

Bedenken und Anregungen zu dem Ausbauplan **Nr.: 9407 (Bl. 1–3) Ostmarkstraße**

nebst Begründung während der Offenlegung vom **13.02. – 13.03.2006**

Lfd. Nr.	Name	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
1	Herr Josef Hillebrand Ostmarkstraße 39 Schreiben vom 28.02.06	a) Der Eingebener ist mit der Ausbauplanung grundsätzlich einverstanden. Er bittet jedoch um Angaben zur zukünftigen Verkehrsbelastung, Feinstaub und Lärmentwicklung. Der Lärmentwicklung soll möglichst schon durch den Einbau eines lärm-mindernden Straßenbelages entgegenge-wirkt werden.	Die Befürchtung, dass nach dem Ausbau ein höheres Ver-kehrsaufkommen zu erwarten ist, wird seitens der Ver-waltung nicht geteilt. Bei Verkehrszählungen aus den Jah-ren 1982 und 2003 hat sich gezeigt, dass die Ver-kehrsbelastung auf der Ostmarkstraße nicht gestiegen ist. Der Schwerlastverkehr war demnach sogar leicht rück-läufig. Der Ausbau der Ostmarkstraße sieht keine Ver-breiterung der Fahrbahn, sondern vor allem die Neuord-nung der verschiedenen Nutzungsansprüche vor. Die bau-lichen Maßnahmen zielen nicht auf eine leistungsfähigere Abwicklung des Kfz-Verkehrs ab. Vorhabenbedingt ist des-halb auch nicht mit einer Zunahme des Kfz-bedingten Fein-staubes zu rechnen. Im Lärmgutachten wird aufgrund der anstehenden Verkehrsplanungen für die Ostmarkstraße eine Entlastung von 16.000 Kfz derzeit auf 13.000 Kfz in Jahr 2015 prognostiziert. Der bisherige Kenntnisstand bezüglich lärmreduzierender Fahrbahndecken ist, dass dort Lärmreduzierungen erzielt werden können, wo 70 km/h und schneller gefahren wer-den darf. Neuere Untersuchungen lassen möglicherweise den Schluss zu, dass eine Lärmreduzierung von offen-porigen Dränbetondecken möglicherweise auch schon bei 50 km/h zum tragen kommt. Bisher sind in Deutschland erst an zwei Straßen Untersuchungen diesbezüglich ge-macht worden. Es handelte sich dabei um Stadtstraßen, die nicht mit der Ostmarkstraße (Hauptverkehrsstraße) verglichen werden können. Unstrittig ist jedoch, dass der Einbau einer offenporigen	Den Bedenken und Anregun-gen wird nicht gefolgt.

Lfd. Nr.	Name	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
		b) Im unmittelbaren Bereich seines Hauses sind 4 Rinnenabläufe vorgesehen. Wegen möglicher Absackungen und Lärmbelästigungen beim Überfahren wird ersatzweise der Einbau von 4 Seiteneinläufen beantragt. c) Die Planung sieht im Bereich der östlichen Grundstücksgrenze seines Grundstückes die Anlegung einer Baumscheibe vor (Parkstreifenbegrenzung). Da der Eingebener dort auf Dauer die einzige Möglichkeit sieht, seine Grundstückszufahrt anlegen zu können, bittet er um Verschiebung der Baumscheibe um rd. 6 m in Richtung Innenstadt. d) Wegen des Alters der Liegenschaft des Eingebeners wird um Beweissicherung vor Baubeginn gebeten.	Dränbetondecke, die in einem Zug gebaut werden muss, die eine spezielle Entwässerung erfordert und einen erhöhten Reinigungsaufwand zur Offenhaltung der Poren erfordert, zu deutlichen Kostensteigerungen führen würde. Der Einbau von Seitenabläufen, wie sie der Eingebener fordert, ist hier nicht möglich, da sich die Abläufe im Bereich der Parkstreifen befinden und der Parkstreifen zur Fahrbahn entwässert. Ein ständiges Überfahren durch Kraftfahrzeuge ist nicht zu befürchten, da sich die Abläufe in der Rinne befinden. Diese wird auch bei Begegnungsverkehr nicht überfahren, da die Fahrbahn mit einer Breite von 6,50 m den Begegnungsfall Bus/Bus zulässt. Ein Absacken der Abläufe ist nicht zu befürchten, da sie auf Beton gesetzt werden. Die Anregung wird bei der Umsetzung der Planung berücksichtigt. Die Möglichkeit für die Anlegung einer Grundstückszufahrt bleibt erhalten. Grundsätzlich wird vor Baubeginn solcher umfangreichen Baumaßnahmen eine Bauzustandserfassung durch einen externen Gutacher erstellt.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Der Anregung wird gefolgt. Beschlussvorschlag entfällt.
