

Bürgerinformationsveranstaltung Gestaltung Berliner Straße als Geschäftsstraße / Optimierung / Anpassung Marktplatz Berliner Straße

25.05.2011, 19:30 Uhr, Kulturbunker Mülheim

Moderation:	Norbert Fuchs	Bezirksbürgermeister Mülheim
Podium:	Bernd Streitberger	Dezernent Bauen und Verkehr
	Klaus Harzendorf	Amt für Straßen und Verkehrstechnik
	Maria Kröger	Amt für Stadtentwicklung und Statistik
	Christian Schaller	Schaller / Theodor Architekten BDA
	Ulrich Wiesmann	RheinEnergie

Herr Fuchs begrüßt die zahlreich erschienenen Anwesenden und stellt die Vortragenden vor.

Herr Streitberger erläutert vorab, dass für den Umbau der Berliner Straße Anliegerbeiträge nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) fällig werden, die von den Anliegern zu tragen sind. Im heutigen Termin geht es zunächst „nur“ um die Vorstellung der Planung. Anfang 2012 wird es einen weiteren Termin geben, der sich dann inhaltlich mit den Beiträgen, deren Höhe und der Vorgehensweise der Erhebung beschäftigen wird. Zu diesem Termin werden die betroffenen Grundstückseigentümer schriftlich eingeladen.

Frau Kröger stellt das Projekt MÜLHEIM 2020 vor.

Der Anlass, ein solches Programm aufzulegen, ist der bereits seit 30 Jahren andauernde Strukturwandel in Mülheim, Buchheim und Buchforst und dem damit verbundene Arbeitsplatzabbau.

Aus den Überlegungen, wie die entstandene mangelhafte Struktur verändert werden kann, sind drei Ziele entstanden: Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Zukunftsperspektiven, Nachhaltige Stabilisierung der Strukturen und Erreichen des städtischen Durchschnitts in wichtigen Schlüsselindikatoren. Daraus wiederum ergaben sich drei Handlungsfelder: lokale Ökonomie (11 Projekte), Bildung (18 Projekte) und Städtebau (22 Projekte).

Insgesamt werden 40 Millionen Euro investiert, die zu 50 % von der Europäischen Union, zu 30 % von Bund und Land und zu 20 % von der Stadt Köln getragen werden.

1. Gestaltung Berliner Straße als Geschäftsstraße

Herr Harzendorf vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik stellt die für die Berliner Straße entwickelte Straßenvorentwurfsplanung vor. Er weist im Vorfeld darauf hin, dass sich durch den Bau der Markgrafenstraße deutliche Veränderungen der Rahmenbedingungen für die Berliner Straße ergeben werden. Die Markgrafenstraße wird den Durchgangsverkehr aufnehmen, was zu einer deutlichen Verkehrsabnahme auf der Berliner Straße führen wird und neue Gestaltungsspielräume eröffnet. Ein Vergleich mit der Frankfurter Straße, die auch Bestandteil des Programms MÜLHEIM 2020 ist, kann somit nicht geführt werden, da eine komplett andere Ausgangssituation vorliegt.

