

2. Fortschreibung der verkehrstechnischen Untersuchung

**für das Bauvorhaben
„Winsener Straße 32-50“
(B-Plan Wilstorf 37)**



Im Auftrag

**REVITALIS REAL ESTATE
AG**
Auguststraße 14
22085 Hamburg

Dezember 2019

**2. Fortschreibung der verkehrstechnischen Untersuchung
für das Bauvorhaben „Winsener Straße 32-50“
(B-Plan Wilstorf 37)**

Auftraggeber: REVITALIS REAL ESTATE AG
Auguststraße 14
22085 Hamburg

Auftragnehmer: SBI Beratende Ingenieure für
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
040/25 19 57-0
office@sbi.de
www.sbi.de

Bearbeiter: [REDACTED]

Stand: Dezember 2019

Projekt: 6051A01
G:\PRJ\6000-6099\6051-Winsener-Str-32-50_10-VU\Bericht\20191206_P6051A01_VU Winsener
Str_2 Fortschreibung.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen und Aufgabenstellung.....	3
2	Analyse der aktuellen Verkehrssituation	5
3	Verkehrsprognose	7
3.1	Allgemeine Verkehrsentwicklung.....	7
3.2	Verkehrserzeugung Bauvorhaben.....	7
4	Auswirkungen auf die Beurteilung der verkehrlichen Erschließung.....	10

1 Vorbemerkungen und Aufgabenstellung

Für das Bauvorhaben „Winsener Straße 32-50“ (B-Plan Wilstorf 37) hat die neue Projektentwicklerin REVITALIS REAL ESTATE AG ein leicht modifiziertes Nutzungskonzept gegenüber den Planungen aus dem Jahr 2018 erarbeitet.

Diesbezüglich ist in der vorliegenden **2. Fortschreibung der verkehrstechnischen Untersuchungen** die verkehrsgutachterlicher Stellungnahme 2018 zu aktualisieren. Hierfür sind die Verkehrserzeugung neu zu rechnen und die verkehrlichen Auswirkungen der geänderten Nutzungen bei einem im Wesentlichen gleichen Erschließungskonzept aufzuzeigen. Dabei werden die bisherigen Erkenntnisse und Schlussfolgerungen hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung aufgegriffen und deren grundsätzliche Gültigkeit überprüft.

Die ersten Planungen zur Neubebauung des Grundstückes hatten im Jahr 2010 begonnen. Die darauf bezogene **Verkehrsuntersuchung** vom Büro SBI [Verkehrsgutachten für das Bauvorhaben „Winsener Straße 32-50“ (B-Plan Wilstorf 37), Juli **2010**] – im Weiteren als „VU 2010“ bezeichnet – lieferte zusammengefasst folgende Ergebnisse:

- Der „echte“ Neuverkehr wurde auf rund 2.500 Kfz/24h prognostiziert.
- Durch das zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen sind keine nennenswerten zusätzlichen Behinderungen auf der Winsener Straße oder an den benachbarten Knotenpunkten zu erwarten.
- Ein direkt durch den Bebauungsplan entstehender Maßnahmenbedarf ist nicht gegeben. Das Einrichten einer zusätzlichen Fußgänger-LSA in Höhe der Einmündung Walter-Koch-Weg (mit Einbindung in die LSA-Koordinierung) wäre möglich und könnte die Erreichbarkeit verbessern.
- Zur Verbesserung der Verkehrsqualität für den Quell- und Zielverkehr sollte eine räumliche Trennung der Abbiegeströme über eine nördliche und eine südliche Zu- und Ausfahrt vorgenommen werden.
- Aus Sicherheitsgründen – insbesondere wegen der Sichtverhältnisse – wird ein Verzicht von Parkständen auf der westlichen Seite der Winsener Straße zwischen den Zu- und Ausfahrten empfohlen.

Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurde in den weiterführenden Planungen das Erschließungskonzept durch den damaligen Projektentwickler überarbeitet. Die wesentliche Änderung bestand in der Zusammenlegung der bestehenden Zu- und Ausfahrten der vorhandenen Tankstelle und der sonstigen geplanten Nutzungen zu jeweils einer gemeinsamen (nördlichen) Zufahrt und (südlichen) Ausfahrt. Die verkehrlichen Auswirkungen des geänderten Erschließungskonzeptes wurden im Rahmen einer **„Ergänzenden verkehrsgutachterlichen Stellungnahme“** vom Büro SBI im März **2014** analysiert. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass sich an den grundsätzlichen Aussagen der VU 2010 nichts Wesentliches ändert. Durch die räumliche Trennung der Zu- und Ausfahrt wird vielmehr „die Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer eindeutig verbessert“.

