

# Mobilitätsnetz Heidelberg

## Dokumentation der zweiten Veranstaltung zum Teilprojekt Hauptbahnhof

### Termin & Ort

Datum: 12. Dezember 2013  
Ort: Rathaus, Heidelberg  
Spiegelsaal, Prinz Carl  
Zeit: 18.00 – 21.00 Uhr

Inhalt	Seite
TOP 1 Begrüßung	2
TOP 2 Vorstellung der Vorentwurfsplanung	3
TOP 3 Speaker's Corner	8
TOP 4 Austausch der Vor- und Nachteile der Varianten	12
TOP 5 Ausblick	13

Anlage 1: Präsentation der Vorentwurfsplanung in drei Varianten

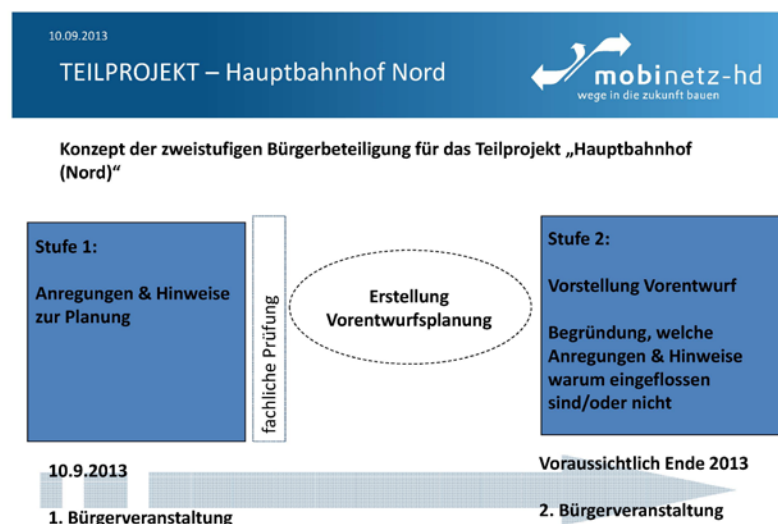
Anlage 2: Präsentation der fachlichen Prüfung der Varianten

Anlage 3: BI ökologische Mobilität Beitrag zur Speaker's Corner

Anlage 4: VCD Rhein-Neckar Beitrag zur Speaker's Corner

# 1 Begrüßung

Herr Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement der Stadt Heidelberg, begrüßt die knapp 60 Bürgerinnen und Bürger zur zweiten Veranstaltung für das Teilprojekt „Hauptbahnhof Nord“ im Spiegelsaal Prinz Carl in Heidelberg. In dem zweistufigen Verfahren der Bürgerbeteiligung sind in der ersten Veranstaltung am 10.9.2013 die ersten Planungen und Grundüberlegungen für den Hauptbahnhof (Nord) im Rahmen des Gesamtkonzepts „Mobilitätsnetz Heidelberg“ vorgestellt und vor der Erstellung der Vorentwurfsplanung für den Bereich Hauptbahnhof Anregungen und Hinweise aus der Bürgerschaft gesammelt worden. Es seien gute Argumente genannt und diskutiert worden. In der Zwischenzeit wurden die Anregungen und Hinweise aus der ersten Veranstaltung und solche, die im Nachgang beim Amt für Verkehrsmanagement eingegangen sind, fachlich geprüft und sind soweit als möglich in die Vorentwurfsplanung eingeflossen. In der heutigen zweiten Veranstaltung werde die Vorentwurfsplanung in drei Varianten vorgestellt. Zudem werde erläutert, welche Anregungen und Hinweise in die Varianten Eingang gefunden haben und welche nicht<sup>1</sup>. Eine unabhängige fachliche Prüfung sei durch die Büros Planungsgemeinschaft Verkehr aus Hannover und TTK – Transport, Technologie, Consult GmbH aus Karlsruhe erfolgt.



<sup>1</sup>Eine ausführliche Tabelle der Anregungen und Hinweise mit deren Ergebnis der fachlichen Prüfung ist unter folgendem Link zu finden: [http://www.mobinetz-hd.de/uploads/tx\\_sbdownloader/131206\\_Liste\\_fachliche\\_Pruefung\\_81.pdf](http://www.mobinetz-hd.de/uploads/tx_sbdownloader/131206_Liste_fachliche_Pruefung_81.pdf).

Herr Thewalt führt zudem aus, dass momentan noch keine Auskunft des Bundes über die Aufnahme des Gesamtprojektes in das Bundesförderprogramm vorliegt, da das Land den Fördermittelantrag noch nicht zur Prüfung an den Bund weitergeleitet habe. Seitens der Stadt Heidelberg seien alle wichtigen Termine eingehalten worden. Die Planungen laufen vorerst weiter wie bisher.

