

**Beschlussvorlage der Verwaltung
Nr.: 20233430**

Status: öffentlich

Datum: 21.12.2023

Verfasser/in: 61 3

Fachbereich: Amt für Stadtplanung und Wohnen

Bezeichnung der Vorlage:

Grundsatzbeschluss zum Vollausbau der Castroper Straße zwischen Klinikstraße und Ruhrstadion

Beschlussvorschriften:

Beratungsfolge:

Gremien:	Sitzungstermin:	Zuständigkeit:
Bezirksvertretung Bochum-Mitte	25.01.2024	Anhörung
Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur	28.02.2024	Entscheidung
Bezirksvertretung Bochum-Mitte	29.02.2024	Anhörung
Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur	17.04.2024	Entscheidung

Kurzübersicht:

Die Castroper Straße soll im 2. Bauabschnitt zwischen Klinikstraße und dem Vonovia Ruhrstadion umgebaut werden. Die Planung schließt direkt an den Vollausbau des 1. Bauabschnitts vom Schwanenmarkt bis zur Klinikstraße an. Dabei sollen die Anforderungen des Radverkehrs sowie der Schwammstadt eine stärkere Berücksichtigung finden. Die geplanten Verkehrsführungen im Zuge der Castroper Straße sehen eine Reduzierung auf einen Geradeausfahrstreifen je Richtungsfahrbahn für den Kfz-Verkehr vor. An den Knotenpunkten werden weiterhin Abbiegefahrstreifen eingerichtet. Östlich des Rampenanges der Stadtbahn auf Höhe des Stadions wird ein Provisorium mit Fortführung der Einstreifigkeit für den MIV und Markierung von Radfahrstreifen in beiden Richtungen bis zum Knotenpunkt Karl-Lange-Straße / Quellenweg eingerichtet.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur beschließt die Vorentwurfsplanung zum Vollausbau der Castroper Straße zwischen Klinikstraße und Ruhrstadion und beauftragt die Verwaltung, die weiteren Planungsschritte vorzunehmen und anschließend die Ausbauplanung zum Beschluss vorzulegen.

Begründung:

1. Anlass

Die Stadt Bochum befasst sich seit einigen Jahren intensiv damit, ihren Nachholbedarf im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur aufzuarbeiten. Vor dem Hintergrund ihrer Mitgliedschaft in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) wird u.a. geprüft, inwieweit die City-Radialen für den Radverkehr ertüchtigt werden können.

Die Fahrbahn der Castroper Straße ist in einzelnen Bereichen im Abschnitt zwischen Klinikstraße und Ruhrstadion in einem schlechten baulichen Zustand. Ebenso befinden sich in diesem Abschnitt noch Gleise der ehemals oberirdisch geführten Straßenbahn, die aufgrund der inzwischen unterirdischen Führung nicht mehr benötigt werden. Eine grundlegende Verbesserung kann nur durch einen Vollausbau des Straßenraums erzielt werden. Deshalb wurde für den ca. 800 m langen Abschnitt zwischen Klinikstraße und Ruhrstadion eine Vorentwurfsplanung erarbeitet, die gleichzeitig eine Umgestaltung des Straßenquerschnitts beinhaltet und insbesondere dem Radverkehr eine stärkere Bedeutung zukommen lässt.

Sämtliche Planungen zur Realisierung von Radverkehrsanlagen erfolgen unter Berücksichtigung der sich überlagernden Nutzungsansprüche des Straßenraums. Dabei soll eine ausreichende Leistungsfähigkeit des motorisierten Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen erreicht werden, damit auch der Wirtschaftsverkehr in angemessener Weise abgewickelt werden kann.

Der Bauabschnitt zeichnet sich durch seine innerstädtische Randlage mit gemischter Nutzung von Wohnen und Gewerbe aus. Die Einzelhandelsunternehmen sorgen tagsüber für regelmäßige Kurzzeitparkvorgänge. Durch die räumliche Nähe zur Innenstadt, dem zur Verfügung stehenden öffentlichen Parkraum sowie geduldetem Parken auf den äußeren Fahrstreifen in Kombination mit der Anbindung an die Stadtbahn wird dieser Abschnitt zudem als P&R-Fläche von Pendlerinnen und Pendlern genutzt. Eine Besonderheit des Abschnitts ist der südlich angrenzende Kirmesplatz, welcher von der WEG als Kurzzeit-, Dauer- und Veranstaltungsparkplatz vermarktet wird.

2. Motorisierter Individualverkehr

Die Castroper Straße ist Bestandteil des Vorbehaltsnetzes und verbindet die Innenstadt mit den Stadtteilen Grumme, Harpen, Gerthe und Hiltrop. Außerdem erfüllt sie eine Zubringerfunktion zur A40 / A43 (Kreuz Bochum). Die Fahrbahnen sind heute in beide Richtungen zweistreifig mit zusätzlichen Abbiegestreifen in den jeweiligen Kreuzungsbereichen ausgebildet. Dabei werden die äußeren Fahrstreifen, zwischen Klinikstraße und Stadionring, in beiden Richtungen vom ruhenden Verkehr genutzt, weshalb der motorisierte Verkehr in diesem Bereich bereits heute faktisch einstreifig geführt wird. Zudem befinden sich fast über die gesamte Länge in Mittellage Parkstände in Schrägaufstellung.

