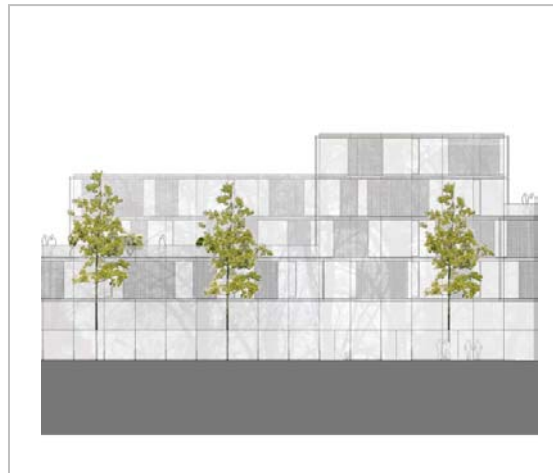


Stadt Ravensburg  
**Medienhaus Schwäbischer Verlag**

Verkehrstechnische Stellungnahme



Durchgeführt im Auftrag  
Schwäbischer Verlag GmbH & Co. KG  
Rudolf-Roth-Strasse 18  
88299 Leutkirch

**MODUS CONSULT ULM**   
GmbH

Prof. Kh. Schaechterle  
Dipl.-Ing. H. Siebrand  
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Neue Straße 3  
89077 Ulm  
0731/39 94 94 -0

29.01.2009

## **Inhalt**

### **Erläuterungsbericht**

<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>1</b>
<b>1. Allgemeines, Aufgabenstellung .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Grundlagen .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Verkehrsaufkommen.....</b>	<b>4</b>
3.1. Istzustand .....	4
3.2. Medienhaus.....	4
3.3. Planfall mit Berücksichtigung Medienhaus.....	5
<b>4. Leistungsfähigkeit der Verkehrsabwicklung.....</b>	<b>6</b>
4.1. Externe Erschließung .....	6
4.2. Interne Erschließung .....	6
<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>7</b>

## **Anlagen**

Im Anschluss an Erläuterungsbericht

- |                 |   |
|-----------------|---|
| <b>Anlage 1</b> | Lage im Stadtgebiet   |
| <b>Anlage 2</b> | Erschließung über Schussenstraße<br>Lageplan/Auszug Planung                       |
| <b>Anlage 3</b> | Straßenbelastungen Istzustand<br>Kfz/24h  |
| <b>Anlage 4</b> | Straßen- und Knotenpunktbelastungen Istzustand<br>Tabelle                         |
| <b>Anlage 5</b> | Straßenbelastungen Planfall<br>Kfz/24h  |
| <b>Anlage 6</b> | Straßen- und Knotenpunktbelastungen Planfall, Vergleich mit Istzustand<br>Tabelle |
| <b>Anlage 7</b> | Erschließung über Schussenstraße<br>Anfahrt Lkw                                   |
| <b>Anlage 8</b> | Erschließung Tiefgarage<br>Lageplan/Auszug Planung                                |

## Zusammenfassung

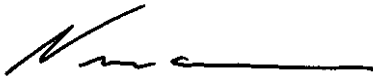
Durch den Bau des Medienhauses des Schwäbischen Verlages und das dadurch generierte Verkehrsaufkommen ist im Untersuchungsgebiet nur mit einer marginalen Verkehrszunahme zu rechnen. Gegenüber der im Istzustand, in den Hauptverkehrsstraßen und an den maßgebenden Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen zu beobachtenden Verkehrssituation, wird dadurch mit keiner nennenswerten Veränderung gerechnet.

Um für Kombi oder Lkw bei Rückwärtsfahrt in den Andienungsbereich das verkehrssichere Rangieren außerhalb der Fahrbahn der Schussenstraße sicherzustellen, ist der Seitenbereich für Schwerfahrzeuge befahrbar auszubilden und freizuhalten.

Weil die Tiefgarage privat genutzt wird, mit fest vergebenen Stellplätzen, wird der sich in der Rampe zur Tiefgarage einstellende Linksverkehr als unproblematisch eingeschätzt. Um hier Konflikte gänzlich ausschließen zu können, sollte durch eine bauliche Gestaltung bzw. Barriere der Pkw-Verkehr auf die entsprechende Seite der Rampe geführt werden.

Die externe wie interne Verkehrserschließung kann damit als ausreichend leistungs- bzw. funktionsfähig und verkehrssicher angesehen werden.

Ulm, den 29.01.2009



(Neumann)

## 1. Allgemeines, Aufgabenstellung

Auf dem in Ravensburg Ecke Karl-/Schussenstraße gelegenen Areal (*Sommereck*) ist eine Neubebauung geplant (Medienhaus Schwäbischer Verlag). Die Lage im Stadtgebiet zeigt **Anlage 1**.

Für das mit der Planung im Zusammenhang stehende Verkehrsaufkommen (Neuverkehr) und die im Untersuchungsbereich dadurch künftig zu erwartende Verkehrssituation ist eine verkehrstechnische Stellungnahme abzugeben.

In Abhängigkeit von der Art und Größe der vorgesehenen Nutzungen, sowie der geplanten Stellplatzzahl, ist das durch das Medienhaus neu generierte Verkehrsaufkommen zu ermitteln und die verkehrliche Situation im Untersuchungsbereich *vorher* und *nachher* darzustellen.