Die Moderatorin des Abends, Yvonne Knapstein vom Büro team ewen aus Darmstadt, führt in den weiteren Ablauf des Abends ein: Ziel der Veranstaltung sei die Vorstellung und Erläuterung der drei verbleibenden Varianten mit Begründungen für die Vorzugsvariante aus Sicht des Amts für Verkehrsmanagement und der RNV. Dargestellt würden die Anregungen aus der ersten Veranstaltung, die in die Planung mit eingeflossen sind und bei welchen dies nicht möglich ist. Es solle ein Austausch über Vor- und Nachteile der Varianten stattfinden, zudem hätten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit sich zu äußern und Hinweise und Anregungen zu geben. Die Moderatorin führt aus, dass eine gemeinsame Betrachtung der Planung mit der heutigen zweiten Bürgerveranstaltung beendet sei und die Bürgerbeteiligung damit ihren Abschluss finde. Danach werde die Planung dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt, und der Finanzierungsantrag gestellt. Der Gemeinderat erhält eine Dokumentation der Ergebnisse beider Bürgerveranstaltungen. Sowohl wesentliche Aspekte der Planung als auch der Bürgerbeteiligung werden in der Gemeinderatsvorlage zusammengefasst.

## **2 Vorstellung der Vorentwurfsplanung**

Frau Keuchel (Stadt Heidelberg) und Herr Plogstert (RNV) erläutern die Vorentwurfsplanung in drei Varianten (siehe dazu Präsentation in der Anlage 1). Zu den beiden weiter überarbeiteten Varianten (A und B), die bereits auf der ersten Veranstaltung im September 2013 zur Diskussion standen, wurde, auch aus der Diskussion mit der Bürgerschaft, eine dritte Variante (C) erarbeitet. Die Varianten A und B seien von der geometrischen Anordnung gleich – Unterschiede beständen darin, dass Variante A für den Straßenbahnverkehr zwei Gleise vorsehe. Variante B habe dagegen drei Gleise und sei damit in der Abwicklung des ÖPNV etwas flexibler. Bei beiden Varianten würde der Busverkehr in Richtung Zentrum auf einem extra Bussteig westlich der Haltestelle abgewickelt werden.

Die Variante C sehe mit zwei Mittelbahnsteigen vier Gleise vor. Der Busverkehr werde auch über diese Steige abgewickelt.

Vorgestellt werden die Varianten und deren Wegebeziehungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Fußgänger, Radfahrer, PKW, ÖPNV). Zudem wird das Betriebskonzept erläutert (Präsentation siehe [http://www.mobinetz-hd.de/uploads/tx\\_sbdowloader/Vortrag\\_Projekt\\_Hbf\\_RNV\\_Stadt\\_web.pdf](http://www.mobinetz-hd.de/uploads/tx_sbdowloader/Vortrag_Projekt_Hbf_RNV_Stadt_web.pdf)).

Für die drei Varianten A bis C konnten folgende Anregungen und Hinweise aus der Bürgerschaft berücksichtigt oder nicht berücksichtigt werden:

### Variante A



ÖPNV: Abwicklung des Straßenbahnverkehrs über zwei Gleise mit einem Mittelbahnsteig, der eine Entflechtung von Bus- und Straßenbahnverkehr erlaubt sowie einem räumlich getrennt liegenden Bussteig westlich der Haltestelle.

Der Radverkehr würde zukünftig gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen von 2010 auf 1,85 m breiten fahrbahnbegleitenden Radfahrstreifen beidseitig nördlich der Haltestelle geführt. Am nördlichen Gehwegbereich (vor der Kurfürstenpassage) würden Fußgängern und Radfahrern eigene, erkennbare Flächen zugewiesen, indem Radfahrer in Zukunft auf Fahrbahn begleitenden Radfahrstreifen geführt würden. Somit könnten Konflikte entschärft werden. Südlich der Haltestelle bzw. entlang des Hbf-Gebäudes sei

kein Angebot für Radfahrer geplant. Es sei jedoch damit zu rechnen, dass diese Verbindung in der Praxis dennoch von Radfahrern genutzt würde.

Fuß: Die Barrierefreiheit sei durchgehend berücksichtigt (barrierefreier Ausbau von Haltestellen u.a.). Im nördlichen Gehwegbereich würden durch die eindeutige Flächenzuweisung für Fußgänger- und Radfahrer Konflikte reduziert. Eine Rampe, die neben die bereits bestehende Treppe zur Kurfürstenpassage angelegt würde, gewährleiste zudem den barrierefreien Zugang in die Passage. Westlich der Karl-Metz-Straße sei zudem eine neue, zusätzliche Querung mit Mittelinsel für Fußgänger und Radfahrer geplant, um die zukünftige Erreichbarkeit der Entwicklungsfläche zu gewährleisten.