2	Herr Dr. Joachim Nelles Gildenstraße 2u Schreiben vom 08.03.06	a) Der Eingebener befürchtet, dass für die einzelnen Teileinrichtungen nicht ausreichend Verkehrsraum zur Verfügung steht. Insbesondere sind seiner Meinung nach die Gehwege nicht ausreichend dimensioniert.	Nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002) sollten Straßenbegleitende Gehwege nach Möglichkeit nicht schmaler als 2,10 m sein. Bei Planungen in gewachsener Bebauung und unter Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche (Radfahrer, Fußgänger, Parken, Laden/Liefern, ÖPNV, MIV) ist vielfach eine Abwägung unumgänglich. Der Parkdruck in diesem Wohngebiet lässt es nicht zu, auf Parkflächen zu verzichten. Gleiches gilt für Radverkehrs-	Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Lfd. Nr.	Name	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschluss- vorschlag
		b) Es muss sichergestellt sein, dass die Zuwegung zu seinem Grundstück mit vertretbarem Gefälle hergerichtet wird. c) Was bedeutet es für die Anlieger, dass die Kanalisation von Misch- auf Trennsystem umgestellt wird. d) Es wird darum gebeten, die Ausschreibung sorgfältig und detailliert vorzunehmen, um kostspielige Nachträge zu vermeiden. Auch soll die Kostenaufteilung in Kanal- und Straßenbau sorgfältig erfolgen,	anlagen. Der ÖPNV erfordert eine Fahrbahnbreite von 6,50 m. Aufgrund der geringen Geschäftsdichte kann der Längsverkehr von Fußgängern als nicht so intensiv gewertet werden. Daher sieht die Planung die Reduzierung der Gehwegbreiten in Teilbereichen bis auf ein Mindestmaß von 1,50 m vor. Bei der Erstellung der Planung wurden die vorhandenen Zufahrten und Zuwegungen berücksichtigt. Die zukünftigen Geh- und Radwege erhalten auf gesamter Länge ein Quergefälle von 2,5 %. Eine Änderung seiner jetzigen Zuwegung wird es, wenn überhaupt, nur in sehr geringem Maße geben. Bestehen auf den Grundstücken bereits getrennte Rohrsysteme für Schmutz- und Regenwasser (entsprechend den geltenden Normen) so werden die jeweiligen Grundstücksleitungen an die entsprechenden öffentlichen Kanalschlussleitungen angeschlossen. Wird das private Abwasser hingegen nur in einem Leitungssystem auf dem Grundstück abgeführt, so sollen im Zuge der Baumaßnahme mindestens die straßenseitigen Dachflächen und evtl. sonstige erreichbare Flächen an das Regenswassersystem angeschlossen werden. In beiden Fällen trägt das Tiefbauamt die Kosten für die Leitungsverlegungen auf den Privatgrundstücken und für die Oberflächenwiederherstellung. Die Arbeiten werden in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern ausgeführt. Sollten vorhandene Leitungen auf den Privatgrundstücken sanierungs- oder erneuerungswürdig sein, so sind diese Arbeiten von den Grundstückseigentümern zu beauftragen und zu bezahlen. Die Ausschreibungen werden grundsätzlich sorgfältig und detailliert vorgenommen. Es ist u. a. eine Hauptaufgabe des Tiefbauamtes bei der Erstellung einer Ausschreibung dafür Sorge zu tragen, dass keine kostspieligen Nachträge erforderlich werden. Eine Unterteilung der Kanal- und	Beschlussvorschlag entfällt. Beschlussvorschlag entfällt. Beschlussvorschlag entfällt.

Lfd. Nr.	Name	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschluss- vorschlag
		weil die Anlieger zu Straßenbaubeiträgen veranlagt werden.	Straßenbauarbeiten wird ebenfalls grundsätzlich vorgenommen, so dass eine centgenaue Abrechnung der Straßenbaubeträge (wie es auch die Straßenbaubeitragsatzung vorsieht) erfolgen kann.	