- Planungsgegenstand ist die Berliner Straße zwischen dem Clevischen Ring und dem neu entstehenden Kreisverkehr an der Einmündung Markgrafenstraße in Höhe der Bredemeyerstraße.
- Die vorhandene Straße ist deutlich ablesbar für den Kfz-Verkehr konzipiert. Sie wird von einer breiten Fahrbahn dominiert, die Gehwege sind sehr schmal, eine Begrünung ist kaum vorhanden.
- Der Busverkehr soll auf der Berliner Straße bleiben und nicht auf die Markgrafenstraße verlegt werden. Dies hat bei der Neuplanung Einfluss auf die Fahrbahnbreiten.
- Am Marktplatz wird eine neue Bushaltestelle eingerichtet.
- Wesentliches Element der Planung ist die Verengung der Fahrbahn von 9,00 m auf 6,20 m (im südlichen Bereich), bzw. 6,50 m (im nördlichen Bereich).
- Die Parkstände werden baulich angeordnet und mit Bäumen durchsetzt. Die Gehwege werden verbreitert.
- Die gesamte Umgestaltung soll mit Standardmaterialien erfolgen. Die Fahrbahn wird in Asphalt hergestellt, die Gehwege in grauen Platten und die Parkflächen in anthrazit farbendem Pflaster.
- Der Parkstreifen wird im südlichen Teil auf der Nordseite (der vom Marktplatz abgewandten Seite) vorgesehen. Im weiteren Verlauf der Planung verspringt er dann auf die Südseite (der vom Bürgerpark abgewandten Seite).
- Um die gefahrene Geschwindigkeit zu reduzieren werden an Stellen, wo es möglich ist, verkehrsberuhigende Elemente vorgesehen.
- Die Planung zur Umgestaltung der Berliner Straße korrespondiert mit der Planung für die Optimierung des Marktplatzes.
- Am Marktplatz und vor dem Bürgerpark sind linienhafte Einengungen vorgesehen. Die Fahrbahnbreite wird auf 4,10 m reduziert, was den Begegnungsfall Pkw-Pkw zulässt, jedoch keine Begegnung mit einem größeren Fahrzeug. In der politischen Diskussion und bei der KVB kamen hier Bedenken wegen möglicher Staubildung auf. Diese werden von der Verwaltung aufgrund der erwarteten Reduzierung des Verkehrsaufkommens nicht geteilt.
- An der Kreuzung Von-Sparr-Straße wird eine alternative Betriebsform vorgeschlagen. Die Kreuzung ist bei den zukünftigen Verkehrsmengen geeignet, anstelle der Lichtsignalanlage einen Minikreisel anzulegen. Der vorhandene Platz ist dafür ausreichend. Die Kreismitte wird überfahrbar ausgebildet, damit größere Fahrzeuge links abbiegen können. Sie wird leicht erhöht und mit anderem Material ausgebildet, um die Überfahrt für normale Kfz unkomfortabel zu machen. In den Zufahrten werden Zebrastreifen für die Fußgänger angeordnet.
- Die Haltestelle „Von-Sparr-Straße“ wird lagemäßig optimiert und näher an den Bürgerpark und die dort geplante linienhafte Einengung herangerückt.
- Das Gebäude an der Tiefentalstraße erhält als Blickschutz eine vorgelagerte Baumreihe.
- Die Stellplatzbilanz fällt positiv aus. Die Planung sieht 68 Parkplätze vor. Im Bestand gibt es derzeit 57 legale Parkplätze. Das Angebot wird um 11 Parkplätze erhöht.
- Im Rahmen der weiteren Planung werden die Wünsche und Anregungen der Bürger aufgenommen, geprüft und so weit wie möglich eingearbeitet. Diese sollten aufgrund des engen Zeitfensters des Programms MÜLHEIM 2020 so schnell wie möglich eingereicht werden, damit sie noch Berücksichtigung finden können.

- Parallel zur weiteren politischen Beratung wird der qualifizierte Zuschussantrag gestellt, um die in Aussicht gestellten Gelder bekommen zu können.
- Voraussichtlicher Baubeginn ist 2012. Durch die Fertigstellung der Markgrafenstraße voraussichtlich im November 2011 ergibt sich ein Zeitfenster für einen möglichen Test der Einengungen mit Provisorien.
- Die Kosten belaufen sich nach ersten Schätzungen auf 1,67 Millionen Euro.

Zur Abrundung des Themas werden noch die Planung der Markgrafenstraße, die sich derzeit im Ausbau befindet, und der Planungsstand zur Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs mit der Anbindung an die Markgrafenstraße vorgestellt.

2. Optimierung / Anpassung Marktplatz Berliner Straße

Herr Schaller von Schaller / Theodor Architekten BDA stellt die Vorentwurfsplanung für den Marktplatz vor.