Auto: Die Abwicklung des Autoverkehrs würde in Zukunft in beide Richtungen nördlich des Haltestellenbereichs auf fünf Spuren (drei in Richtung Osten, zwei in Richtung Westen) erfolgen. Es würde zudem angestrebt, mit dem Haltestellenumbau eine Entzerrung der Verkehrsarten zu bewirken, um Konflikte zu reduzieren. Daher würde zukünftig zugunsten des Fuß- und Radverkehrs kein Kurzzeitparken nördlich des Hauptbahnhofs (vor dem Burger King) mehr möglich sein. Dem Wunsch nach mehr Parkplätzen im nördlichen Bereich des Hauptbahnhofs konnte daher nicht Rechnung getragen werden. Zusätzlich neue Parkmöglichkeiten werden aber in den Themenspeicher für Planung (Parkhaus HBF Süd, Bahnstadt) aufgenommen. Eine Fahrbahnreduzierung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs von 5 auf 3 Spuren konnte aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht berücksichtigt werden.

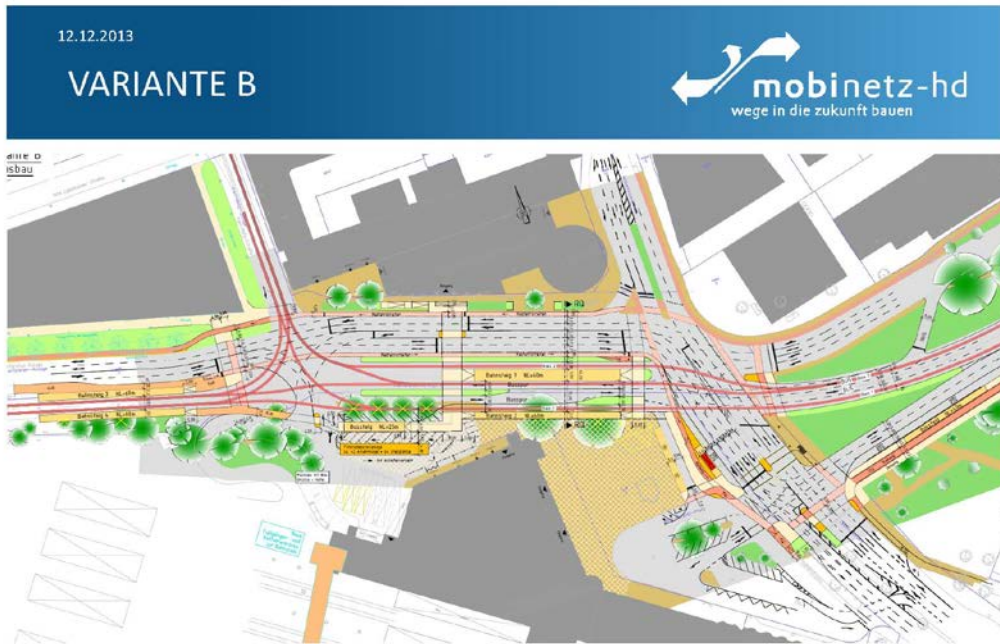
#### Variante B

ÖPNV: Abwicklung des ÖPNV über drei Gleise mit einem Mittelbahnsteig sowie einem räumlich getrennt liegenden Bussteig.

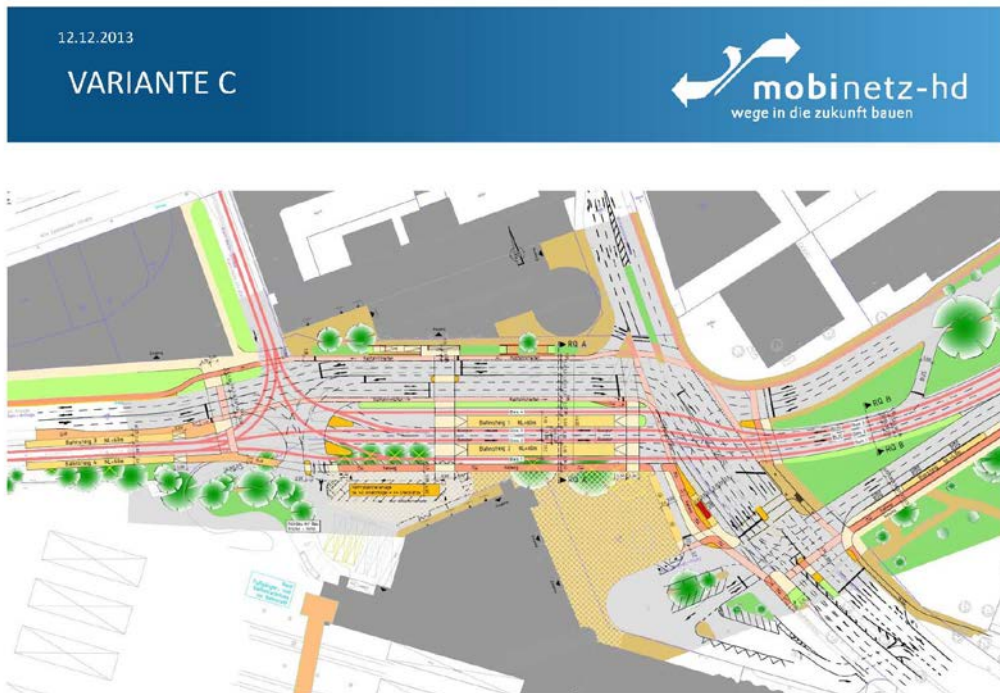
Rad: Die Organisation des Radverkehrs entspricht der von Variante A.