Allerdings wurde die Winsener Straße im Bereich des Vorhabengrundstückes im Jahr 2014 als Unfallhäufungsstelle ausgewiesen. Deshalb wurde in einem Abstimmungsgespräch am 26. März 2014 mit der Straßenbaubehörde (BWVI, VE 3) und der Straßenverkehrsbehörde

(BIS, VD 52) auch festgelegt, dass bei einer Gefährdungslage oder bei einer Unfallhäufung nachträglich geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (bspw. Verbot des Linkseinbiegens vom Grundstück und/oder des Linksabbiegens auf das Grundstück oder die Errichtung einer Fußgänger-LSA) zu ergreifen sind.

Diese Ergebnisse wurden für ein geringfügig geändertes Nutzungskonzept in einer ersten **Fortschreibung der verkehrstechnischen Untersuchung** durch das Büro SBI im April **2018** verifiziert und bestätigt. Im Fazit wurde festgestellt, dass bei einem deutlich geringeren Neuverkehrsaufkommen gegenüber dem ursprünglichen Nutzungskonzept aus 2010 „die Ergebnisse der VU 2010 weiterhin bzw. erst recht ihre Gültigkeit besitzen. Sowohl auf der Winsener Straße unmittelbar an der Zufahrt bzw. an der Ausfahrt als auch an den benachbarten Knotenpunkten sind keine nennenswerten Behinderungen durch das zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen zu erwarten“.

Gegenüber der seinerzeitigen Situation (2010) und den ersten angepassten Nutzungen (2018) zeigen sich nunmehr bei der geplanten Bebauung des B-Plangebietes Wilstorf 37 [SHE Architekten Schrick Hahnefeld PartG mbH, Quartiersentwicklung Winsener Straße 32-50 / Eigenheimweg 33 in 21077 Hamburg, Projektdaten, Stand 24.10.2019] folgende **Veränderungen des Nutzungskonzeptes**:

Nutzung	Konzept 2010	Konzept 2018 (Endzustand)	Konzept 2019
Wohnen	60 WE	250 WE (davon 80 Studenten-WE)	294 WE
Gewerbe	ca. 4.700 m ² VKF (Discounter, Drogeriemarkt und Supermarkt) Tankstelle (vorhanden)	ca. 4.300 m ² VKF (Apotheke, Drogeriemarkt, Supermarkt und drei wei- tere Kleinläden)	ca. 3.520 m² VKF (Apotheke und Drogerie- markt o.ä., Supermarkt)
Sonstiges	---	---	ca. 750 m² BGF Kinder- tagesstätte

Tabelle 1: Vergleich der Nutzungskonzepte 2010, 2018 und 2019

Im Vergleich zu den Annahmen 2018 unterscheidet sich das neue Nutzungskonzept durch einerseits 17 % mehr Wohnfläche und andererseits ca. 18 % weniger Gewerbeflächen. Dafür ist eine Kindertagesstätte über 750 m² BGF vorgesehen. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Aktualisierung der Verkehrsprognose aus den letzten Betrachtungen 2018 im Speziellen und davon ausgehend die Aktualisierung der gutachterlichen Einschätzung zur straßenverkehrlichen Anbindung des Bauvorhabens 2018 im Allgemeinen.

Außerdem sind weiterhin folgende Festlegungen und Fakten zu berücksichtigen:

- Die geplante Trennung der Zu- und Ausfahrt soll beibehalten werden.
- Die Verkehrsstärken auf der Winsener Straße sind lt. den letzten Zählraten aus dem Jahr 2015 ggf. etwas zurückgegangen (bzw. haben nicht unbedingt zugenommen).
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle im Bereich des Vorhabengrundstückes ist in den zurückliegenden 3-Jahres-Zyklen zwischen 2015 und 2018 nahezu gleichbleibend.

