Geschwindigkeitskategorien sowie zum Zwecke vorbeugender Verkehrssicherung ist jedoch eine Ausweisung dieser o.g. Straßen bzw. Bereiche als Tempo-30-Zonen zu empfehlen. An allen Einmündungen (*und ggf. Kreuzungen*) innerhalb dieser neu einzurichtenden T-30-Zonen sind Vorfahrtsschilder zu entfernen, da gem. StVO in diesen T-30-Zonen generell eine rechts-vor-links-Vorfahrtsregelung gilt.

- **Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in 30-km/h-Wohnsammelstraßen**

Die Wohnsammelstraßen

- Rensefelder Weg und
- Hohlweg

sind mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung „30 km/h“ versehen. An allen Einmündungen von Wohnstraßen in diese Sammelstraßen gilt „rechts-vor-links“-Vorfahrtsregelung. Dennoch wird seitens einiger Bürger und der kommunalpolitischen Gremien der Gemeinde Stockelsdorf ein zu hohes Geschwindigkeitslevel des Kfz-Verkehrs auf diesen Sammelstraßen beklagt und zusätzliche bauliche und/oder verkehrsregelnde Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung erwogen.

Aus neutralem fachplanerischem Blickwinkel spricht grundsätzlich nichts gegen bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass sowohl Rensefelder Weg als auch Hohlweg von Bussen des ÖPNV und des Schülerverkehrs befahren werden.

Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung wie Schwellen oder Kreuzungsaufpflasterungen (Abb. 8.1.8.1) bzw. Aufpflasterungen von Einmündungsbereichen, die einen stark geschwindigkeitsdämpfenden Effekt aufweisen, sind jedoch aus Gründen eines akzeptablen Fahrkomforts für die Busfahrgäste nicht ratsam und werden i.d.R. von den ÖPNV-Betreibern auch zurückhaltender beurteilt oder tlw. sogar kategorisch abgelehnt.

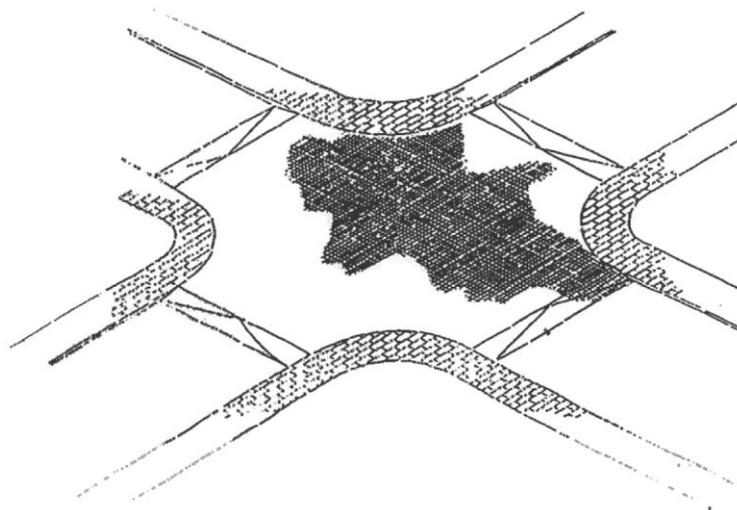


Abb. 8.1.8.1 Kreuzungsaufpflasterung (*prototypisches Beispiel*)

Als bauliche Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung nicht bewährt haben sich ein- oder beidseitige Fahrbahneinengungen. Beidseitige auf gleicher Höhe angeordnete Fahrbahneinengungen („Engstellen“) haben erst ab einer bestimmten Verkehrsstärke (*oberhalb von rd. 5.000 [Kfz/24 h]*, da es ansonsten selten zu zeitgleichen Begegnungen an Engstellen kommt) einen verkehrsflusshemmenden Einfluss, indem das jeweils zuerst ankommende Fahrzeug dort Vorrang zum dann zuletzt an der Engstelle ankommenden hat und letztes ggf. warten muss. Diese Vorrangregelung kann jedoch zu dem kontraproduktiven Effekt führen, dass Fahrzeuge, die auf die Engstelle zufahren, beschleunigen, um sie als erster zu erreichen und sich somit den Vorrang zu sichern. Insofern ist es äußerst fraglich, ob der verkehrsberuhigende Effekt mit derartigen Maßnahmen erreichbar ist und empirisch nach Kenntnis des Verfassers bislang auch nicht belegt.