Fuß: Die Organisation des Fußverkehrs entspricht der von Variante A.

Auto: Die Organisation des Autoverkehrs entspricht der von Variante A.



### Variante C



ÖPNV: Die Abwicklung des ÖPNV über zwei Mittelbahnsteigen mit vier Gleisen. Der Busverkehr würde auch über diese Steige abgewickelt. Eine Entflechtung des Bus- und Straßenbahnverkehrs sei aufgrund der vier Bahnsteigkanten möglich.

Rad: Neu bei dieser Variante sei das zusätzliche Angebot für Radfahrer nördlich des Hauptbahnhofs bzw. südlich der Haltestelle. Hier würde ein Zweirichtungsradweg eingeplant. Durch die eindeutige Zuweisung eines Bereichs für Radfahrer könnten Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern in diesem Bereich reduziert werden.

Fuß: Die Erreichbarkeit der Haltestelle erfolge bei dieser Variante durch die Querungen an den Haltestellenköpfen. Anders als bei Variante A und B müssen Fahrgäste hier ein Gleis queren, um zur Haltestelle zu kommen. Ein Komfortgewinn ergäbe sich jedoch daraus, dass Fahrgäste sich nicht entscheiden müssten, ob sie in Richtung Zentrum den Bus- oder die Bahn nutzen möchten: Am südlichen Mittelbahnsteig gingen die Fahrten in die Innenstadt, am nördlichen in Richtung West und Nord. Ansonsten entspricht die Variante den Varianten A und B.

Auto: Die Organisation des Autoverkehrs entspricht der von Variante A und B.

Bei allen drei Varianten ist davon auszugehen, dass aus Platzgründen beide östlichen Platanen sowie die vier kleineren Platanen nördlich des Platzes am Burger King wegfallen und an anderer Stelle ersetzt werden müssen sowie die Touristeninformation an dieser Stelle nicht mehr gehalten werden kann.

### **Gesamtbewertung:**

Das Amt für Verkehrsmanagement und die RNV beurteilen die Varianten wie folgt:

- | Hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs ergeben sich bei Variante C im Vergleich zu den Varianten A und B Vorteile.
- | Zu den Themen Fuß und Auto liegen alle Varianten gleichauf.
- | Da bei allen Varianten voraussichtlich die Platanen als auch die Touristeninformation weichen müssen, ergäbe sich für keine der Varianten zu dem Thema Stadtraum ein positives Ergebnis. Allerdings müsse betont werden, dass die reibungslose verkehrliche Abwicklung hier im Vordergrund stehe. Das Amt für Verkehrsmanagement wird daher die Variante C als Vorzugsvariante dem Gemeinderat empfehlen.

Das Büro PGV und TTK, zuständig für die neutrale fachliche Bewertung der Anregungen und Hinweise aus der Bürgerschaft, bestätigt, dass die meisten Anregungen bearbeitet und mit aufgenommen worden seien. Zukünftig müssen die Situation der Linksabbieger (Auto) von der Mittermaierstraße in die Kurfürstenanlage, sowie die Vorrangschaltung für den ÖPNV berücksichtigt beziehungsweise untersucht werden. Eine weitere mögliche Planung wäre ein West-Ost-Radweg nördliche der Gleise parallel zum Kfz-Verkehr mit direkter Verbindung in die Grünanlage (Kurfürsten-Park).