Neben der Bewertung der geplanten Verkehrserschließung über die in Einbahnrichtung geführte Schussenstraße, mit hier situierter Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage und des An-dienungsbereiches, sind auch die Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung an den in der unmittelbaren Nachbarschaft gelegenen Knotenpunkten bzw. Lichtsignalanlagen zu überprüfen.

Darüber hinaus sind Empfehlungen bzw. Anregungen für eine evtl. mögliche Optimierung der Verkehrserschließung abzugeben.

Aufgrund der angestrebten, kurzfristigen Realisierung wird das Verkehrsaufkommen 2010 zugrunde gelegt.

## 2. Grundlagen

Die Einschätzung der verkehrlichen Situation orientiert sich an dem aktuellen Plan- bzw. Informationsstand <sup>1</sup>. Die für die verkehrliche Bewertung maßgebenden Eckdaten sind :

- Reine Büronutzung mit insgesamt 300 Mitarbeitern,
- tägliche Anlieferung in bzw. über Schussenstraße durch Kombi (ca. 5 bis 10x Typ *Sprinter*) und Lkw (1 bis 2x bis 7,5t bzw. 9 m Länge),
- in einer Tiefgarage sind 92 Pkw-Stellplätze vorgesehen wovon 6 als Kurzparkzone ausgewiesen werden sollen, die Zu-/Ausfahrt erfolgt über die Schussenstraße,
- die Tiefgarage wird durch ein *Schnellliftor* geschlossen, die Öffnung erfolgt bei Anfahrt durch Funk, es sind dabei gegenüber der freien Zufahrt nur geringfügige Zeitverluste zu erwarten,
- längs der Karlstraße sind 4 Kurzzeitparkplätze sowie eine *Kurzhaltezone* geplant.

Die Zufahrt zum Medienhaus wird in der Schussenstraße durch einen separaten Abbiegestreifen unterstützt (Auszug Planung siehe **Anlage 2**).

Die derzeitigen Straßen- bzw. Knotenpunktbelastungen wurden durch die Auswertung der Zählschleifen im Bereich der bestehenden Lichtsignalanlagen erhoben <sup>2</sup>. Das Verkehrsaufkommen im ÖPNV (Buslinienverkehr) ergibt sich aus den Angaben der Betreiber <sup>3</sup>.

### 3. Verkehrsaufkommen

Die Untersuchung behandelt die an einem Normalwerktag zu erwartende Verkehrssituation.

#### 3.1. Istzustand

Die im Istzustand, Verkehrsaufkommen 2008 dokumentierten Straßenbelastungen zeigt die Darstellung in **Anlage 3**. Die derzeitigen Straßen- und Knotenpunktbelastungen sind in **Anlage 4** nochmals tabellarisch aufgeführt.

Der für die Verkehrsqualität im Untersuchungsbereich maßgebende Knotenpunkt Karl-/Schussenstraße wird derzeit von etwa 38.300 Kfz/24h frequentiert. Dagegen sind die Belastungen der anderen, benachbarten Knotenpunkte mit bis zu etwas mehr als 21.000 Kfz/24h deutlich geringer. Die Schussenstraße wird zwischen Karl- und Georgstraße von rd. 9.000 Kfz/24h befahren.

In Bezug auf den zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) ist täglich von etwa 400 An- bzw. Abfahrten auszugehen. Die Buslinien sind dabei hauptsächlich über die Schussen- und Charlottenstraße orientiert. In Bezug auf die Schussenstraße entspricht das Aufkommen an Bussen damit einem Anteil von etwa 4% der Belastung, in der mit rd. 1.800 Kfz/24h deutlich geringer belasteten Charlottenstraße macht der Anteil der Busse etwa 22% der Belastung aus.

#### 3.2. Medienhaus

Die Ermittlung des objektbezogenen Verkehrsaufkommens ist als Maxima-Minima-Betrachtung detailliert in **Anlage 5** aufgeführt. Für das Verkehrsaufkommen des Medienhauses wird im Weiteren von etwa 300 Kfz/24h je Fahrtrichtung ausgegangen.

Angesichts der begrenzten Kapazität der im Medienhaus untergebrachten Tiefgarage (<100 Stellplätze) wird ein Teil der Mitarbeiter nicht im Medienhaus selbst, sondern in der näheren Umgebung auf privatem Gelände oder in öffentlichen Parkhäusern parken<sup>4</sup>. Über die Schussenstraße werden deshalb nur etwa 2/3 bzw. rd. 200 Kfz/24h des objektbezogenen Verkehrsaufkommens zu- und abfahren, was in etwa einem 2fachen Belegungswechsel der in der Tiefgarage untergebrachten Stellplätzen gleichkommt.

Abgeleitet aus der Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur wird unterstellt, dass je Fahrtrichtung

- etwa 50% bzw. 100 Kfz/24h über die Karlstraße bzw. Georgstraße von/nach Süden bzw. Südwesten,
- etwa 25% bzw. 50 Kfz/24h über die Ulmer Straße von/nach Norden und
- ebenfalls etwa 25% bzw. 50 Kfz/24h über die Schussenstraße von/nach Nordosten orientiert sind.