Einseitige Engstellen haben dagegen dann kaum Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, wenn sie Begegnungsverkehr Pkw-Pkw nach wie vor ermöglichen. Wenn die Einengung so stark ist, dass eine Pkw-Pkw-Begegnung nicht möglich ist, können ab einer bestimmten Verkehrsstärke (ca. ab 5.000 [Kfz/24 h]) verkehrsflusshemmende Effekte eintreten. Da bei dieser Lösung jedoch derjenige Verkehrsteilnehmer wartepflichtig ist, auf dessen Straßenseite sich die Einengung befindet, sind Beschleunigungseffekte wie an Engstellen eher die Ausnahme. Für die potenziellen Anwendungsfälle „Rensfelder Weg“ und „Hohlweg“ erscheinen derartige Maßnahmen jedoch wenig Erfolg versprechend, da aufgrund der geringen Verkehrsstärken dieser

Straßen Pkw-Pkw-Begegnungen in nennenswerter Anzahl kaum zeitgleich an solchen Fahrbahneinengungen stattfinden dürften und somit hiervon keine nachhaltigen geschwindigkeitsdämpfende Effekte zu erwarten sind.

Als wirkungsvolle Maßnahme zur Geschwindigkeitsdämpfung des Pkw-Verkehrs eignen sich sog. „Plateau-Aufpflasterungen“ (sog. „Berliner Kissen“, Abb. 8.1.8.2), die nur einen Teil der Fahrbahn abdecken und deren Abmessungen so gewählt werden, dass ein Pkw ihnen nicht völlig ausweichen kann, sondern mindestens mit einem Räderpaar überfahren muss. Busse des ÖPNV (und damit leider auch größere Lkw) können aufgrund ihrer größeren Spurweiten diese Plateau-Aufpflasterungen jedoch ohne fahrdynamische Auswirkungen (Stoß) überfahren, sodass keine Komforteinbußen für ÖPNV-Parkplätze als Nachteil in Kauf zu nehmen sind. Für den Pkw-Verkehr bewirken sie jedoch einen mit zunehmender Geschwindigkeit überproportional zunehmenden Stoß-Effekt, der die meisten Kfz-Fahrer zu einer gemäßigten Fahrweise animiert. Jedoch ist die Wirksamkeit zumeist lokal relativ eng begrenzt.

Für eine linienhafte Verkehrsberuhigung sind derartige Maßnahmen (*wie auch Kreuzungsaufpflasterungen gem. Abb. 8.1.8.1*) daher nicht geeignet. Sie sind aber sinnvoll einsetzbar zur schwerpunktmäßigen punktuellen Verkehrsberuhigung in sensiblen Straßenabschnitten, z.B. in der Nähe von Schulen, Altersheimen, Kindergärten etc. oder an stark frequentierten Querungsstellen von Fußgänger und Radfahrern.