- Der Marktplatz hat eine strategisch bedeutsame Lage. Er bildet die Verbindung zwischen der Berliner Straße und der Markgrafenstraße mit der Stadtbahnlinie 4, zwischen Mülheim Nord und dem zu entwickelnden Güterbahnhof.
- Bei genauerer Betrachtung hat der Platz alles, was zu einem Marktplatz gehört, wirkt jedoch eher wie eine große Baulücke ohne jegliche Aufenthaltsqualität.
- Aufgrund fehlender Übersichtlichkeit sind Schmuddelecken ohne soziale Kontrolle entstanden, die vorhandene Gastronomie versteckt sich.
- Die dominierende Nutzung ist das Parken. Aktuelle Zählungen belegen, dass die Parkflächen im Schnitt nur zu 60 % belegt sind, so dass hier Gestaltungsspielraum entsteht.
- Der eigentliche Platz soll in den Vordergrund an die Berliner Straße gerückt werden, die den Platz bedienenden Elemente in den Hintergrund.
- Die Planung sieht im vorderen Teil vor, den Platz an die aufgewertete Berliner Straße anzuschließen.
- Der Spielplatz wird von der hinteren uneinsehbaren Ecke nach vorne an die Berliner Straße geholt.
- Der Bunker erhält am Spielplatz einen Bereich für Außengastronomie.
- Das Toilettenhäuschen wird entfernt.
- Die Müllcontainer sollen aus dem direkten Blickfeld heraus und hinter die Sparkasse.
- Die Markthalle soll einen Vorplatz ohne Parkplätze bekommen. Die Markthalle kann zu den Zeiten, an denen kein Wochenmarkt stattfindet, eine andere Nutzung, wie z. B. als Ballspielplatz erhalten.
- Die Planung sieht im hinteren Teil vor, die Parkplätze über Markierung neu zu ordnen. Damit soll zum einen die Wegebeziehung zur Markgrafenstraße und zum Kindergarten gestärkt werden. Zum Anderen kann die Feuerwehraufstellfläche für das Haus der Markgrafenstraße 81-83, die funktional notwendig ist, hergestellt werden.
- Zur Unterstützung der gestalterischen Maßnahmen soll der Markt in seiner Aufstellung und in seinem Angebot neu sortiert werden. Das Frischeangebot soll an die Berliner Straße rücken, das Textilangebot in den hinteren Bereich.

Herr Wiesmann von der RheinEnergie erläutert die geplanten Leitungsverlegungen:

- In der Berliner Straße liegen derzeit zwei Wasserleitungen (auf jeder Straßenseite eine), eine Gasleitung und zwei Stromleitungen, sowie deren Hausanschlüsse.
- Es ist geplant, die beiden Wasserleitungen zu einer zusammenzufassen. Diese soll auf der Seite verlegt werden, auf der keine Baumpflanzungen vorgesehen sind.
- Die Baumaßnahme soll vor der Straßenbaumaßnahme abgeschlossen sein. Mit der Planung kann begonnen werden, wenn die Baumstandorte in der Straßenplanung endgültig festliegen.
- Die Maßnahme muss in offener Bauweise durchgeführt werden. Die Dauer beträgt ca. acht Monate.
- Eingriffe in den Straßenverkehr sind unvermeidlich. Diese werden sich jedoch aufgrund der neuen Markgrafenstraße in einem erträglichen Maß bewegen.

Nach der Vorstellung der beiden Planungen eröffnet Herr Fuchs die Diskussionsrunde.

Die wesentlichen Einwände bzw. Anregungen können wie folgt zusammengefasst werden:

Berliner Straße:

- Das Verbleiben des Busses wird vereinzelt als überflüssig empfunden. Er könnte auf die Markgrafenstraße verlegt werden, womit die Berliner Straße noch weiter verkehrsberuhigt und somit für weitere Geschäfte attraktiviert werden könnte.

Verwaltungsintern hat das Verbleiben des Busses auf der Berliner Straße im Vorfeld für viele Diskussionen gesorgt. Das Thema wird kontrovers diskutiert. Würde der Bus auf der Markgrafenstraße fahren, würde er andere Gebiete erschließen als auf der Berliner Straße. Die Einigung erfolgte dahingehend, dass die Busse der KVB AG auf der Berliner Straße bleiben, die Busse der RVK und der Wupsi über die Markgrafenstraße fahren. Es herrscht Konsens darüber, dass der innerstädtische Bus nicht in Randlage fahren soll, sondern die Leute gezielt auf die Wohn- und Einkaufsstraße bringen soll.

- Vor den Bäumen wird gewarnt, da keiner die Pflege übernehme, die Kronen Schäden an den Dachgeschossen verursachen könnten und sich Laub auf der Straße sammle.

Aufgrund der weiterentwickelten Technik werden Wurzelschäden im Straßenraum in Zukunft nicht mehr in dem Maß auftreten, wie das bisher der Fall ist. Durch spezielle Substrate werden die Wurzeln der Bäume auch in tieferen Schichten mit Luft und Wasser versorgt, so dass sie nicht mehr oberflächennah wurzeln. Zudem wird die stadtklimatische Bedeutung von Bäumen hervorgehoben.