2 Analyse der aktuellen Verkehrssituation

Verkehrsbelastungen

Für die Analyse der aktuellen Verkehrsbelastungen auf der Winsener Straße und des heutigen Quell- und Zielverkehrs des Plangebietes kann auf die Ergebnisse der VU 2010 zurückgegriffen werden.

Zum einen haben sich die Nutzungen auf dem Gelände mit dem Lebensmitteldiscounter und der Tankstelle nicht verändert. Andererseits ist aus der Analyse der Querschnittbelastungen in den Jahren 2013 bis 2015 an der Bedarfszählstelle 6887: Winsener Straße NW Tivoliweg [Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt V, Abt. VE – Referat Verkehrsdaten] und im Abgleich mit den Ergebnissen der projektbezogenen Verkehrszählung in 2010 auf der Winsener Straße in den letzten Jahren eine stagnierende bzw. sogar leicht rückläufige Verkehrsentwicklung im Untersuchungsbereich abzuleiten (siehe Tabelle 2).

Zähltag	Querschnittbelastung (Entw. zu 2010)	SV-Anteil
27.05.2010 (Do.)	rd. 32.500 Kfz/24h	ca. 8%
05.11.2013 (Di.)	ca. 29.500 Kfz/24h (rd. - 9 %)	ca. 7%
07.11.2013 (Do.)	ca. 29.900 Kfz/24h (rd. - 8 %)	ca. 7%
05.05.2015 (Di.)	ca. 29.700 Kfz/24h (rd. - 8 %)	ca. 7%

Tabelle 2: Verkehrsaufkommen Winsener Straße

Des Weiteren ist davon auszugehen, dass das aktuelle Quell- und Zielverkehrsaufkommens des Grundstückes durch die unveränderte Nutzung heute in der gleichen Größenordnung wie 2010 (siehe Ergebnisse der Verkehrszählung in VU 2010) auftritt.

Unfallgeschehen

Hinsichtlich des Unfallgeschehens im Bereich des Vorhabengrundstückes wurde in einem Abstimmungsgespräch am 26. März 2014 „seitens VD 52 anhand einer Auswertung der Unfalldaten aus den Jahren 2011 bis 2013 auf die aktuell bestehende Gefährdungslage ... und die Tatsache hingewiesen, dass es sich um eine Unfallhäufungsstelle handelt“ (vgl. „Ergänzende Stellungnahme“ aus 2014).

Für die vorliegende Untersuchung stehen die Verkehrsunfalldaten im aktuellen 3-Jahres-Zeitraum von 2016 bis 2018 zur Verfügung (siehe Abbildung 1).

Demnach hat sich die Unfallhäufigkeit insgesamt nicht maßgeblich verändert. Im Vergleich der beiden Zeiträume 2015 – 2017 (insgesamt 43 Unfälle) und 2016 – 2018 (44 Unfälle) sind in den Kategorien 1 (mit Getöteten) und 2 (mit Schwerverletzten) jeweils keine Unfälle, aber in der Kategorie 3 (mit Leichtverletzten) eine leichte Zunahme von 5 auf 7 zu verzeichnen. Ein leichter Anstieg von 17 auf 20 Unfälle/3JK ist auch in der Anzahl des Unfalltyps 3: Einbiegen/Kreuzen-Unfall zu registrieren.

Insgesamt ist der betrachtete Bereich immer noch als Unfallhäufungsstelle einzustufen, da nach den Kriterien im „Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“

(M Uko), Ausgabe 2012 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln)
der festgelegte Grenzwert von fünf Verkehrsunfällen mit Personenschaden in 36 Monaten
– maßgebend für die Definition einer Unfallhäufungsstelle in der Freien und Hansestadt
Hamburg – überschritten wurde.