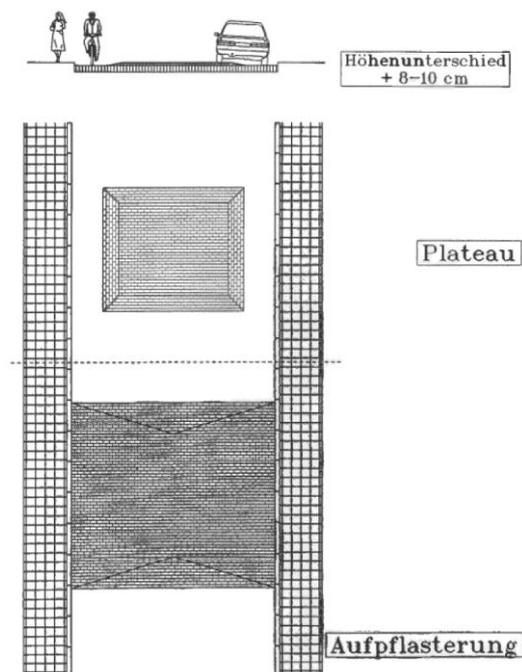


Abb. 8.1.8.2 Plateau-Aufpflasterung

Da ausschließliche Beschilderungsmaßnahmen (z.B. „Schulkinder“) häufig nicht den gewünschten geschwindigkeitsreduzierenden Effekt bewirken, können daher – sinnvoll eingesetzt – punktuelle bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung hilfreich sein. Für die Wohnsammelstraßen „Rensefelder Weg“ und „Hohlweg“ kommen gemäß den o.g. Ausführungen Plateau-Aufpflasterungen an sensiblen Straßenabschnitten in Betracht. Die genauen Örtlichkeiten und Ausführungsdetails für derartige Maßnahmen sollten in einer weitergehenden straßenbautechnischen Untersuchung ermittelt werden.

- **Ausweisung des Schulweges als Anliegerstraße**

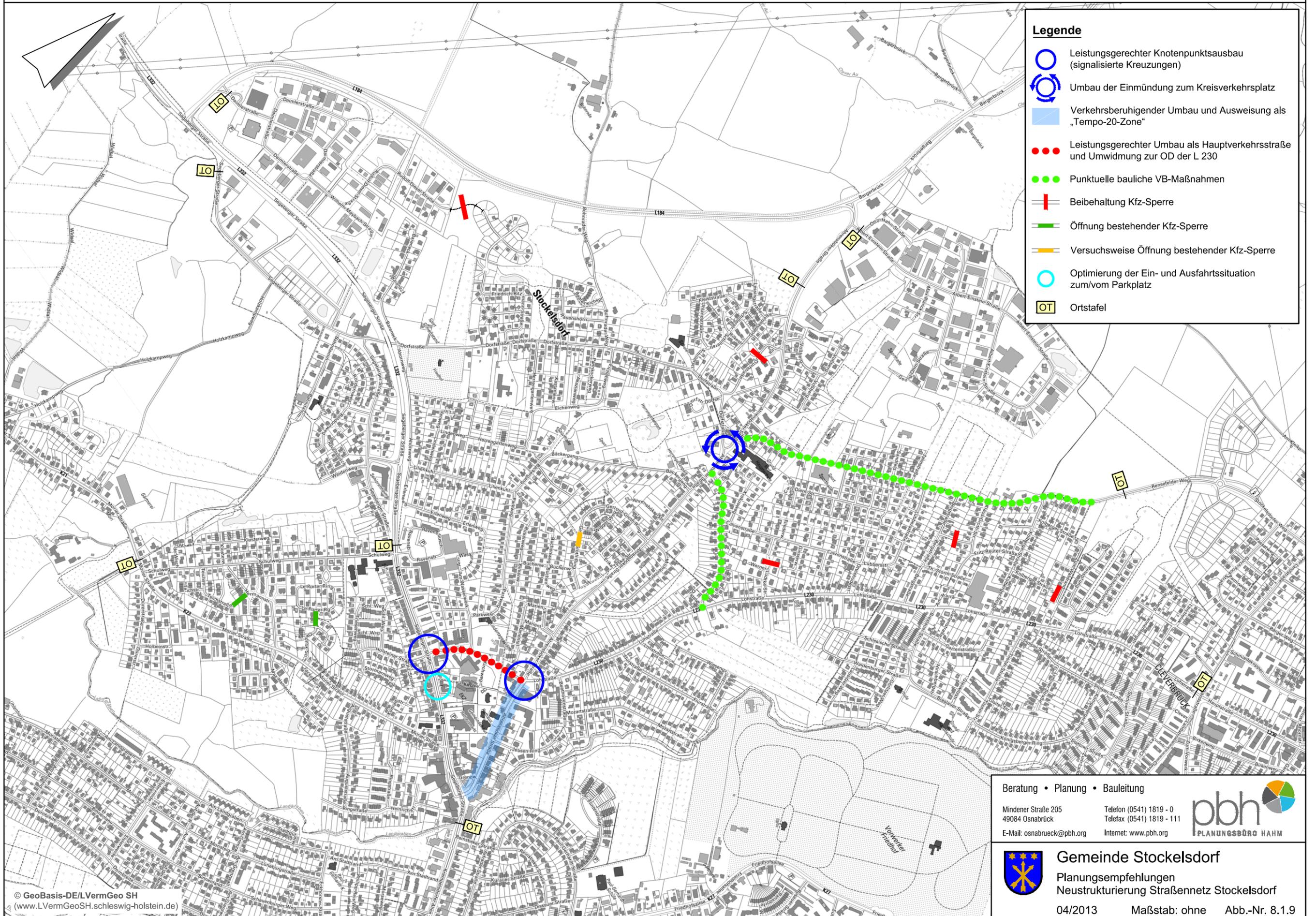
Der Schulweg ist derzeit als Anliegerstraße ausgewiesen. In netzfunktionaler Hinsicht ist er als „Wohnsammelstraße“ einzustufen. Seine Verkehrsbelastung betrug im Jahre 2011 – dem Zeitpunkt der Verkehrserhebungen des VEP Stockelsdorf – zwischen rd. 900 [Kfz/24 h] im Südabschnitt bis max. rd. 2.450 [Kfz/24 h] im Nordabschnitt.