Aufgrund der gegebenen Verkehrsführung, die an einzelnen Knotenpunkten nicht alle Abbiegebeziehungen zulässt, kann der Verkehr in Richtung Norden bzw. Ulmer Straße nur über eine Blockumfahrt Schussen-, Charlotten- u. Karlstraße abfließen.

### 3.3. Planfall mit Berücksichtigung Medienhaus

Angesichts der für die letzten Jahre im engeren Untersuchungsbereich zu beobachtenden Verkehrsentwicklung<sup>5</sup> kann bis zum Jahr 2010 gegenüber dem Istzustand von einem in etwa gleichbleibend hohen, allgemeinen Verkehrsaufkommen ausgegangen werden. Überlagert man das allgemeine Verkehrsaufkommen mit dem objektbezogenen Verkehrsaufkommen, so ergeben sich für den Planfall die in **Anlage 6** dargestellten Straßenbelastungen. Den Vergleich mit dem Istzustand zeigt die Tabelle in **Anlage 7**.

Durch das Medienhaus und das damit in Zusammenhang stehende Verkehrsaufkommen wird es an den für die Leistungsfähigkeit der Verkehrsabwicklung bzw. Verkehrsqualität maßgebenden Knotenpunkten nur zu einer marginalen Verkehrszunahme um etwa +1% kommen. Schon die derzeit zu beobachtenden Verkehrsschwankungen zwischen verschiedenen Tagen zeigen demgegenüber höhere Werte.

Aufgrund der gegenüber den Hauptverkehrsstraßen in der Charlottenstraße deutlich geringen Vorbelastung, macht sich hier die in der absoluten Größe geringe Verkehrszunahme von +100 Kfz/24h in der Relation zum Istzustand am deutlichsten bemerkbar und führt hier zu einer Verkehrszunahme um etwa +6%. Die in der Charlottenstraße damit im Planfall zu erwartende Verkehrsmenge von etwa 1.900 Kfz/24h ist aber immer noch als sehr gering einzuschätzen und es ist dadurch auch keine Beeinträchtigung des hier gebündelten Buslinienverkehrs zu erwarten.



## 4. Leistungsfähigkeit der Verkehrsabwicklung

### 4.1. Externe Erschließung

Die Verkehrsabwicklung über die signalgesteuerten Knotenpunkte im Hauptverkehrsstraßennetz kann im Istzustand auch zu den Verkehrsspitzenzeiten als ausreichend leistungs- bzw. funktionsfähig angesehen werden. Aufgrund der im Planfall ermittelten, gegenüber dem Istzustand nur sehr geringen Verkehrszunahme, wird mit keiner nennenswerten Verschlechterung der gegenwärtigen Verkehrssituation gerechnet. Auch eine Beeinträchtigung des Buslinienverkehrs ist nicht zu erwarten.

Angesichts der in der Schussenstraße in Höhe des geplanten Medienhauses mit künftig rd. 9.200 Kfz/24h noch moderaten Verkehrsmenge, der mehrstreifigen Verkehrsführung mit zusätzlichem Abbiegestreifen für den Verkehr zum Medienhaus sowie der durch die Signalsteuerung gegebenen Zeitlücken im bevorrechtigtem Verkehr, kann die für den Pkw-Verkehr geplante Verkehrserschließung in der Ein- wie Ausfahrt zum bzw. vom Medienhaus als generell leistungs- und verkehrssicher beurteilt werden. Kurzzeitige, infolge des Andienungsverkehrs verursachte Behinderungen können toleriert werden.

Sicherzustellen ist jedoch, dass für den Andienungsverkehr auch der Seitenbereich südlich der Schussenstraße befahrbar gestaltet wird und jederzeit zugänglich ist, so dass auch beim Rangieren eines andienenden Lkw 7,5t mit bis zu 9 m Länge in Rückwärtsfahrt ein Ausweichen in die Fahrbahn der Schussenstraße vermieden wird (Anfahrt siehe **Anlage 8**, eine lichte Höhe von 4,5 m ist freizuhalten). Zudem muss hier sichergestellt sein, dass wenn ein längeres Fahrzeug andient (z. B. Lastzug, nicht vorgesehen), dieses im Bereich der Seitenfläche Aufstellung nehmen kann um außerhalb der Fahrbahn ent- oder beladen zu werden.

### 4.2. Interne Erschließung

**Anlage 9** zeigt die Planung der Fahrgassen und Anordnung der Stellplätze in der Tiefgarage des Medienhauses. Die Planung gewährleistet eine weitestgehend konfliktfreie Verkehrsführung. Dabei ergibt sich allerdings in der Zu-/Ausfahrtsrampe Linksverkehr. Da die Stellplätze (bis auf 6 Kurzzeitplätze für Besucher) aber fest vergeben werden, wird dies als unproblematisch erachtet. Um hier Konflikte gänzlich ausschließen zu können, sollte durch eine bauliche Gestaltung bzw. Barriere der Pkw-Verkehr auf die entsprechende Seite der Rampe geführt werden.