### 3 Speaker's Corner

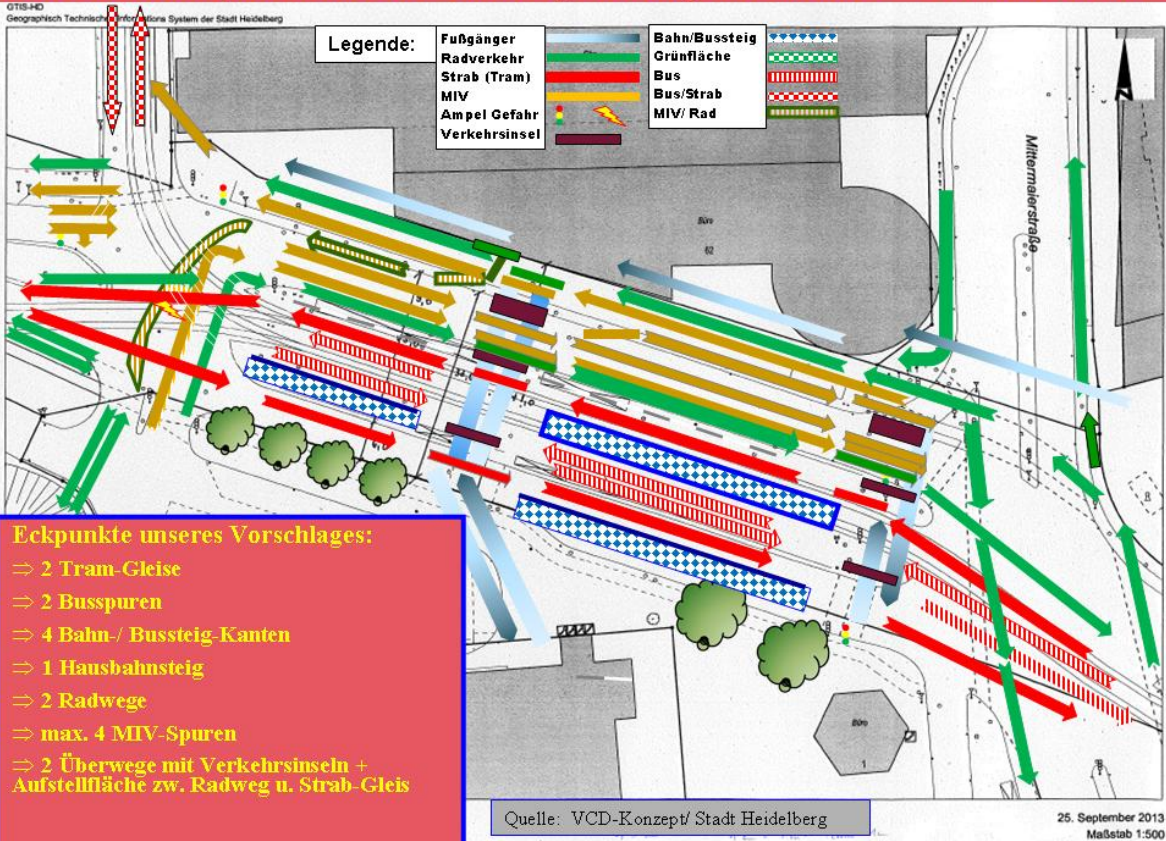
Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Interessengruppen haben die Möglichkeit, sich darüber zu äußern, welche inhaltlichen Aspekte bei der Entscheidung aus ihrer Sicht für eine Planungsvariante besonders wichtig sind. Die folgenden Ausführungen sind als Zusammenfassungen zu verstehen. Von der Bürgerinitiative ökologische Mobilität und dem VCD Regionalverband Rhein-Neckar sind die gezeigten Folien in der Anlage zu finden.