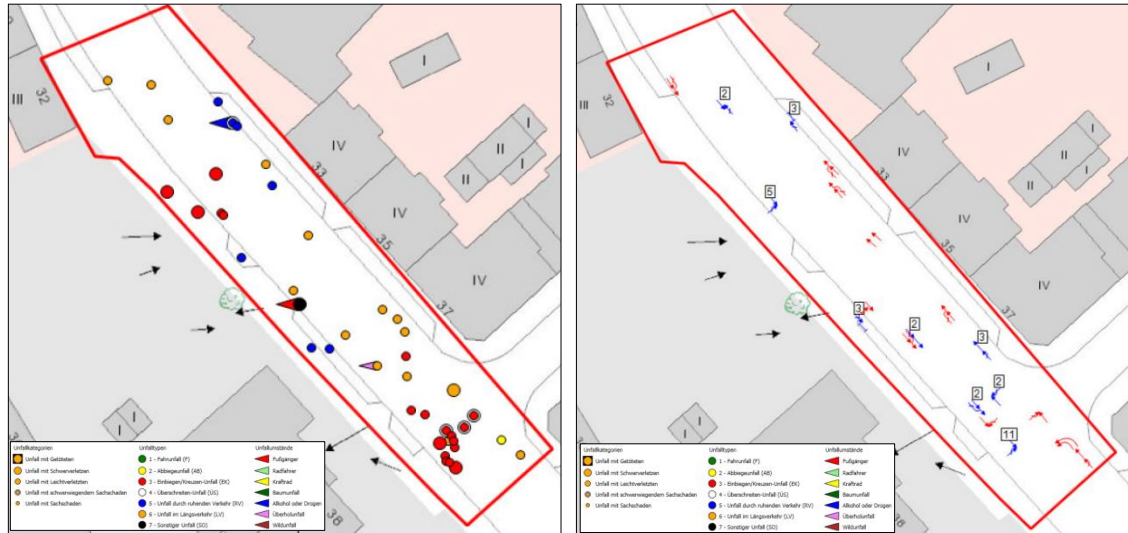


Abbildung 1: Auswertung der Verkehrsunfalldaten auf der Winsener Straße
im Bereich des Vorhabensgrundstückes [BIS, VD52]

3 Verkehrsprognose

3.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Nach Informationen der zuständigen Fachdienststelle der Freien und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wissenschaft, Verkehr und Innovation, Amt V, Abt. VE 22 liegen keine detaillierten Verkehrsprognosen für den Untersuchungsbereich vor. Gleichmaßen gibt es aktuell keine Erkenntnisse, die zukünftig auf erhebliche Verkehrszunahmen bzw. -abnahmen für einen absehbaren Prognosehorizont bis etwa 2025 schließen lassen.

Außerdem sind sowohl auf der Winsener Straße als auch am Landesgrenzenpegel in der Hittfelder Straße seit Jahren relativ konstante DTV_W -Werte zu verzeichnen.

Dementsprechend sind die Ansätze in der VU 2010 zu den aktuellen Verkehrsbelastungen bzw. zur allgemeinen Verkehrsentwicklung weiterhin verwendbar.

3.2 Verkehrserzeugung Bauvorhaben

Das neue Nutzungskonzept auf der Ebene 0 mit den gewerblichen Nutzungen und Stellplätzen ist in Abbildung 2 dargestellt. Auf den Flächen in den Ebenen 1 bis 5 erfolgt ausschließlich eine Wohnnutzung; Pkw-Stellplätze sind in den Ebenen -1 und 0 geplant.