- Es wird angezweifelt, dass genug Platz für einen Minikreislauf an der Kreuzung Von-Sparr-Straße zur Verfügung steht.

Die Unfallstatistiken belegen die positiven Effekte dieser Bauform an Kreuzungen, die dafür geeignet sind. Die Vorteile zeigen sich u. a. in der geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung, den geringeren Wartezeiten für alle und dem Vorrang für Fußgänger. Durch die für Kfz unangenehme Überfahrt der Kreismitte fahren die meisten Verkehrsteilnehmer durch den Bogen, so dass die Zahl der Fälle des Durchrasens eher gering ausfallen wird.

Diese Maßnahme ist eine weitere Unterstützung in dem Bemühen, den Durchgangsverkehr effektiv auf die Markgrafenstraße zu verlagern, so dass tatsächlich nur noch der Ziel- und Quellverkehr auf der Berliner Straße stattfindet.

- Die Frage, ob 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit eingerichtet wird, kann derzeit noch nicht abschließend beantwortet werden. Hier gibt es noch Gespräche mit der KVB AG, die zusätzliche Verzögerungen befürchtet.

- Der Schwerlastverkehr soll komplett aus der Berliner Straße herausgehalten werden. Sind hier Anlieferungszeiten oder Gewichtsbeschränkungen für LKW geplant?

Bisher sind solche Maßnahmen nicht angedacht. Durch die Planung der Alternativroute auf der Markgrafenstraße wird dieses restriktive Element der Beschilderung zunächst nicht gebraucht, kann aber im Bedarfsfall zu einem späteren Zeitpunkt noch eingerichtet werden.

- Es wird bemängelt, dass die Belange der Radfahrer nicht berücksichtigt wurden und sich keine Einrichtungen für den Radverkehr finden.

Es ist das erklärte Ziel der Stadtverwaltung, die Bedingungen im gesamten Stadtgebiet für Radfahrer zu verbessern. Aus diesem Grund werden die Belange der Radfahrer ausnahmslos in jeder Planung geprüft und berücksichtigt. Das heißt jedoch nicht, dass in jeder Planung separate Wege für Radfahrer eingerichtet werden. Bei geringen Geschwindigkeiten und Belastungen soll der Radfahrer im Straßenverkehr mitlaufen. Dies wird von den Fahrradverbänden unterstützt. Da sich die Verkehrsbelastung der Berliner Straße von ca. 18.000 auf ca. 6.000 Kfz pro Tag auf ein Drittel reduzieren wird, kann der Radfahrer hier auf der Fahrbahn mitfahren.

Radfahrer können künftig alternativ auch die Markgrafenstraße nutzen, die einen baulichen Zweirichtungsradweg erhält.

Radwegelückenschlüsse auf dem Clevischen Ring sind der Verwaltung bekannt, können aber nicht alle gleichzeitig beseitigt werden.

- Die zukünftigen Breiten der Gehwege lassen im Bedarfsfall eine Außengastronomie zu.
- Wird an den geplanten Einengungen im Fahrbahnbereich das gleiche Material wie im Gehwegbereich benutzt?

Die Gehwege werden mit Gehwegplatten hergestellt, für die Fahrbahn wird Asphalt verwendet. Aus gestalterischen Gründen ist hier angedacht, farbigen Asphalt zu verwenden, um die Engstelle auch im Fahrbahnbereich zu betonen.

- Die Frage, ob die Beleuchtungssituation verändert wird, kann bejaht werden. Im Zuge des Ausbaus werden die zwischen den Häusern gespannten Leuchten ersetzt und die Leuchten im weiteren Teil ergänzt.

Marktplatz:

- Es wird angeregt, den Spielplatz nicht wieder als Kleinkinderspielplatz vorzusehen, sondern auch ein Angebot für ältere Kinder vorzuhalten.

Derzeit ist lediglich die Lage des Spielplatzes bestimmt worden. Es wird jedoch wahrscheinlich wieder ein Spielplatz für Kleinkinder entstehen. Ein Jugendspielplatz entsteht im Bürgerpark.

- Die Neugestaltung des Marktplatzes wird als überfällig empfunden und sehr begrüßt.
- Der Kleinkinderspielplatz sollte nicht von einer Hecke umgeben werden, damit keine Abschottung stattfindet.