Allein diese Belastungsdifferenz zeigt deutlich, dass es sich dabei primär um Anliegerverkehre handeln muss, die überwiegend in Richtung Segeberger Straße / Lübeck / BAB A 1 orientiert sind. Insofern besteht keine zwingende Notwendigkeit, die Ausweisung als Anliegerstraße beizubehalten, denn Durchgangsverkehre dürften – wie diese Zahlenpaare belegen – nicht in nennenswertem Umfang vorhanden sein. Zudem ist der Nutzen einer Ausweisung als „Anliegerstraße“ zur Verhinderung gebietsfremden Durchgangsverkehrs ohnehin äußerst zweifelhaft, zumal selbst Verkehrskontrollen oft nicht greifen, da ein „Anliegen“ für eine Fahrt nur schwer zu widerlegen ist.

Andererseits sprechen auch keine gravierenden Gründe gegen die Beibehaltung des Status quo als „Anliegerstraße“, zumal der Schulweg offensichtlich ohnehin überwiegend Anliegerverkehren dient. Auch in netztopologischer Hinsicht ist – spätestens seit Fertigstellung der K 13n – keine zwingende Notwendigkeit eines zusätzlichen, für alle Verkehrsteilnehmer offenen Netzschlusses zwischen der L 332 (Segeberger Straße) und K 23 (Morierstraße) gegeben.

Insofern erscheint es als „salomonischer“ Lösungsvorschlag, die Ausweisung als „Anliegerstraße“ beizubehalten.

Planungsempfehlungen Neustrukturierung Straßennetz Stockelsdorf



Legende

-  Leistungsgerechter Knotenpunktsausbau (signalisierte Kreuzungen)
-  Umbau der Einmündung zum Kreisverkehrsplatz
-  Verkehrsberuhigender Umbau und Ausweisung als „Tempo-20-Zone“
-  Leistungsgerechter Umbau als Hauptverkehrsstraße und Umwidmung zur OD der L 230
-  Punktuelle bauliche VB-Maßnahmen
-  Beibehaltung Kfz-Sperre
-  Öffnung bestehender Kfz-Sperre
-  Versuchsweise Öffnung bestehender Kfz-Sperre
-  Optimierung der Ein- und Ausfahrtssituation zum/vom Parkplatz
-  Ortstafel

Beratung • Planung • Bauleitung
 Mindener Straße 205 Telefon (0541) 1819 - 0
 49084 Osnabrück Telefax (0541) 1819 - 111
 E-Mail: osnabrueck@pbh.org Internet: www.pbh.org



 **Gemeinde Stockelsdorf**
 Planungsempfehlungen
 Neustrukturierung Straßennetz Stockelsdorf
 04/2013 Maßstab: ohne Abb.-Nr. 8.1.9

8.2. Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz sollte bis zum Planungshorizont Jahr 2025 den Anforderungen an die aktuelle StVO angepasst werden.