## Quellenverzeichnis

---

[1]

Wiel Arets Architects  
Amsterdam  
Planstand 19.01.2009

[2]

Stadt Ravensburg  
Tiefbauamt  
Zählschleifen Lichtsignalanlagen  
Stichtag Dienstag, der 14. Oktober 2008 (Normalwerktag)

[3]

Technische Werke Schussental GmbH Co. KG bzw.  
Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB)  
27.01.2009

[4]

Wiel Arets Architects  
14./19.01.2009

[5]

Tiefbauamt Ravensburg  
Zählschleifen Lichtsignalanlagen  
und  
Verschiedene Untersuchungen  
MODUS CONSULT ULM GmbH  
2003ff  
(z.B. beträgt die Belastung des Hauptknotenpunktes Karl-/Schussenstraße  
aktuell rd. 38.300 Kfz/24h gegenüber rd. 37.900 Kfz/24h im Jahr 2003)





Lage im Stadtgebiet

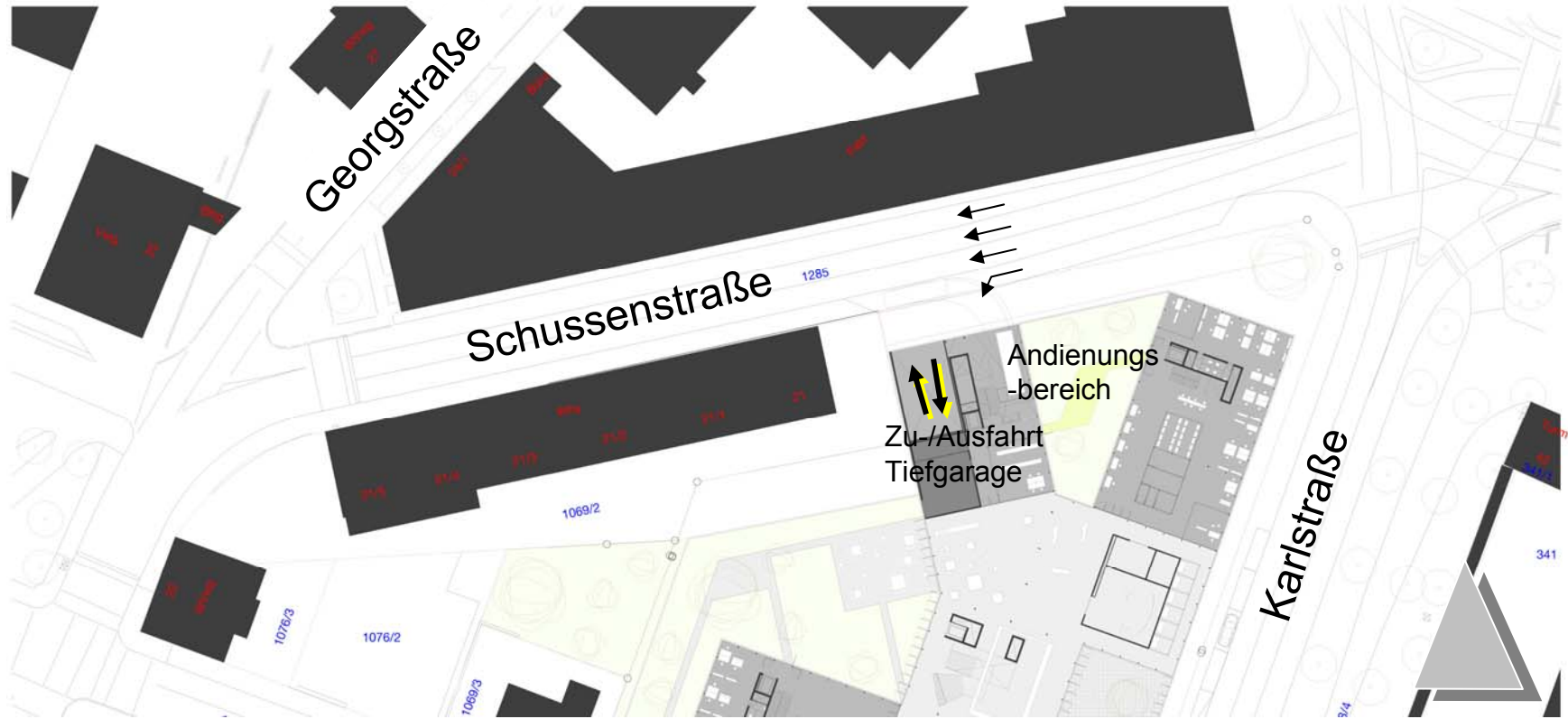
Grafik Grundplan:  
GoYellow GmbH

**MODUS CONSULT ULM** GmbH



# Erschließung über Schussenstraße

Lageplanausschnitt



Quelle Grundplan: WIEL ARETS ARCHITECTS

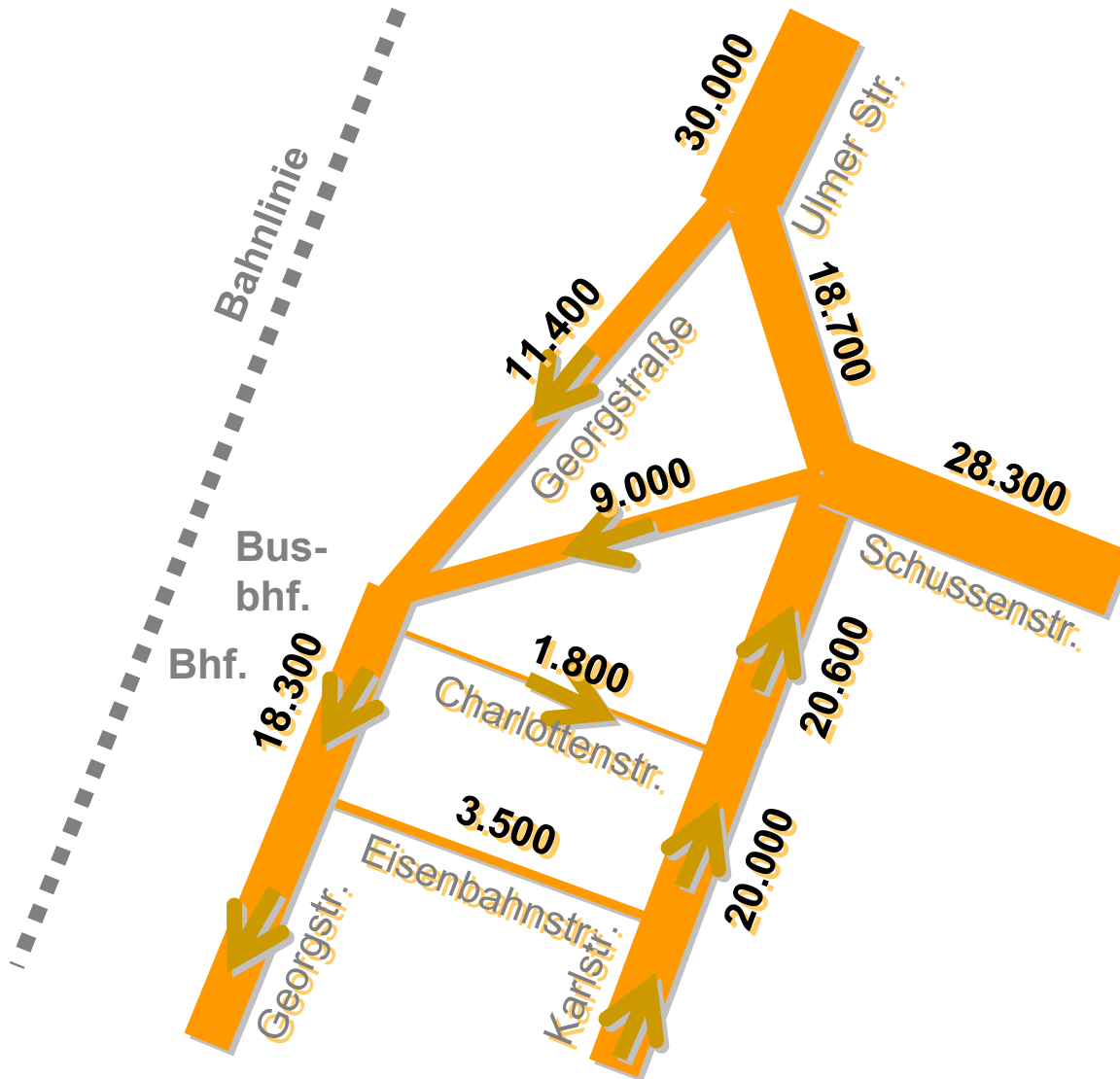
**MODUS CONSULT ULM** GmbH

Stadt Ravensburg, BV Medienhaus Schwäbischer Verlag, verkehrstechnische Stellungnahme