3	Frau Erika Schnitzler-Verlage Beckhofstraße 20 Schreiben vom 10.03.06	a) Die Eingeblerin hält den geplanten Ausbau für überflüssig und stellt die gesamte Maßnahme massiv in Frage. b) Aus ihrer Sicht kommt es nach dem Ausbau zu deutlich höherem Verkehrsaufkommen und damit zu stärkeren Lärm- und Umweltbelastungen. c) Auch wird die erstmalige Anlegung von Parkstreifen und separaten Gehwegen für absolut unnötig gehalten und ist Auslöser dafür, dass eine höhere Verkehrsfährdung für die Radfahrer entsteht.	Die Ostmarkstraße ist abgänglich und muss aus der Sicht der Verwaltung dringend erneuert werden. Dabei ist es sinnvoll, die vorhandenen Verkehrsflächen den heutigen Erfordernissen entsprechend zu überplanen und neu auszubauen. Zu der Befürchtung des höheren Verkehrsaufkommens etc. siehe unter lfd. Nr. 1 Buchstabe a). In Münster werden straßenbegleitende Radwege überwiegend als Hochbordradwege ausgebaut. Es ist festzustellen, dass sich erfahrungsgemäß die Mehrheit der Münsteraner Bevölkerung, vor allem aber die schwachen Verkehrsteilnehmer wie Kinder und ältere Menschen, auf diesen Radwegen sicherer fühlen als bei einer Radwegeführung auf der Fahrbahn. Eine höhere Verkehrsgefährdung, wie die Eingeblerin sie befürchtet, wird in keiner Weise gesehen. Ganz im Gegenteil ist zu erwarten, dass durch die separaten Radwege auf gesamter Länge eine deutliche Steigerung der Sicherheit für die Radfahrer erreicht wird. Auf der Nordseite der Ostmarkstraße wird derzeit auf dem Gehweg zwischen den Baumscheiben widerrechtlich geparkt, auch wenn dies aufgrund des hohen Parkdrucks in diesem Bereich zurzeit geduldet wird. Der Aufbau der Gehwege ist für diese Belastungen nicht ausreichend dimensioniert und wird hierdurch langfristig beschädigt. Die beidseitige Anordnung von Parkstreifen und Baumscheiben dient auch als Element der Straßenraumgestaltung. Zudem wird durch die Anordnung von Parkstreifen das Parken bis in die Einmündungsbereiche verhindert. Die Sichtverhältnisse für den ein- und ausfahrenden Kfz-Verkehr aus den	Den Bedenken wird nicht gefolgt. Den Bedenken wird nicht gefolgt. Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Lfd. Nr.	Name	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
		d) Die Einstufung der Ostmarkstraße als Hauptverkehrsstraße wird für falsch gehalten.	einmündenden Straßen, aber auch für querende Fußgänger, werden hierdurch verbessert. Bei der in dem Informationsschreiben beschriebenen Einstufung der Ostmarkstraße als Hauptverkehrsstraße handelt es sich um eine Bewertung im straßenbaubeitragsrechtlichen Sinn. Gemäß § 3 Abs. 3 Buchstabe c) der Straßenbaubeitragsatzung gelten als Hauptverkehrsstraßen Straßen, die dem durchgehenden innerörtlichen Verkehr oder dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen, insbesondere Bundes-, Land- und Kreisstraßen. Die Ostmarkstraße gehört zum Vorbehaltsnetz der Stadt Münster und ist aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung aus der Sicht der Verwaltung als Hauptverkehrsstraße richtig eingestuft.	Den Bedenken wird nicht gefolgt.
4	Frau Renate Meißner Herr Dr. Hartwig Meißner Drostestraße 30 Schreiben vom 11.03.06	Die Eingeber bemängeln, dass keine Parkstreifen in der Ostmarkstraße in Höhe der Einmündung Wiener Straße (zwischen den Häusern 54 bis 70 südlich und 51 bis 63 nördlich) geplant sind. Gerade die Parkplatzknappheit wird als vorrangig zu lösendes Problem angesehen. Ggf. ist auf die Anlegung von einzelnen Bushaltestellen zugunsten zusätzlicher Stellflächen zu verzichten.	Die Planung sieht eine größtmögliche Anzahl von Stellplätzen vor. Zusätzlich dient die beidseitige Anordnung von Parkstreifen und Baumscheiben der Straßenraumgestaltung. In dem zu betrachtenden Bauabschnitt liegen die Haltestellen „Erpho-Kirche“ und „Wiener Straße“. Befahren wird die Ostmarkstraße von der Stadtbuslinie 7 im 20'-Takt. Der Linienweg ist über das mit dem 2. Nahverkehrsplan der Stadt Münster beschlossene Tagesnetz festgelegt. Er folgt den Erschließungsgrundsätzen für Wohnquartiere in Münster. An den beiden Haltestellen steigen werktäglich etwa 500 Fahrgäste ein bzw. aus. Weder die Lage und die bauliche Gestaltung noch die Anzahl der Haltestellen sind aus der Sicht der Verwaltung in Frage zu stellen.	Den Bedenken und Anregungen wird nicht gefolgt.