Langfristiges Ziel ist es, ein lückenloses, engmaschiges Radverkehrsnetz zu realisieren, welches insbesondere für den werktäglichen Innerortsverkehr (*Schüler-, Berufs- und Einkaufsverkehr*) sichere (*d. h. sowohl in punkto verkehrliche²¹ als auch in punkto soziale Sicherheit²²*), attraktive und komfortable Radverkehrsrouten anbietet.

Unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten und Zwangspunkte, z. B. der ohne Eingriffe in Grundstücksstrukturen zur Verfügung stehenden Straßenraumbreiten, sind die planerisch grundsätzlich wünschenswerten Netzergänzungen und ein durchgängiger richtlinienkonformer Ausbau vorhandener Radverkehrsanlagen bis zum Planungshorizont Jahr 2025 jedoch nicht realisierbar. Insbesondere ist festzustellen, dass ein Ausbau des Radverkehrsnetzes gemäß den Empfehlungen der ERA 2010 (*Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*) und der RAST 06 (*Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen*) nicht umsetzbar ist, da die hierfür notwendigen Flächen nicht zur Verfügung stehen. Zudem unterliegen die Ortsdurchfahrten der überörtlichen klassifizierten Straßen (z.B. Lohstraße – OD der L 230) nicht der Planungshoheit der Gemeinde. Für die Gemeinde Stockelsdorf besteht daher nur die Möglichkeit, einen angebotsorientierten Ausbau des Radwegenetzes zu betreiben, wie es aus diesem Grunde im Arbeitskreis VEP von den beteiligten Fachämtern und Institutionen als Empfehlung formuliert wurde.

Die Planungsempfehlungen beschränken sich daher in Abstimmung mit dem Arbeitskreis VEP auf die bis zum Planungshorizont Jahr 2025 realisierbaren notwendigsten Eingriffe. Die bis zum Planungshorizont Jahr 2025 noch notwendigen baulichen Ergänzungen sind der Planskizze Abb.-8.2 zu entnehmen.

Es handelt sich um

- **Phase I (kurzfristige Maßnahmen)**
Überprüfung der lichten Breite der Radverkehrsanlagen auf StVO-Konformität und ggf. Rückbau der Beschilderung. Die Radwege können danach als sog. „Angebotsradwege“ erhalten bleiben. Um ein einheitliches Angebot der Radverkehrsanlagen zu behalten, ist es jedoch nicht sinnvoll, diejenigen Ausschnitte mit StVO-konformen Abmessungen beschildert zu belassen und auf Abschnitten mit nicht StVO-konformen Abmessungen die Schilder zu

²¹ Da die deutsche Sprache hier keine semantische Differenzierung anbietet, wird unter „Sicherheit“ im folgenden i. d. R. die verkehrliche Sicherheit, d. h. Schutz z. B. der Radfahrer und Fußgänger vor gefährlichen Einwirkungen anderer Verkehrsmittel, verstanden (*entsprechend dem englischen Wort „safety“*)

²² „Soziale Sicherheit“ bedeutet demgegenüber Schutz vor gefährlichen Übergriffen anderer Personen (*entsprechend dem englischen Wort „security“*)

entfernen. Hier sollten die vorhandenen Radverkehrsanlagen auf voller Länge als „Angebotsradwege“ bestehen bleiben. Dies impliziert jedoch aufgrund des Rechtsfahrgebotes, dass bisherige einseitige Beidrichtungsradwege künftig nur noch in Fahrtrichtung der „rechten“ Radwege zu benutzen sind, nicht mehr jedoch als sog. „linke“ Radwege (z.B. im Fall Lohstraße).^{23 24}

- **Phase II:** *(mittelfristige Maßnahmen)*

Die vorhandenen, nicht StVO-konformen Radwege im Nordabschnitt der Ahrensböcker Straße (zwischen Besiedlungsrand und L 184) sollten auf die Mindestbreiten gem. StVO ausgebaut werden.