# Straßenbelastungen ISTZUSTAND

Kfz/24h

Verkehrsaufkommen 2008



Quelle:  
Zählschleifen Lichtsignalanlagen  
Di 14. Oktober 2008



**MODUS CONSULT ULM** GmbH

## Straßen- u. Knotenpunktbelastungen Istzustand

<i>Istzustand</i>	
Verkehrsaufkommen	2008
Querschnitte	Kfz/24h
Ulmer Straße	30.000
Georgstraße	
Ulmer- Schussenstraße	11.400
Charlotten- Eisenbahnstr.	18.300
Karlstraße	
südlich Charlottenstraße	20.000
Charlotten- Schussenstr.	20.600
Schussen- Ulmer Straße	18.700
Schussenstraße	
nordöstlich Karlstraße	28.300
östlich Georgstraße	9.000
Charlottenstraße	1.800
Knotenpunkte Summe aller Zufahrten)	
Karl-/Charlottenstraße	21.200
Karl-/Schussenstr. ( <i>Sommereck</i> )	38.300
Georg-/Schussen-/Charlottenstr.	20.250

## Verkehrsaufkommen Medienhaus

	<b>Minimum</b>	<b>Maximum</b>	
Anzahl Arbeitsplätze	300	300	
Faktor Abwesenheit	0,80	0,90	
Wege je Beschäftigter	3,30	3,50	1)
Anteil MIV	33%	75%	
Besetzungsgrad Pers./Pkw	1,10	1,10	
Verkehrsaufkommen	238	644	Kfz/24h
<b>Mittelwert</b>	<b>441</b>		