#### Herr Gallfuß, Frau Weber, BI ökologische Mobilität (Folien s. Anlage)

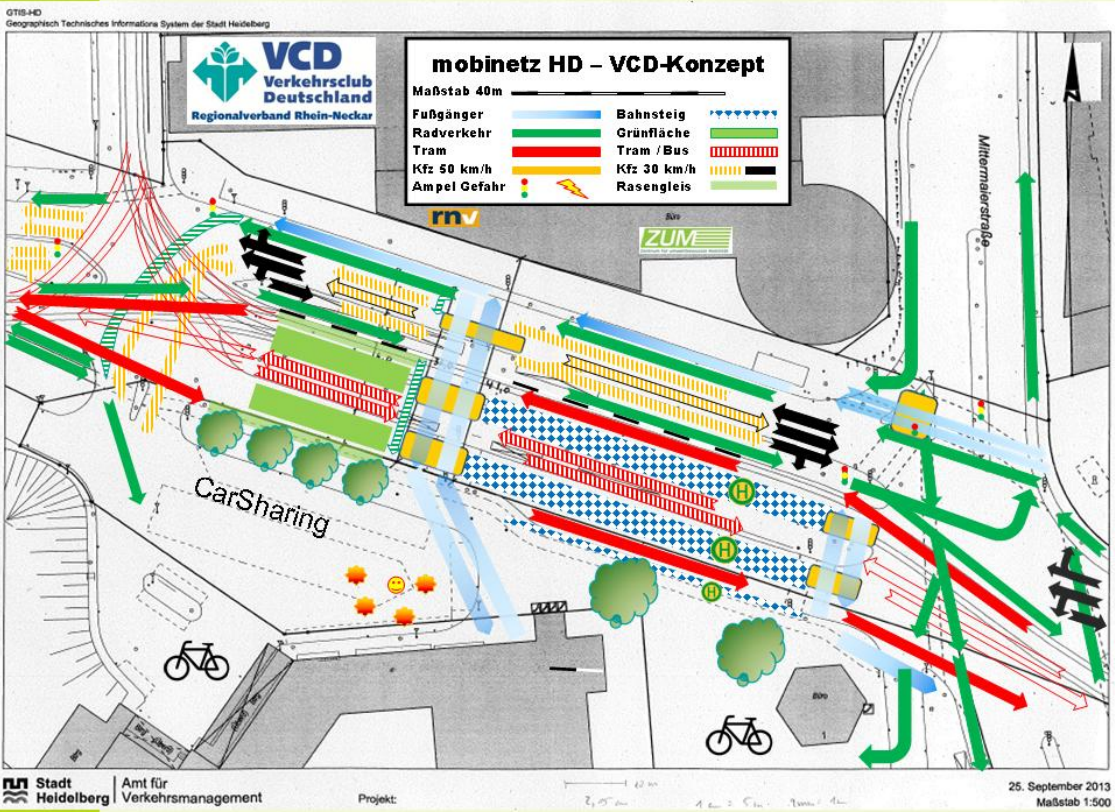
Die Bürgerinitiative (BI) ökologische Mobilität möchte einen Umstieg auf umweltgerechte Fortbewegungsformen unterstützen durch eine gute Qualität des entsprechenden Angebots. Konkret fordert sie unter anderem eine Optimierung des ÖPNV mit bedarfsgerechter Infrastruktur, eine Entmischung von Rad- und Fußgängerverkehr auf den Bahnhofsvorplätzen, maximal 4 statt 5 MIV-Fahrspuren als Anpassung an den von ihnen angenommenen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs, breitere Radwege und den Erhalt der Bäume. Ein eigener Variantenvorschlag der Bürgerinitiative sieht zwei Straßenbahngleise, zwei östliche und eine westliche Busspur bei vier Bahn- und Bussteig-Kanten vor. Nördlich des Haltestellen-Bereichs werden zwei Radwege vorgeschlagen bei maximal vier Fahrspuren für den MIV. Für die Fußgänger sind zwei Überwege mit Verkehrsinseln und Aufstellflächen zwischen Radweg und Straßenbahngleis vorgesehen. Die Bürgerinitiative fordert, dass ihre Variante dem Gemeinderat und allen Beratungsgremien als Entscheidungsalternative zur Verfügung gestellt wird.



**Mobinetz HD Hauptbahnhof Nord – Vorschlag BI Ökologische Mobilität** **Stand: 12.12.2013**



Oben: Folie BI Ökologische Mobilität



Oben: Folie VCD

Herr Hetzel, Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Regionalverband Rhein-Neckar (Folien s. Anlage)

Zu Beginn kritisiert Herr Hetzel die seitens der Stadt Heidelberg nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung gestellten verkehrstechnischen Daten. Für einen aussagekräftigen Variantenvergleich fehlten z. B. Zahlen zur Verkehrsbelastung der Abbiegebeziehungen im Planbereich.

Auch der VCD Regionalverband Rhein-Neckar schlägt eine eigene Planungsvariante vor, die folgenden inhaltlichen Aspekten gerecht wird: Alle Bäume und Gebäude bleiben erhalten, attraktive Visitenkarte für den Stadteingang, optimale Lösung für Busse und Bahnen, mehr Komfort für Fahrgäste und Radverkehr, leistungsfähige Kfz-Führung.

Im Wesentlichen sieht der Vorschlag vier Gleise für eine optimale Flexibilität in der Abwicklung des ÖV vor. Statt fünf Kfz-Fahrspuren genügen aus seiner Sicht drei Fahrspuren zur Abwicklung des vorhandenen Kfz-Aufkommens. Die Führung des Radverkehrs (West-Ost) verbleibt im Vorschlag nördlich der Haltestellen und wird als attraktive Radverkehrsachse durch die Grünanlage in der Mitte der Kurfürstenanlage zum Römerkreis geführt.