5	Herr Florian Heskamp Hammer Straße 40 Eingabe vom 13.03.06	Die Signalisierung und Markierung der Radwegeführung im Bereich Wiener Straße und Dieckstraße wird für nicht eindeutig und für fehlerhaft gehalten. Es wird um Prüfung gebeten ob die vorgesehenen Haltebalken, wegen geplanter Aufstellflächen für Fußgänger, entfallen können.	Die Radfahrer in Richtung Schifffahrter Damm benötigen im Kreuzungsbereich mit der Wiener Straße ein eigenes Lichtsignal (im Plan der Offenlegung nicht dargestellt) mit Haltelinie, da die gegenüberliegende neue Fußgängerfurt auf der südöstlichen Ecke keine Auftrittsfläche hat. Ohne Radsignal würden die Radfahrer mit den bei Grün gehenden Fußgängern kollidieren. Da die Radfahrer im Kreuzungsbereich Ostmarkstr./Dieck-	Den Bedenken und Anregungen wird nicht gefolgt.

Lfd. Nr.	Name	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
			straße ein Radsignal erhalten, bleibt auch der Haltebalken nahe am Fahrbahnrand bestehen. Mit einer Herausnahme des Radsignals könnte es zu einer Kollision mit den aus der Dieckstraße kommenden PKW kommen.	
6	Wohnungsverein vom 1893 E. G. Geschäftsführendes Vorstandsmitglied Bernd Sturm Schnorrenburg 21 48147 Münster Eingabe vom 13.03.06	Der Eingeber befürchtet einen Parknotstand vor den Häusern Ostmarkstraße 46-58 (zwischen Lönsstr. und Wiener Str.), da hier nur wenige Stellplätze wegen der Bushaltestelle vorgesehen sind. Es wird angeregt, die Vorgärten der Häuser möglicherweise in die Planung für Parkflächen mit einzubeziehen.	In diesem Bereich waren zunächst nur drei Stellplätze vorgesehen. Ebenso waren drei Baumscheiben zwischen der Lönsstr. und der Wiener Str. eingeplant. Nach Überprüfung und in Abstimmung mit den Ämtern 61 und 67 kann auf eine Baumscheibe verzichtet werden. Dafür werden 4 zusätzliche Stellplätze ausgewiesen. Insgesamt stehen somit 7 Stellplätze zur Verfügung. Für dieses kurze Stück ist vor den Häusern 48 bis 54 der Radweg aufgrund der Stellplatzbreite auf 1,00 m reduziert worden. Eine Einbeziehung der Vorgärten wird nicht in Betracht gezogen.	Der Anregung wird teilweise gefolgt.
7	Eheleute Gisela und Thomas Stewering Im Wenkendiek 5B 46244 Bottrop Schreiben vom 13.03.06	Die Eingeber regen an, gleichzeitig mit dem Ausbau der Ostmarkstraße auch die Straße Alter Milchhof (unselbstständig) mit zu überplanen und auszubauen. Ihrer Meinung nach bestehen Defizite im Bereich der Gehwegflächen, die Parkverhältnisse seien nicht geregelt und eine Begrünung mit Bäumen wird als sinnvoll erachtet.	Aus der Sicht der Verwaltung befindet sich die Straße Alter Milchhof in baulich einwandfreiem und verkehrssicherem Zustand. Der Ausbau ist seitens der Straßenerhaltung zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich zumal Leitungsverlegungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ostmarkstraße nicht geplant sind. Zudem soll das charakteristische Pflaster der Straße erhalten bleiben. Auch aus planerischen Gründen besteht kein Planungsbedarf. Bei der Prüfung zur Verbesserung der Einmündungssituation z. B. durch ein „Baumtor“ oder weitere Möglichkeiten zur Begrünung, hat sich ergeben, dass eine Anpflanzung eines Baumes auf der Westseite im Einmündungsbereich durch vorhandene Gas-, Wasser- und Stromleitungen nicht möglich ist. Nur auf der Ostseite wäre ein Baumstandort möglich. Aufgrund der dann nur einseitigen „Torsituation“ soll auch auf diesen Baum verzichtet werden. Auch weitere Möglichkeiten zur Begrünung der Straße Alter Milchhof sind nicht effektiv, da diese aus Sicht der Verwaltung keine Verbesserung der Verkehrssituation und des Gesamteindrucks darstellen.	Der Anregung wird nicht gefolgt.