*1) incl. Besucher-, Kunden- u. Geschäftsverkehr (Hin- und Rückweg)*

Bezug:

Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung,

Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung

(Schriftenreihe Hessische Straßen- u. Verkehrsverwaltung, Heft 42 -2000)

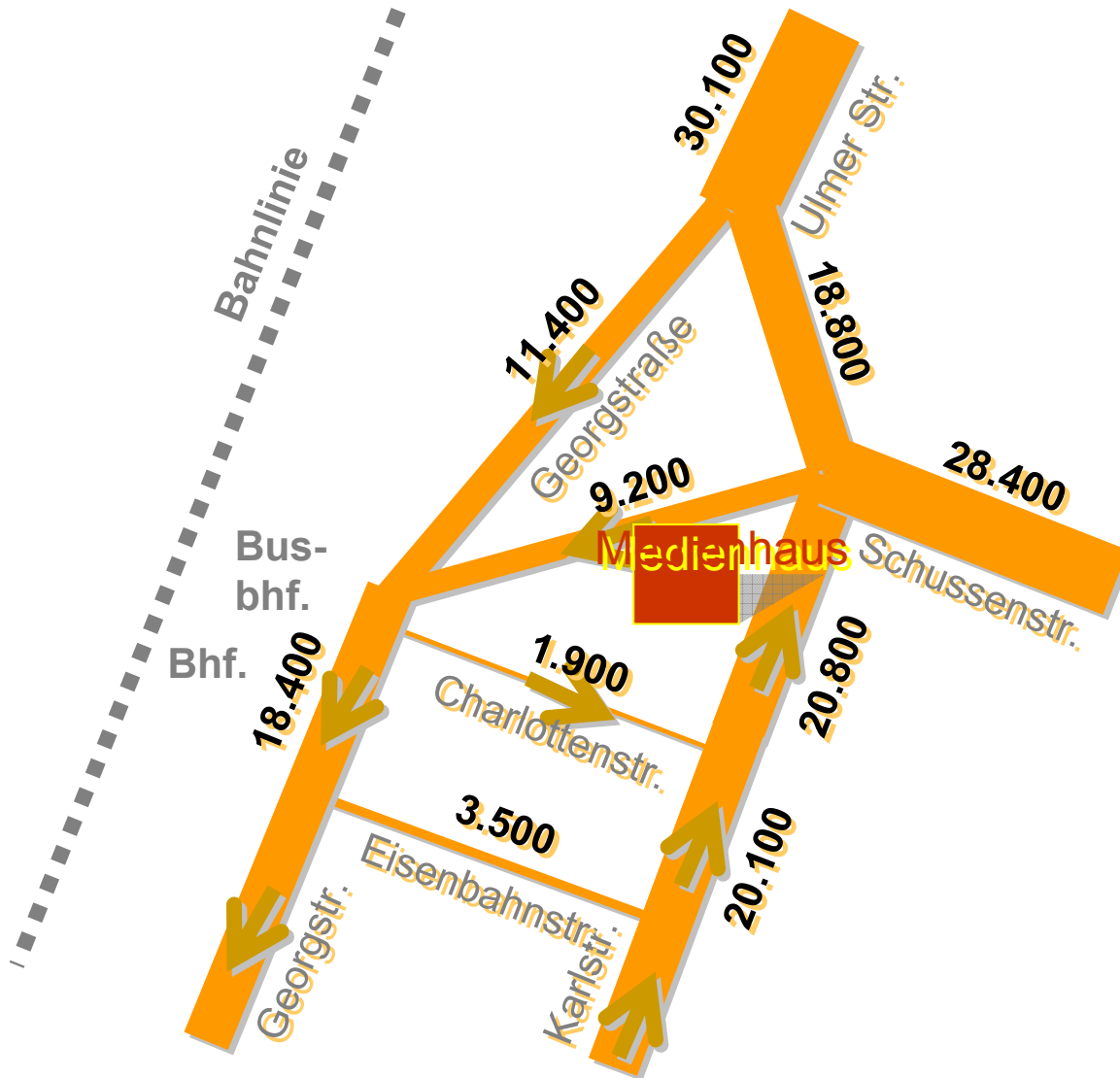
**MODUS CONSULT ULM**   
GmbH



# Straßenbelastungen PLANFALL

Kfz/24h

Verkehrsaufkommen 2010



**MODUS CONSULT ULM** GmbH

# Straßen- u. Knotenpunktbelastungen, Planfall – Vergleich mit Istzustand

Straßenbelastungen	Istzustand	Zunahme	Planfall	
	Verkehrsaufkommen 2010			Zunahme
Querschnitte	Kfz/24h	absolut	Kfz/24h	relativ
Ulmer Straße	30.000	100	30.100	0%
Georgstraße				
Ulmer- Schussenstraße	11.400	-	11.400	0%
Charlotten- Eisenbahnstr.	18.300	100	18.400	1%
Karlstraße				
südlich Charlottenstraße	20.000	100	20.100	0%
Charlotten- Schussenstr.	20.600	200	20.800	1%
Schussen- Ulmer Straße	18.700	100	18.800	1%
Schussenstraße				
nordöstlich Karlstraße	28.300	100	28.400	0%
östlich Georgstraße	9.000	200	9.200	2%
Charlottenstraße	1.800	100	1.900	6%
Knotenpunkte Summe aller Zufahrten)				
Karl-/Charlottenstraße	21.200	200	21.400	1%
Karl-/Schussenstr. (Sommereck)	38.300	300	38.600	1%
Georg-/Schussen-/Charlottenstr.	20.250	200	20.450	1%