Hauptunterschied des VCD-Konzeptes zu den drei vorgestellten Planvarianten der Stadt ist die geradlinige Führung des Kfz-Verkehrs in beiden Fahrtrichtungen durch die nördliche Kurfürstenanlage. Hierdurch kann die umwegige und kapazitätsmäßig kritische Verschwenkung des West-Ost-Verkehrs vermieden werden, die aus Sicht des VCD einer der Hauptmängel der vorgestellten Varianten der Stadt ist. Der VCD fordert eine genaue Berechnung seiner Variante durch die Stadt, da aufgrund der direkten Führung des West-Ost-Verkehrs eine deutlich bessere Verteilung der Grünphasen für diesen Verkehrsstrom ermöglicht wird, wodurch nur geringere Aufstellflächen und dadurch weniger Fahrspuren benötigt werden. Das vergleichsweise geringe Kfz-Aufkommen in beiden Richtungen zwischen Römerkreis und Mittermaierstraße stellt kein Problem für den vorhandenen Querschnitt dar. Zur Abschätzung der erforderlichen Umbaumaßnahmen an der neu zu gestaltenden Zufahrt zum Römerkreis aus Richtung Westen wünscht sich Herr Hetzel eine zeitnahe Veröffentlichung des von Herrn Thewalt zitierten Gutachtens und eine Zusammenarbeit mit der Stadt, da hierfür genaue Belastungszahlen, Ampelphasen und technische Grundlagen erforderlich sind, die dem VCD nicht vorliegen. Abschließend macht Herr Hetzel deutlich, dass dem VCD eine Neugestaltung zugunsten des Umweltverbundes wichtig sei.

#### Herr Keflein, Taxizentrale

Von der Umgestaltung des Hauptbahnhofes seien die 161 Taxen, die am Bahnhof stehen, nicht betroffen. Trotzdem zählen sie zu den Autofahrern, die an einer optimalen Abwicklung des Verkehrs im Bereich des Bahnhofs interessiert seien. Wichtig sei es, den Verkehrsfluss über die Hauptverkehrsachse zu leiten. Dies werde in den vorgelegten Planungen berücksichtigt. Variante C sei etwas besser als die übrigen Varianten. Zu beachten sei die Vorrangschaltung für den ÖPNV und die Möglichkeit für Fußgänger, Querungen innerhalb einer Grünphase überwinden zu können.

#### Herr Kristof, Fahrgastbeirat

Zu den Aufgaben des Fahrgastbeirats zählen die Belange der Fahrgäste in Bus und Straßenbahn zu vertreten und einzubringen. Er wolle sich nicht bezüglich einer favorisierten Variante äußern. Wichtig sei, dass die Fahrgäste den Haltestellenbereich gut erreichen können und dass auf Barrierefreiheit geachtet werde. Für fremde Fahrgäste sollen Orientierungsmöglichkeiten eingeplant werden, dies sei ein entscheidendes Kriterium. Er sehe Vorteile für die Variante C aufgrund des Mittelbahnsteigs. Dies solle jedoch kein abschließendes Statement sein. Der Fahrgastbeirat werde sich beraten und eine abschließende Empfehlung an die Entscheidungsgremien geben.

#### Herr Rippl, Beirat von Menschen mit Behinderung

Er komme ohne den Hinweis, welche Variante aus seiner Sicht die Bessere sei. Mit Bezug auf §4 des Behindertengleichstellungsgesetz – BGG beziehe sich die Barrierefreiheit auf ein unterschiedliches Klientel. Barrierefrei nütze nicht nur Rollstuhlfahrern, sondern mit Blick auf den demographischen Wandel, auch allen anderen Menschen u.a. älteren Menschen und Familien mit Kinderwagen. Er appelliere an alle, weitsichtig zu denken und für alle zufrieden stellende Ergebnisse zu finden. Je mehr Interessen vereinbart werden müssen, desto schwieriger sei eine Entscheidung. Als Handbiker könne er auch die Situation der Radfahrer nachvollziehen. Wichtig sei es, aufeinander zuzugehen. Berücksichtigt werden sollen die Ampelschaltung, gut beschilderte Wege, barrierefreie Kombihaltestellen (Bus und Bahn), sowie die Querung der Gleisanlagen.

## 4 Austausch der Vor- und Nachteile der Varianten

Im Anschluss an die Vorstellung der Vorentwurfsplanung in Varianten als auch die Stellungnahmen der VertreterInnen der Interessengruppen findet ein Austausch über die Vor- und Nachteile der vorgestellten Varianten im Plenum statt.