8	Frau Petra Böngeler	a) Die Eingeberin teilt die Meinung der Eheleute Stewering (Nr. 7). Auch sie möch-	Siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 7.	Der Anregung wird nicht

Lfd. Nr.	Name	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
	Alter Milchhof 9 Schreiben vom 30.05.06 (verspätet)	te den Alten Milchhof mit ausgebaut haben. b) Außerdem wird die Rechtmäßigkeit des vorläufigen Abrechnungsgebietes angezweifelt. Wenn die Straße Alter Milchhof als unselbstständiger Bestandteil der Ostmarkstraße angesehen wird, sind nach Meinung der Eingeblerin weitere Straßen in die Abrechnung einzubeziehen.	Das äußere Erscheinungsbild, d. h. der Gesamteindruck, den die jeweiligen tatsächlichen Verhältnisse einem unbefangenen Beobachter vermitteln, sind grundsätzlich maßgebend für die Beantwortung der insbesondere bei der Abrechnung einer öffentlichen Stichstraße (Sackgasse, hier Alter Milchhof) bedeutsamen Frage, ob es sich insoweit um eine aus der Sicht des Beitragsrechts selbstständige Anlage oder lediglich um eine unselbstständige, mit Kfz aller Art befahrbare Verkehrsanlage und damit um ein „Anhängsel“, also einen Abschnitt der Straße handelt, in die die Sackgasse einmündet. Auf der Grundlage dieser Betrachtungsweise ist davon auszugehen, dass grundsätzlich alle abzweigenden befahrbaren Verkehrsanlagen als unselbstständige „Anhängsel“ zu qualifizieren sind, die nach den tatsächlichen Verhältnissen den Eindruck einer Zufahrt vermitteln, d. h. die (ungefähr) wie eine Zufahrt aussehen. Die Stichstraße Alter Milchhof hat im öffentlichen Bereich lediglich eine Länge von rd. 40 Meter und vermittelt beispielhaft den Eindruck einer Zufahrt. Sie ist damit nach Auffassung der Verwaltung unselbstständiger Bestandteil der Ostmarkstraße. Alle übrigen kreuzenden oder einmündenden Straßen im Bereich der „Anlage“ Ostmarkstraße vermitteln genau diesen Eindruck nicht. Auch die Stichstraße nördlich der Wiener Straße ist aus der Sicht der Verwaltung nicht als unselbstständiges „Anhängsel“ der Ostmarkstraße zu verstehen sondern vermittelt auch aufgrund ihrer Länge und Breite eine selbstständigen Charakter. Daher sind die anliegenden Grundstücke der Stichstr. Wiener Str. richtigerweise nicht bei der Verteilung des umlagefähigen Aufwandes berücksichtigt worden.	gefolgt. Den Bedenken wird nicht gefolgt.
9	Frau Käthi Klein Kalthoffweg 27	Die Eingeblerin bezweifelt die Rechtmäßigkeit des vorläufigen Abrechnungsgebietes. Sie ist der Meinung, der Alte	Siehe Begründung zu lfd. Nr. 8 Buchstabe b).	Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Lfd. Nr.	Name	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