- **Phase III:** *(langfristige Maßnahmen)*

Lückenschluss im Radverkehrsnetz durch Neubau beidseitiger straßenbegleitender Radwege in der Marienburgstraße im Zuge des Straßenausbaus zur innerörtlichen Hauptverkehrsstraße / OD der L 230 zwischen Segeberger Straße und Ahrensböcker Straße.

Nach Ausbau und Umwidmung der Marienburgstraße zur OD der L 230 ist der Umbau und die Ausweisung der südlichen Ahrensböcker Straße – zwischen Marienburgstraße / Lohstraße und Segeberger Straße zum „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h geplant. Hier kann der Fahrradverkehr künftig sicher und komfortabel im stark reduzierten und geschwindigkeitsgedämpften Kfz-Verkehr „mitschwimmen“.

²³ Leitsatz: „Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung – StVO)“.
Urteil des 3. Senats vom 18. November 2010 – BverwG 3 C 42.09

²⁴ „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340) oder von Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) oder von Tempo-30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Abweichend von Satz 2 dürfen zum Zwecke des Absatzes 1 Satz 1 oder 2 Nummer 3 Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.“
Straßenverkehrsordnung, § 45, Abs. 9

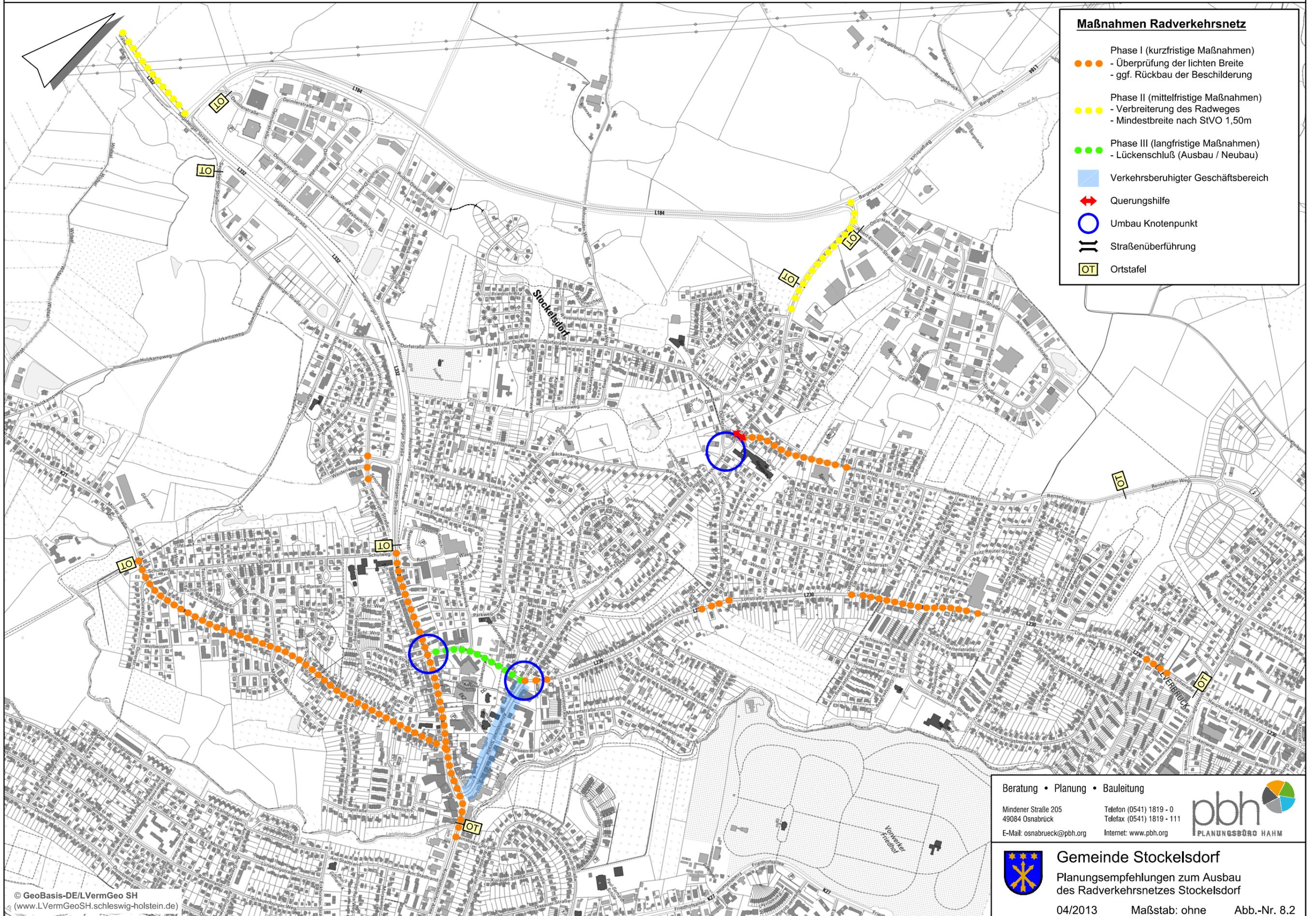
- **Radverkehrsführung an Knotenpunkten**