Vorgesehen ist nur eine kniehohe Hecke, damit die Kinder nicht auf die Straße laufen können.

- Auf die Frage, ob das Toilettenhäuschen auf dem Platz entfernt wird, kann bejaht werden. Die Firma nimmt das Häuschen zurück.

- Der Bunker fragt an, ob man im Platzbereich (unmittelbar am Bunker) eine zusätzliche Toilette einrichten könnte, die keinen öffentlichen Charakter haben soll, sondern dem Bunker zugeordnet ist. Eine ebenerdige Toilette wäre für die neuen Möglichkeiten der Außengastronomie wünschenswert. Die bestehenden Toiletten des Bunkers befinden sich im ersten Stock. Die Hähnchenbraterei, die derzeit im Kiosk angesiedelt ist, hätte auch Bedarf an einer WC-Anlage, bei einer späteren Außengastronomie.

Seitens der Verwaltung wird derzeit drüber nachgedacht, dem Bunker eine Prämie anzubieten, damit auch Nicht-Gäste die Toiletten des Bunkers nutzen können. Hier wird seitens der Verwaltung noch das separate Gespräch gesucht.

- Desweiteren möchte der Bunker die bereits vorhandene Fläche der Außengastronomie am Schulhof behalten.

Dieser Wunsch wird bei den weiteren Planungen berücksichtigt.

- Es wird darum gebeten, in unmittelbarer Nähe des Bunkers zwei Behindertenparkplätze vorzusehen.
- Die Feuerwehr kann über die Platzfläche den Bunker anfahren.
- Von den Anwohnern wird eine Gartenanlage im Viertel gewünscht. Es wird angeregt, im hinteren Teil des Marktplatzes Gärten anzulegen.

Die Bedenken seitens der Verwaltung bestehen hier im Hinblick auf eine dauerhafte verlässliche Bewirtschaftung der Gärten. Sofern ein nachhaltiges Konzept hierfür besteht, wird die Diskussion gerne aufgegriffen.

Markgrafenstraße

- Es wird befürchtet, dass der Aldi nicht mehr gut fußläufig von den Anwohnern der Markgrafenstraße erreicht werden kann.

In der direkten Verbindung gibt es eine Mittelinsel, die das Queren der Markgrafenstraße für Fußgänger erleichtert. Nach Fertigstellung der Markgrafenstraße und nach Beobachtung der Situation sagt die Verwaltung eine Prüfung zur Einrichtung eines Zebrastrreifens an dieser Stelle zu.

- Die Frage nach einer Koordinierung der Lichtsignalanlagen auf dem Clevischen Ring an der Ecke Keupstraße und der Ecke mit der neuen Markgrafenstraße kann positiv beantwortet werden. Trotz des geringen Abstands der beiden Anlagen ist die Schaltung einer grünen Welle möglich und auch geplant.

- Der Verkehr läuft morgens über die Berliner Straße über den Clevischen Ring in die Dünwalder Straße, Mülheimer Freiheit und Auenweg. Wie soll der Verkehr, der abends diesen Weg zurück fährt, die Markgrafenstraße erreichen?

Der beschriebene abendliche Verkehr wird weiter über die Berliner Straße fahren. Der Durchgangsverkehr der vom Clevischen Ring kommt soll über die Markgrafenstraße abgefangen werden. Das wurde in den Prognosen berücksichtigt.

Unabhängig von der Planung zur Berliner Straße wird der Knoten mit dem Clevischem Ring auf die Einrichtung eines Linksabbiegers aus der Dünwalder Straße in Richtung Autobahn überprüft.

- Die Frage nach dem Einbau eines besonderen Asphaltes im Kreisverkehr zur Lärmreduzierung kann verneint werden, da im Bereich des Kreisverkehrs durch den besseren Verkehrsfluss und der verminderten Geschwindigkeiten eher von einer Lärmreduzierung als von einer Erhöhung auszugehen ist. Lärmoptimierter Asphalt entwickelt seine Wirkung erst über einer Geschwindigkeit von über 40 km/h, was in einem Kreisverkehr nicht der Fall ist.