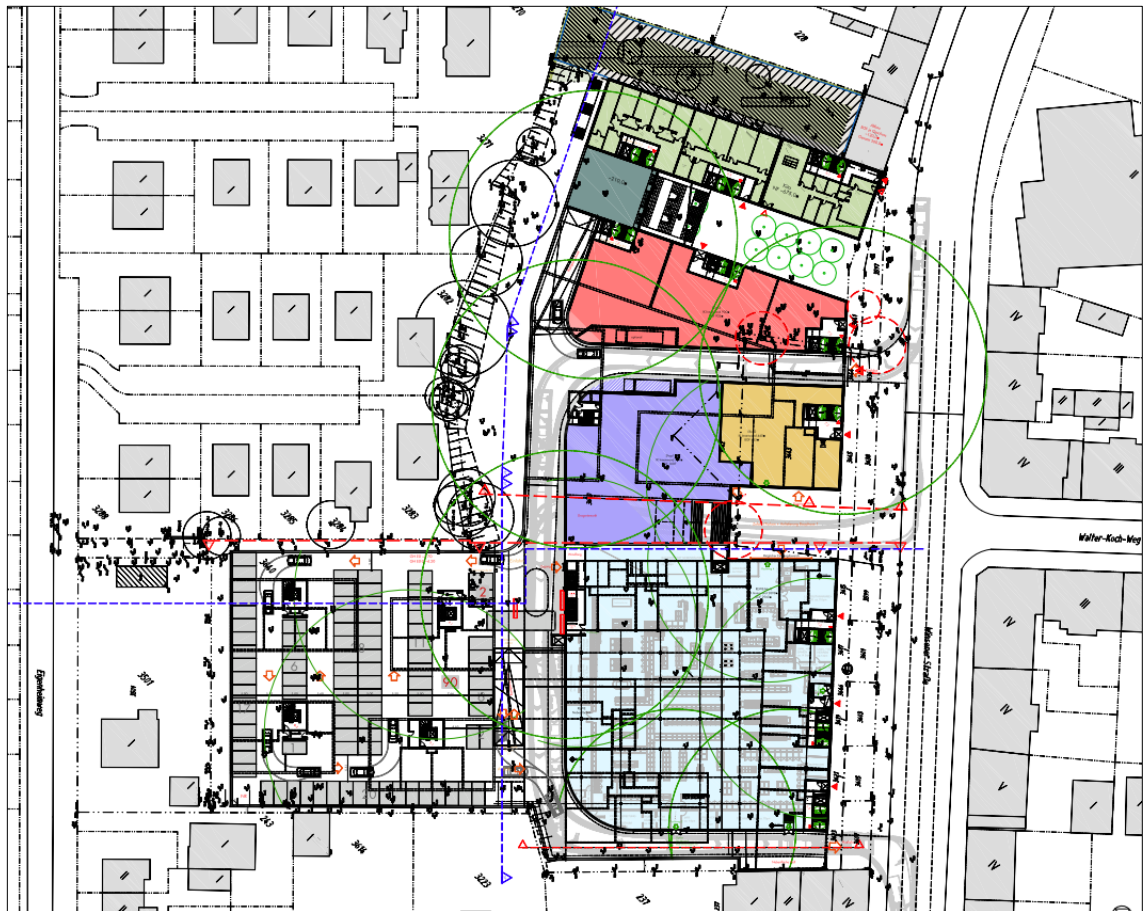


Abbildung 2: Nutzungskonzept in der Ebene 0 [Architektur: SHE Architekten Schrick Hahnefeld PartG mbH, Quartiersentwicklung Winsener Straße / Eigenheimweg B-Plan Wilstorf 37, Grundriss Ebene 0, Hamburg, 02.11.2019]

Für die Abschätzung der Neuverkehrs der geplanten Nutzungen werden die in der VU 2010 verwendeten Kenngrößen der Verkehrserzeugung zugrunde gelegt und im Abgleich mit neuesten Erkenntnissen und Erfahrungen – bspw. aus der aktuellen Studie „Mobilität im Großraum Hamburg 2008“, der Luftreinhalteplanung der Stadt Hamburg und einer Aktualisierung von „Bosserhoff 2000“ – ggf. angepasst. Dies betrifft insbesondere die Ansätze und Annahmen zum mIV-Anteil und zu den Verbund- und Mitnahmeeffekten der einzelnen Nutzungen. Die Berechnung der Verkehrserzeugung ist ausführlich in Tabelle 3 dokumentiert.

Bauvorhaben "Winsener Straße 32-50" in Hamburg (B-Plan Wilstorf 37)							VU 2018	VU 2010
NUTZUNGSKONZEPT Endausbau							Summe	Summe
Nutzung	Wohnen	Apotheke o.ä.	Drogeriemarkt o.ä.	Supermarkt	Kita	Summe		
Wohneinheiten [WE]	294					294	250	60
... davon studentisches Wohnen								
Gewerbeflächen [m² VKF]		530	540	1.920		3.520	4.305	4.700
Gewerbeflächen [m² VKF]			530					
Gewerbeflächen [m² BGF]					750	750		+ Tankstelle
Gesamtsummen (gerundet)	294	530	1.070	1.920	750			