Erschließung über  
Schussenstraße

Anfahrt Lkw über  
Seitenbereich



Quelle Grundplan: WIEL ARETS ARCHITECTS

**MODUS CONSULT ULM**  
GmbH





Prof. Dipl.-Ing. Kh. Schaechterle  
Dipl.-Ing. H. Siebrand  
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Stadt Ravensburg  
**Medienhaus Schwäbischer Verlag**  
Verkehrstechnische Stellungnahme

Ergänzende Stellungnahme  
zu Schreiben Rechts- u. Ordnungsamt Ravensburg (ROA) vom 11.02.2009

17.02.2009

---

## ■ Sachverhalt

Das Rechts- und Ordnungsamt der Stadt Ravensburg (ROA) trägt als Straßenverkehrsbehörde in seinem Schreiben vom 11.02.2009 sinngemäß folgende Bedenken vor:

*In der Schussenstraße wird künftig aufgrund der Entwicklung der Bahnstadt gegenüber heute mit einem deutlich höherem Verkehrsaufkommen an Fußgängern und Radfahrern gerechnet und im Andienungsbereich bzw. bei Tiefgaragenausfahrt werden deshalb gefährliche Situationen erwartet.*

*Für das Rückwärtsrangieren in den Andienungsbereich scheint zu wenig Raum zur Verfügung zu stehen, so dass ein Einschwenken in die Fahrbahn der Schussenstraße nicht ausgeschlossen werden kann.*

Eine Situationsübersicht vermittelt **Abbildung 1**.

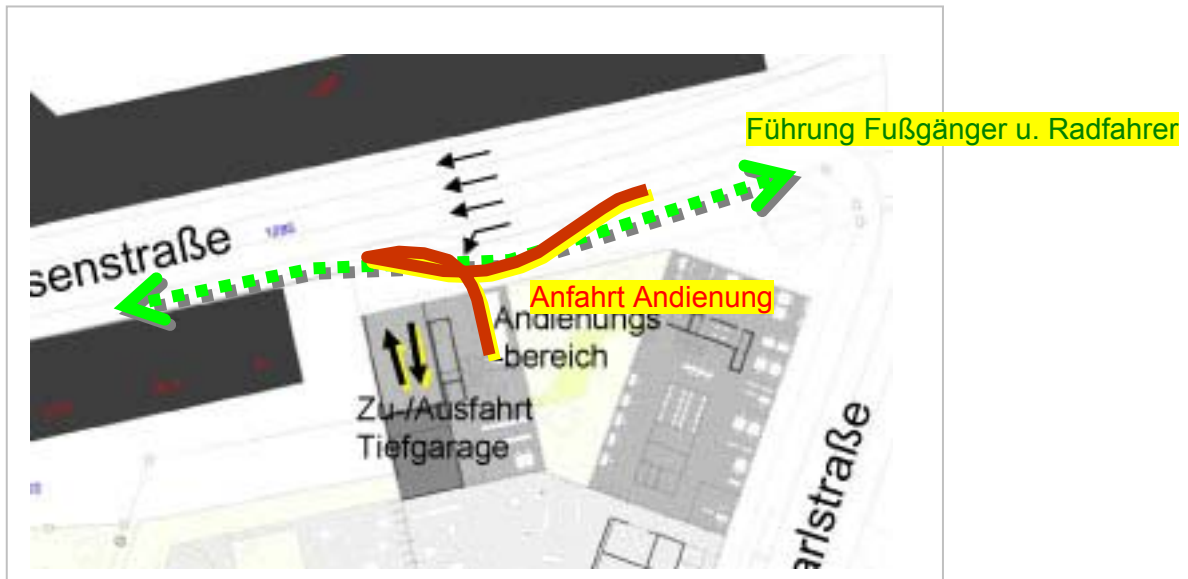


Abbildung 1: Situationsübersicht Planung (im Sinne Stellungnahme MODUS CONSULT ULM GmbH)

Die dem ROA vorliegende Detailskizze zeigt **Abbildung 2**.