- Warum wird die Markgrafenstraße zur B51?
Der Durchgangsverkehr der Berliner Straße soll auf die Markgrafenstraße verlagert werden. Für den übergeordneten Verkehr wird die Umklassifizierung vorgenommen.
Bei der Beitragserhebung entsteht hier ein Sonderfall, da die Fahrbahn bei Hauptverkehrsstraße und Hauptgeschäftsstraßen mit verschiedenen Ansätzen veranlagt wird.
- Wird zum Schutz der Anwohner der Markgrafenstraße auf dem großen freien Gelände an der Markgrafenstraße eine Lärmschutzwand gebaut?
Wer privat an einer bereits geplanten Straße baut, muss in Eigenverantwortung für ausreichenden Lärmschutz sorgen.
Es ist der Wunsch der Stadt, dass sich weitere Bebauung an der Markgrafenstraße entwickelt. Es handelt sich grundsätzlich um eine anbaubare Straße, die durch zusätzliche Bebauung einen innerstädtischen Charakter erhalten würde, der seitens der Verwaltung zur Weiterentwicklung der Stadt sehr erwünscht ist.
- Macht der Bau der Markgrafenstraße nur durch den Rückbau der Berliner Straße Sinn?
Der Ausbau der Markgrafenstraße ist ein seit mehreren Jahrzehnten geplantes Vorhaben, das die Entlastung der Berliner Straße vom Durchgangsverkehr zum Anlass hatte. Insofern ist der Rückbau der Berliner Straße nur durch die Markgrafenstraße möglich.

Ehemaliges Güterbahnhofsgebiet / Industriebrache

- Wird der Verkehr aus dem ehemaligen Gelände des Güterbahnhofs, insbesondere der LKW-Verkehr des Stahlhandels Drösser, zukünftig auch über die Markgrafenstraße fließen?
Das Gelände erhält zur Abwicklung des Verkehrs einen Anschluss an die Markgrafenstraße, der derzeit noch nicht mit ausgebaut wird. Es findet keine Durchbindung zu den östlichen Stadtteilen statt, so dass auf der Markgrafenstraße nur mit einer geringen Verkehrszunahme gerechnet werden muss, die durch dieses neue Gebiet entsteht.

Anliegerbeiträge

- Es wird gebeten die Baukosten so gering wie möglich zu halten, damit die Anliegerbeiträge dementsprechend nicht zu hoch ausfallen. Mieterhöhungen würden den Ansatz des Programms ins Gegenteil verkehren.
Die Planung wird kostenbewusst aber nicht „billig“ umgesetzt. Es soll keine Luxussanierung stattfinden, jedoch ein vernünftiger Ausbau, der mindestens 30 Jahre halten soll. Dieser Ansatz findet sich u. a. in der Verwendung von Standardmaterialien wieder.
Eine Erhebung von Beiträgen findet in den ersten vier Jahren nach Baufertigstellung statt. Die Kosten können von den Eigentümern nicht willkürlich auf die Mieter umgelegt werden.
Die Kosten für die Optimierung des Marktplatzes können nicht umgelegt werden.
- Bei einer Bürgerinformationsveranstaltung vor ca. 22 Jahren wurde den Anwohnern der Markgrafenstraße zugesagt, dass keine Kosten auf sie zukämen. Nach heutigem Erkenntnisstand kommen auf die Anlieger der Markgrafenstraße auch Kosten nach KAG zu.
Es wird zugesagt, dass bei der Veranstaltung Anfang 2012 die Anlieger sowohl der Berliner Straße als auch der Markgrafenstraße informiert werden.
- Die Frage nach Kostenermäßigung für Anlieger, vor deren Grundstück eine Bushaltestelle liegt, muss verneint werden.

- Die Anlieger der Von-Sparr-Straße werden bei diesem Bauvorhaben nicht veranlagt.

Informationen

- Es wird darum gebeten, die Informationen nicht nur über das Internet zur Verfügung zu stellen, sondern auch auf andere Art, da viele ältere Menschen über keinen Internetanschluss verfügen.

Die Planung kann jederzeit bei der Verwaltung eingesehen werden. Darüber hinaus sind die Sitzungen der politischen Gremien, die über die weitere Planung entscheiden, öffentlich. Auch die Bauleitung vor Ort steht jederzeit für Informationen zur Verfügung. Das Konzept wird zusätzlich am 27.05.2011 auf dem Wochenmarkt vorgestellt.

Um 22:15 Uhr gibt es keine Fragen seitens der Anlieger mehr. Herr Fuchs bedankt sich für die Aufmerksamkeit und beendet die Veranstaltung.