Der „neuralgische“ Knotenpunkt Ahrensböcker Straße / Dorfstraße wird nach Umbau zum Kreisverkehrsplatz auch für den Fahrradverkehr sicher zu queren sein, auch wenn in der nördlichen Ahrensböcker Straße (*nördlich der Marienburgstraße bis zum nördlichen Wohnsiedlungsrand*) auch künftig keine baulichen Radverkehrsanlagen realisierbar sein werden (*ansonsten wären Eingriffe in Grundstücksstrukturen erforderlich, Straßenraumbreiten nicht ausreichend für Aufteilung der Fahrbahn in Fahrgassen für den Kfz-Verkehr und sog. „Suggestivstreifen“ für den Fahrradverkehr an den Fahrbahnrändern*).

Generell sollten an den Knotenpunkten (*Kreuzungen der Hauptverkehrsstraßen untereinander, Einmündungen von Sammel- oder Wohnstraßen in Hauptverkehrsstraßen*) die Radfahrerstreifen rot markiert werden (*roter Fahrbahnbelag*), um die Kfz-Fahrer optisch auf den kreuzenden Radweg hinzuweisen.

Die von der Gemeinde Stockelsdorf grundsätzlich angestrebte - und planerisch in der Vergangenheit bereits größtenteils umgesetzte - Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs verspricht insofern künftig nur ein geringes Entlastungspotential für den Kfz-Verkehr im innerörtlichen Verkehrsgeschehen.

Planungsempfehlungen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes Stockelsdorf



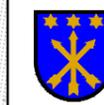
Maßnahmen Radverkehrsnetz

- Phase I (kurzfristige Maßnahmen)
 - ● ● - Überprüfung der lichten Breite
 - ggf. Rückbau der Beschilderung
- Phase II (mittelfristige Maßnahmen)
 - ● ● - Verbreiterung des Radweges
 - Mindestbreite nach StVO 1,50m
- Phase III (langfristige Maßnahmen)
 - ● ● - Lückenschluß (Ausbau / Neubau)
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- ↔ Querungshilfe
- Umbau Knotenpunkt
- || Straßenüberführung
- OT Ortstafel

Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0
Telefax (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org



Gemeinde Stockelsdorf

Planungsempfehlungen zum Ausbau
des Radverkehrsnetzes Stockelsdorf

04/2013

Maßstab: ohne

Abb.-Nr. 8.2

9. Untersuchungsfazit und Ausblick

Der Kernort Stockelsdorf stellt das eigentliche Zentrum und den Haupteinkaufsbereich der aus diversen Dorfschaften gebildeten Gemeinde Stockelsdorf dar. Durch seine in den letzten Jahren erfolgte städtebauliche Aufwertung ist – trotz der unmittelbaren Nähe zum benachbarten Oberzentrum, der Hansestadt Lübeck - ein urban wirkendes und gut funktionierendes Ortszentrum mit attraktiver Einkaufsatmosphäre entstanden, die jedoch durch starke Kfz-Verkehrsströme insbesondere im Bereich der durch das Ortszentrum führenden Landesstraße L 230 stark beeinträchtigt wird.