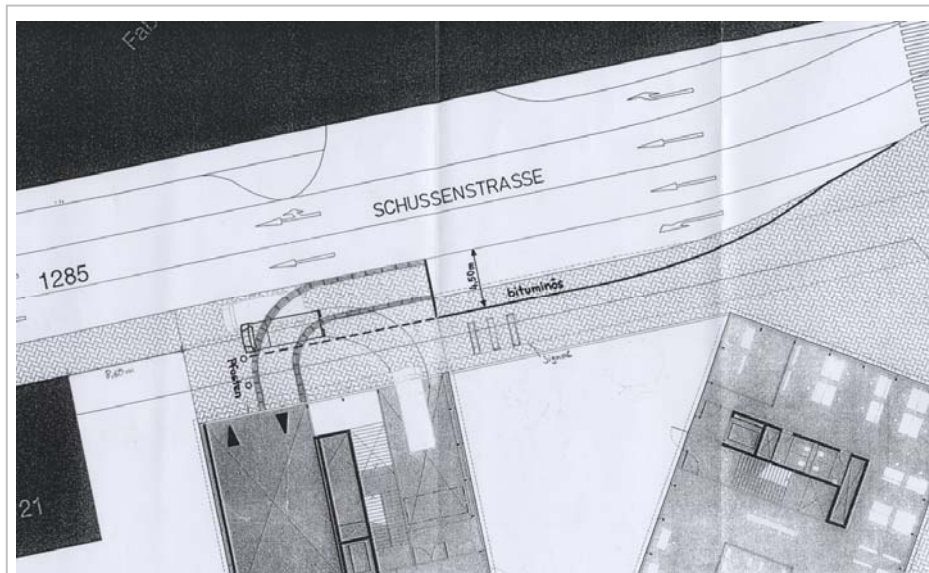


Abbildung 2: Situationsübersicht Planung, Vorlage Bau- u. Ordnungsamt

## ■ **Stellungnahme**

In der Entwicklungsstrategie zur Bahnstadt werden die Verbindungen zur Innenstadt für den Fußgänger und Radfahrer über die Charlottenstraße geführt. Im Zuge der Schussenstraße, die weiterhin als eine vorrangig dem Kfz-Verkehr zugeordnete Hauptverkehrsstraße fungiert, ist deshalb entgegen der Annahme des ROA auch künftig nicht mit einem hohen Aufkommen an Fußgänger und Radfahrer zu rechnen. Dennoch muss natürlich auch für ein nur gelegentlich auftretendes Ereignis die Verkehrssicherheit gegeben sein.

Bei der Anfahrt der Andienungsfahrzeuge ist es notwendig, dass diese auf den Seitenbereich ausweichen um schon leicht schräg stehend in eine Position zu gelangen, die in Rückwärtsfahrt die Zufahrt in den Andienungsbereich ohne weiteres Rangieren und ohne Ausweichen auf die Fahrbahn der Schussenstraße ermöglicht (gem. Abbildung 1). Da der Fahrer schon bei der Zufahrt von der Schussenstraße aus den Bereich vollständig einsieht, ist er bei Rückwärtsfahrt darüber im Bilde, ob mit Fußgängern oder Radfahrern zu rechnen ist. Das Fahrzeug selbst ist von Fußgängern und Radfahrern deutlich zu erkennen und dessen Absicht einzuschätzen. Das Gefährdungspotential bei Rückwärtsfahrt wird deshalb nur als sehr gering eingeschätzt. Es muss natürlich gewährleistet sein, dass ein Ausweichen auf den Seitenbereich möglich ist und dabei nicht rechtlich eindeutig nur dem Radverkehr zugewiesene Flächen, die vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden dürfen, belegt werden. Die uns bislang vorgelegten Planungen zeigen hier aber keinen als Radweg ausgewiesenen Bereich.

Bei den heute gegebenen, freien Sichtverhältnissen, ist bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage oder dem Andienungsbereich von keiner Verkehrsgefährdung auszugehen. Bei der Tiefgaragenausfahrt linkseinbiegend in Richtung zur Georgstraße vermutet das ROA, dass hier z. B. bei Neubebauung auf dem Nachbargrundstück Schussenstraße 21 ein vorspringender Gebäudeteil entstehen könnte, der dann die Sicht für den aus der Tiefgarage ausfahrenden Verkehr deutlich einengt (was bei einem hierfür durchzuführenden Baugenehmigungsverfahren ggf. noch separat zu bewerten wäre). Um diesbezüglichen Sicherheitsdefiziten vorzubeugen, soll der Fußgänger und Radfahrer von beiden Seiten her über Blinklicht auf den Gefahrenbereich hingewiesen werden. Eine veränderte Oberflächengestaltung (wie in Abbildung 2 als „Signal“ dargestellt) wird hier nicht als zielführend erachtet, da diese als gestalterisches Element angesehen und damit missverstanden werden könnte. Die Blinklichter werden bei Belegung des Andienungsbereichs und/oder bei Ausfahrt Tiefgarage z. B. mittels Kontaktschleifen nur temporär aktiviert. Ergänzend ist bei der Ausfahrt aus dem Andienungsbereich sowie der Tiefgarage ein Hinweisschild auf querenden Fußgänger- und Radverkehr vorzusehen.

■ **Fazit**

Es ist die Pflicht der Verkehrsplanung, für den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer ein höchst mögliches Maß an Verkehrssicherheit zu schaffen. Die Problematik im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der geplanten Zu- und Ausfahrt Andienungsbereich und Tiefgarage Medienhaus wird deshalb nicht verkannt, allerdings entgegen den Bedenken des ROA als nicht sehr hoch eingeschätzt. Durch die beschriebenen Maßnahmen kann zudem noch eine Verbesserung erreicht werden, so dass insgesamt von einer ausreichend verkehrssicheren Planung ausgegangen werden kann.



(Siebrand)