VERKEHRSERZEUGUNG										VU 2018	VU 2010
Kenngröße	Einw.	Kunden	Besch.	Kunden	Besch.	Kunden	Besch.	Kunden	Besch.	Summe	Summe
m²/AP			120		80		80		40		
Kunden/m²		1,75		1,40		1,10		0,18			
E/WE	2,0										
Personen	588	930	4	1.500	13	2.120	24	140	19	5.340	6.780
Wege/d/Pers.	3,5	2,0	2,5	2,0	2,5	2,0	2,5	4,0	2,5		
mIV-Anteil (Einw./Studenten)	50/20%	50%	60%	50%	60%	50%	60%	30%	60%		
Pers./Pkw	1,35	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0	1,1		
Kfz-Fahrten/24h	770	720	10	1.160	20	1.640	40	170	30	4.560	4.540
Verbundeffekte (Kunden)		35%		35%		20%		10%			
Verkehrsaufkommen des Grundstücks [Kfz/24h]	770	470	10	760	20	1.320	40	160	30	3.580	3.470
Mitnahmeeffekte (Kunden)		25%		25%		0%				300	330
heutiges Aufkommen [Kfz/24h]				800 (Tankstelle)		1.550	50			2.400	2.400
Neuverkehr [Kfz/24h]	770	360	10	-230	20	-230	-10	160	30	880	740

Tabelle 3: Verkehrserzeugung

Insgesamt wird für das Bauvorhaben ein Quell- und Zielverkehrsaufkommen von ca. 3.580 Kfz-Fahrten pro Werktag prognostiziert. Der Lieferverkehr besitzt eher eine untergeordnete Rolle und ist (pauschal) durch die Aufrundungen der ermittelten Aufkommenswerte eingerechnet.

Unter Berücksichtigung des Mitnahmeeffektes ist im Vergleich zum aktuellen Aufkommen ein zusätzlicher reiner Neuverkehr von ca. +880 Kfz-Fahrten pro Werktag zu erwarten.

Ein Abgleich mit den Aufkommenswerten aus der VU 2010 zeigt, dass das gesamte Kfz-Verkehrsaufkommen des Grundstückes mit dem alten Nutzungskonzept und Ansätzen der Verkehrserzeugung seinerzeit mit ca. 5.240 Kfz-Fahrten/d deutlich höher prognostiziert wurde. Aufgrund des veränderten Nutzungskonzeptes und auch eines mittlerweile geringeren mIV-Anteils und höherer Verbund- und Mitnahmeeffekte (vgl. Dietmar Bosserhoff: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Aktualisierung 2014) liegt der zusätzliche Neuverkehr nicht mehr bei 2.540 Kfz/d bzw. knapp über +100 % (VU 2010), sondern nunmehr bei ca. +37 %.

Auf Grundlage empirisch abgesicherter Tagesganglinien (vgl. z.B. Dietmar Bosserhoff: s.o.) werden die in Tabelle 4 ausgewiesenen Quell- und Zielverkehre in den Spitzenstunden morgens und nachmittags ermittelt.

Im Vergleich zu den Prognosen der VU 2010 sind deutlich weniger Kfz-Fahrten in den maßgebenden Spitzenstunden zu erwarten: morgens insgesamt rd. 220 statt 290 Kfz-Fahrten/h; nachmittags insgesamt ca. 420 statt 560 Kfz-Fahrten/h.

QUELL-/ZIELVERKEHR	Wohnen	Apotheke o.ä.		Drogeriemarkt o.ä.		Supermarkt		Kita		Summe	VU 2018	VU 2010
	Einw.	Kunden	Besch.	Kunden	Besch.	Kunden	Besch.	Kunden	Besch.	gerundet	Summe	Summe
Spitzenstunde früh												
Quellverkehr [Ant. DTV]	14%	4%	3%	4%	3%	4%	3%	20%	0%			
Zielverkehr [Ant. DTV]	2%	4%	29%	4%	29%	4%	29%	20%	25%			
Quellverkehr [Kfz/h]	54	9	0	15	0	26	1	16	0	130	100	140
Zielverkehr [Kfz/h]	8	9	1	15	3	26	6	16	4	90	80	140
Spitzenstunde spät												
Quellverkehr [Ant. DTV]	8%	11%	14%	11%	14%	11%	14%	20%	15%			
Zielverkehr [Ant. DTV]	14%	11%	1%	11%	1%	11%	1%	20%	0%			
Quellverkehr [Kfz/h]	31	26	1	42	1	73	3	16	2	200	190	280
Zielverkehr [Kfz/h]	54	26	0	42	0	73	0	16	0	220	200	280