Aufgabe der vorliegenden Untersuchung war es, zunächst das Verkehrsgeschehen des Stockelsdorfer Straßennetzes quantitativ und qualitativ zu analysieren und Prognosen für die weitere Entwicklung zu erstellen. Insbesondere waren zu untersuchen:

- Die verkehrlichen Auswirkungen der Fertigstellung der Ortsentlastungsstraße (*westliche Umgehungsstraße*) K 13n auf das innerörtliche Straßennetz. Insbesondere war hierbei zu untersuchen, ob die Entlastung infolge des Neubaus der K 13n auch einen abschnittswisen Rückbau der OD der L 332 (*Segeberger Straße, ehem. OD der Bundesstraße B 206*) von derzeit 4 auf künftig 2 Fahrstreifen ermöglichen würde.
- Die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Verlegung der OD der Landesstraße L 230 über die Marienburgstraße mit anschließendem verkehrsberuhigtem Umbau des Südabschnittes der Ahrensböcker Straße.
- Für diverse Wohnsiedlungsbereiche waren konkrete Fragestellungen zum Sinn und Nutzen einer Öffnung bestehender Straßensperrungen für den Kfz-Verkehr zu untersuchen und zu beantworten.
- Das existierende, aber veraltete Radverkehrskonzept war zu aktualisieren und der aktuellen StVO-Radverkehrs-Novelle anzupassen. Hierbei sollten gemäß Abstimmung im „Arbeitskreis VEP“ eine Konzentration auf Maßnahmen erfolgen, die bis zum Planungshorizont des VEP Stockelsdorf – dem Jahr 2025 – umgesetzt werden können.

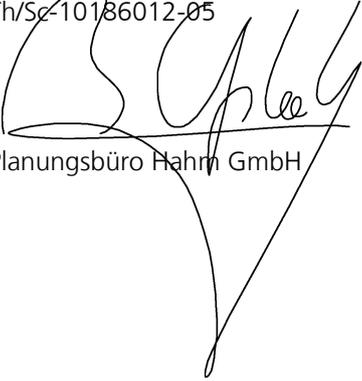
Die Netzmodellprognosen ergaben, dass

- ein Rückbau der OD L 332 im Südabschnitt auf nur insgesamt 2 Fahrstreifen auch künftig, nach Fertigstellung der K 13n und Verlegung der L 230, nicht möglich sein wird.
- Dagegen wird durch die Verlegung der OD der L 230 in die Marienburgstraße in Verbindung mit einem Umbau des Südabschnittes der Ahrensböcker Straße als 20-km-Zone („Verkehrsberuhigter Einkaufsbereich“) eine enorme Entlastung dieses Bereiches vom Kfz-Verkehr erreicht.

- Die Kfz-Durchfahrsperrungen wurden für einige Wohnstraßen als sinnvoll ermittelt, für andere überwiegen dagegen die Nachteile wie z. B. Umwegfahrten.
- Das Radverkehrsnetz kann moderat ausgebaut und den aktuellen StVO-Anforderungen angepasst werden. Aufgrund finanzieller Restriktionen und straßenräumlicher Gegebenheiten sind die planerisch wünschenswerten netzstrukturelle Ergänzungen jedoch bis zum Planungshorizont Jahr 2025 nicht realisierbar.

Auch wenn somit nicht alle planerisch wünschenswerten Maßnahmen bis zum Planungshorizont Jahr 2025 realisierbar sind, ist es dennoch der Wunsch und die Überzeugung des Verfassers, dass mit der Umsetzung der im aktuellen VEP Stockelsdorf enthaltenen Planungsempfehlungen eine nachhaltige positive Ortsentwicklung erreicht wird. Insbesondere für den Haupteinkaufsbereich im Ortszentrum sind spürbare Verbesserungen der Aufenthaltsqualität und damit eine weitere Attraktivitätssteigerung als Einkaufsstandort erreichbar.

Aufgestellt:
Osnabrück, 24.09.2013 / 14.01.2014
Th/Sc-10186012-05


Planungsbüro Hahn GmbH