	46539 Dinslaken Schreiben vom 11.06.06 (verspätet)	Milchhof ist nicht (unselbstständiger) Bestandteil der Ostmarkstraße.		
10	Herr Ludger Wilhelm Ostmarkstraße 21 48145 Münster Eingabe vom 09.03.03	a) Der Eingebener wünscht, dass der vor seinem Haus Ostmarkstraße 21 geplante Baum ersatzlos gestrichen wird. Er selbst habe vor ca. 15 Jahren 3 Bäume im Rahmen einer Stadtbegrünungsmaßnahme vor seinem Haus gepflanzt. Ein zusätzlicher Baum würde dem Haus noch mehr Licht nehmen und den Verlust eines zusätzlichen Stellplatzes bedeuten. b) Außerdem kann seiner Meinung nach auf den Ausbau des nördlichen Radweges zwischen Beckhofstraße und Dieckstraße verzichtet werden. Die Radfahrer wären dann über die Beckhofstraße und Dieckstraße zu führen. So ließe sich der bisherige Ausbauzustand erhalten und Baukosten könnten gespart werden.	Die Anregung ist sinnvoll und bei der weitergehenden Planung wird der Baum ersatzlos gestrichen. Die Ostmarkstraße als Straße des Vorbehaltsnetzes ist verkehrstechnisch als Hauptverkehrsstraße einzustufen. Sie übernimmt für den hier angesprochenen Radverkehr einerseits die Erschließungsfunktion für angrenzende Wohnquartiere als andererseits auch den reinen Anliegerverkehr. Zudem stellt die Ostmarkstraße eine Verbindungachse zwischen dem Osten von Münster (Handorf, Mariendorf, Sudmühle) und der östlichen Innenstadt dar und nimmt damit zusätzlich den überörtlichen und den ortsteilverbindenden Radverkehr auf. Der Radverkehr in Münster wird im gesamten Stadtgebiet entlang von Hauptverkehrsstraßen straßenbegleitend geführt und entsprechend angenommen. Eine vom direkten und kürzesten Weg abgesetzte Umfahrung ist nicht begreifbar und würde nicht akzeptiert werden.	Der Anregung wird gefolgt. Der Anregung wird nicht gefolgt.
11	Herr Klaus Kappen Ostmarkstraße 85 48145 Münster Eingabe vom 22.03.06	a) Der Eingebener wünscht, dass seine Grundstückszufahrt auf gesamter Länge der Toreinfahrt abgesenkt wird. b) Die abgesenkten Bordsteine im Bereich des Hauses 97 bis zur Straße Alter Milchhof führen dazu, dass die dortigen Nebenanlagen häufig überfahren werden um an links in die Albertstraße abbiegende PKW vorbeizufahren. Auch wird der Bereich mit	Der Anregung wird gefolgt. Es wird die gesamte Breite der Toreinfahrt abgesenkt. Die Fahrbahn wird zukünftig durch einen Hochbord mit 10 cm Anschlag zum Radweg hin begrenzt. Ein Überfahren in dem Bereich ist dann nicht mehr zu erwarten. Auf die Aufstellung von zusätzlichen Pollern vor der HS-Nr. 85 bis zur Einmündung Alter Milchhof kann aus der Sicht der Verwaltung verzichtet werden.	Der Anregung wird gefolgt. Den Anregungen wird teilweise gefolgt.

Lfd. Nr.	Name	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschluss- vorschlag
		den abgesenkten Bordsteinen vielfach von Zulieferern oder Kunden der dort anässigen Geschäfte zum Parken genutzt. Es wird angeregt, die Bordsteine wieder anzuheben und zusätzlich Poller aufzustellen, um die Gefahrenstelle zu entschärfen. c) Es wird um Überprüfung gebeten, ob die geplante Fahrbahn dem Verkehrsaufkommen gerecht wird. d) Der Eingebler möchte wissen, ob die zukünftige Fahrbahn breiter sein wird als bisher. Es ist seiner Meinung nach unbedingt zu vermeiden, dass der LKW-Verkehr dadurch zunimmt.	Der Aufbau der Fahrbahn wird in Bauklasse II (Gesamtaufbau mindestens 51 cm) erstellt. Die Bauklasse ist für die Aufnahme von Lkw-Verkehr und ÖPNV besonders geeignet. Die jetzige Fahrbahn der Ostmarkstraße ist breiter als zukünftig geplant. Zurzeit schwankt die Fahrbahnbreite zwischen 7,00 und 7,50 m. Zusätzlich ist auf der Nordseite zwischen der Straße Alter Milchhof und Dieckstraße, mit Ausnahme des Bereiches der Haltestelle „Wiener Straße“, ein 1,20 bis 1,45 m breiter Radfahrstreifen abmarkiert. Im gesamten Bereich auf der Südseite zwischen Erphokirche und Albertstraße wird die Fahrbahn beparkt. Dadurch erscheint die heutige Fahrbahn schmaler als sie tatsächlich ist. Die zukünftig geplante Breite von 6,50 m lässt ein Begegnungsfall Bus/ Bus zu. Ein Anstieg der Nutzung von mehrachsigen Lkw ist nicht prognostiziert.	Beschlussvor- schlag entfällt. Beschlussvor- schlag entfällt.