REGIONALE VERTEILUNG	QV	ZV	QV - ZV [Kfz/h]	VU 2018	VU 2010
nach/von Norden	25%	80%	Sph-früh 30 - 70	30 - 60	40 - 110
nach/von Süden	75%	20%	100 - 20	70 - 20	110 - 30
nach/von Norden	25%	80%	Sph-spät 50 - 180	50 - 160	70 - 220
nach/von Süden	75%	20%	150 - 40	140 - 40	210 - 60

Tabelle 4: Quell- und Zielverkehr in den Spitzenstunden

4 Auswirkungen auf die Beurteilung der verkehrlichen Erschließung

In Tabelle 5 ist der prognostizierte Neuverkehr des aktualisierten Nutzungskonzeptes dem heutigen Quell-/Zielverkehrs des Vorhabengrundstückes, der Prognose aus der VU 2010 und aus der ersten Fortschreibung 2018 vergleichend gegenübergestellt.

Verkehrsaufkommen des Grundstücks	aktuell	VU 2010	Fortschreibung 2018	2. Fortschreibung 2019
Tagesverkehr [Kfz/24h]	2.400	5.240	3.470	3.580
Neuverkehr		+2.540	+740	+880
Sph früh [Kfz/h]	130	280	180	220
Mehrverkehr		+150	+50	+90
Sph spät Kfz/h	200	560	390	420
Mehrverkehr		+260	+190	+220

Tabelle 5: Vergleich des Quell-/Zielverkehrs

Durch die geänderten Nutzungen ist zwar ein Mehraufkommen gegenüber dem aktuellen Aufkommen zu erwarten. Bezogen auf die Prognosewerte in der VU 2010 fällt die Zunahme aber deutlich geringer aus. Im Vergleich zur ersten Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung in 2018 werden verkehrstrombezogen nur unwesentliche Veränderungen berechnet. Die Abweichungen in den maßgebenden Spitzenstunden resultieren u.a. aus den Rundungen und entsprechen normalen realitätsnahen Schwankungsbreiten.

Somit können die gutachterlichen Einschätzungen zur straßenverkehrlichen Erschließung des Bauvorhabens aus der VU 2010 (bzw. der ersten Fortschreibung 2018) auch auf das aktualisierte Nutzungskonzept übertragen werden. Sowohl auf der Winsener Straße unmittelbar an der geplanten Zufahrt und an der Ausfahrt als auch an den benachbarten Knotenpunkten sind keine nennenswerten bzw. noch hinnehmbare Behinderungen durch das zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen zu erwarten. Ein baulicher und verkehrstechnischer Maßnahmenbedarf – z.B. bzgl. zusätzlicher Abbiegestreifen oder Abbiegeverbote – ist aus den Berechnungsergebnissen nicht abzuleiten.

Für die Beurteilung der Verkehrsabwicklung des Quell- und Zielverkehrs an der künftigen Zufahrt und Ausfahrt wurden in der VU 2010 ausführlich die Zeit-Weg-Diagramme der LSA-Koordinierung in der Winsener Straße analysiert. Die grundsätzlichen Aussagen zu den vorhandenen bzw. nutzbaren Zeitlücken für die Abbiegevorgänge sind gleichermaßen auf das neue Erschließungskonzept übertragbar. Dies gilt auch bei den mittlerweile neu aufgeschalteten LSA-Steuerungen in der Winsener Straße mit einer Umlaufzeit von $T_U = 75$ s in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags (vorher $T_U = 90$ s). Die entsprechenden Zeit-Weg-Diagramme in den nachfolgenden Abbildungen 4 und 5 zeigen, dass für die einzelnen wartepflichtigen Abbiegevorgänge (Linksabbiegen von der Winsener Straße aus Richtung Süden, Rechts- und Linkseinbiegen vom Grundstück auf die Winsener Straße) im Normalzustand genügend Zeitlücken auftreten bzw. Kapazitäten vorliegen, um insgesamt eine mindestens qualitativ noch ausreichende Verkehrsabwicklung im Wertebereich der Qualitätsstufe D gemäß HBS 2015 gewährleisten zu können.

Ebenso kann bei einem ggf. zunehmenden Bedarf an Fußgängerquerungen der Winsener Straße durch die Einrichtung einer zusätzlichen Fußgänger-LSA in Höhe Walter-Koch-Weg (einschließlich einer Koordinierung mit den vorhandenen LSA) Rechnung getragen werden.