### *Drei statt fünf Kfz-Fahrspuren?*

Ein Thema, das vielfältig diskutiert wird ist, ob drei oder fünf Spuren für den Kfz-Verkehr benötigt werden. Vertreter des Amts für Verkehrsmanagement führen aus, dass aus ihrer fachlichen Sicht eine Reduzierung der Fahrstreifen nicht zu empfehlen sei, da dadurch die Gefahr von Rückstau entstehe. Es könne jedoch geprüft werden, ob eine Reduktion auf insgesamt vier Fahrspuren (eine Fahrspur in Richtung Westen und drei Fahrspuren in Richtung Osten) möglich sei, ohne den Verkehr zu behindern. Das Argument durch eine Reduzierung der Fahrspuren auch den Klimaschutzziele der Stadt Heidelberg zu dienen, müsse hier von technischen notwendigen Maßnahmen getrennt betrachtet werden.

Als ein weiteres Thema in diesem Zusammenhang wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen angesprochen. In diesem Zusammenhang weist Herr Thewalt darauf hin, dass die verkehrstechnische Untersuchung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen sei. Nach deren Abschluss würde diese jedoch im Internet veröffentlicht. Darin seien auch die verwendeten Verkehrsmengen aufgeführt. Zudem seien im zugrunde gelegten Verkehrsmodell die steigenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen berücksichtigt.

Zudem wird im Plenum angeregt, dass mit einem Wegfall der Fahrspur eine Mittelinsel an der östlichen Querung Hbf/Mittermaierstraße angelegt werden könnte. Dies sei wichtig, da ansonsten fünf Fahrspuren auf einmal gequert werden müssten.

### *Erhalt der Platanen*

Auch eine Erhöhung der Gleistrassenanzahl von jetzt zwei auf vier wird strittig betrachtet, verbunden mit der Frage, ob bei zwei Gleisen die Platanen zu erhalten seien. Es wird ausgeführt, dass momentan auch bei zweigleisigem Ausbau von einem Wegfall beider östlicher Platanen auszugehen sei. Die Erhöhung der Gleiszahl sei dabei nicht ausschlaggebend, da die Fahrspuren für die Busse

benötigt werden. Für alle entfallenden Bäume werde an anderer Stelle Ersatz geschaffen.

#### *Gestaltung Bahnsteigbreite*

Als ein Kritikpunkt wird im Plenum genannt, dass die gewählte Bahnsteigbreite zu schmal sei. Vertreter der RNV führen aus, dass die Bahnsteigbreite auf Erfahrung anderer Verkehrsmodelle basiere und in ihrer Größe angemessen und ausreichend sei.

#### *Anregungen: Radwegverbindung entlang Bahnhofsgebäude, Überdachung*

Vorgeschlagen wird, einen Radweg entlang des Hauptbahnhof-Gebäudes vorzusehen, um die verschiedenen Abstellplätze sicher erreichen zu können. Auch eine Überdachung hin zu den Haltestellen wird von Teilnehmenden vorgeschlagen. Vertreter des Amts für Verkehrsmanagement erläutern, dass in Variante C eine Radwegeverbindung entlang des Gebäudes zu den Radabstellplätzen aufgegriffen werde. Man sei sich bewusst, dass es hier trotz eines ausgewiesenen Radweges zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgänger kommen könne. Weiterhin führen Vertreter der Stadt aus, dass eine großflächige Überdachung aus Denkmalschutzgründen nicht möglich sei.

## **5 Ausblick**

Herr Thewalt greift zum Schluss die Themen 5 Fahrstreifen oder nur 3 sowie eine weitere Mittelinsel für die Querung Kurfürsten-Anlage am östlichen Haltestellenende Richtung Innenstadt auf.

Es werde explizit überprüft werden, ob die Möglichkeit besteht, die Fahrspurenanzahl von fünf auf vier Fahrspuren zu reduzieren. Eine solche Variante Z, die nördlich der Haltestelle vier statt fünf Fahrstreifen hat, würde dadurch nach Norden rücken. Der ggf. dadurch mögliche Erhalt der Platanen werde derzeit noch geprüft.

Eine Mittelinsel für Fußgänger und Radfahrer müsse nicht realisiert werden, da die Querung am Stück erfolgen solle. Der Gemeinderat habe dies als generellen Planungsgrundsatz vorgegeben.

Im Frühjahr 2014 würden die Planungsunterlagen sowie die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung dem Gemeinderat zur politischen Diskussion und zum Beschluss vorgelegt. Danach werde der GVFG-Projektantrag gestellt und in den Plangenehmigungsprozess übergegangen. Bei Aufnahme in das Bundesförderprogramm unterstützen Bund und Land Bundesprojekte mit 80% Fördermittel. Die übrige Finanzierung müsse durch Haushaltsgelder erfolgen. Es bleiben die weiteren Entwicklungen zu dem Förderantrag abzuwarten.

Abschließend bedankt sich Herr Thewalt bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern herzlich für ihr Engagement.