Die durchschnittliche Verkehrsbelastung des Straßenabschnitts beträgt an einem Werktag (DTVw) zwischen ca. 10.000 Kfz/24h (2022) und ca. 15.000 Kfz/24h (2016). Darunter sind rund 600 Fahrzeuge des Schwerverkehrs in 24 Stunden.

In der maßgebenden nachmittäglichen Spitzenstunde wurden an dem Knotenpunkt Stadion-/Gersteinring im Jahr 2016 ca. 2.400 Kfz/h (16:00 – 17:00 Uhr) und im Jahr 2022 ca. 1.800 Kfz/h (15:00 – 16:00 Uhr) jeweils in der Summe aller zuführenden Ströme des Knotenpunkts gezählt.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist im Rahmen des Vorbehaltsstraßennetzes für den gesamten Abschnitt auf 50 km/h festgesetzt.

Die geplante Verkehrsführung sieht eine Reduzierung auf einen Geradeausfahrstreifen je Richtungsfahrbahn für den Abschnitt zwischen Klinikstraße und Karl-Lange-Straße vor. Der 2. Bauabschnitt endet am Beginn der Rampe auf Höhe des Ruhrstadions. Bis zum nächsten Knoten Castro-

per Straße / Karl-Lange-Straße / Quellenweg wird ein Provisorium mit weiterhin einstreifiger Führung der Fahrbahn eingerichtet, eine Fahrbahndeckensanierung vorgenommen und ein Radfahrstreifen abmarkiert.

An den Knotenpunkten werden weiterhin Aufweitungen für Abbiegefahrstreifen eingerichtet.

In der Vorentwurfsplanung werden die beiden Richtungsfahrbahnen durch einen begrünten Mittelstreifen mit einer Baumreihe getrennt.

Der ungenutzte Gleiskörper der ehemals oberirdisch geführten Stadtbahn 308/318 wird im gesamten 2. Bauabschnitt sowie dem Bereich des Provisoriums komplett rückgebaut. Im Knotenbereich Stadionring / Gersteinring wurden die Gleise bereits aufgenommen.

Die Untersuchungen der Leistungsfähigkeit ergaben für den geplanten Ausbau auf Grundlage der heutigen sowie prognostizierten Verkehrsbelastungen in beiden Varianten keine nennenswerten Änderungen zur bestehenden Situation an den Knotenpunkten. Die Zufahrten der Knotenpunkte an der Klinikstraße sowie dem Stadionring weisen mindestens eine Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe D auf. Dies ist dadurch zu begründen, dass den verkehrstechnisch kritischen (Links-) Abbiegeströmen weiterhin die erforderlichen Abbiegefahrstreifen in ausreichender Länge zur Verfügung stehen, sodass der fließende Verkehr auch mit einem Geradeausfahrstreifen pro Fahrtrichtung in einer angemessenen Qualität abgewickelt werden kann. Darüber hinaus ist zu beachten, dass zwischen Klinikstraße und Stadionring im Bestand ein Fahrstreifen je Richtung zum Parken genutzt wird, also eine einstreifige Führung in diesem Bereich bereits heute gegeben ist. Der dadurch gewonnene Raum kann anderen Nutzungen zugeschlagen werden.

3. Öffentlicher Personennahverkehr

Im Bereich des 2. Bauabschnitts verkehrt oberirdisch die Buslinie 354. Die Bushaltestellen „Gersteinring“ werden in beiden Fahrtrichtungen entsprechend dem Stand der Technik niederflurgerecht ausgebaut. Die Lage der Haltestelle stadtauswärts bleibt in der Planungsvariante unverändert. Die Bushaltestelle nördlich, in Richtung Innenstadt, wird aus dem Knotenbereich vor der Bäckerei (Hausnummer 129) nach Westen abgerückt, um Kurzzeitparkvorgänge im Haltestellenbereich zu unterbinden.

Die Haltestelle sowie Auf-/Abgänge der Straßenbahnlinie 308/318 bleiben unverändert.

4. Radverkehr

Der Ausbau relevanter Alltagsrouten im Bereich der City-Radialen ist ein Pfeiler des Bochumer Leitbilds Mobilität 2030.

Eines der zentralen Ziele der Neugestaltung des Straßenraums der Castroper Straße ist deshalb die Schaffung komfortabler Radverkehrsanlagen, um eine Förderung des Umweltverbunds zu bewirken und eine attraktive Anbindung der Innenstadt an die Stadtteile des Bochumer Nordens zu gewährleisten.

In der Vorentwurfsplanung können, durch die Neuaufteilung des Straßenraums, beidseitig 2,50 m breite Radfahrstreifen über die gesamte Länge des Bauabschnitts angelegt werden. Diese sind aus gestalterischen Gründen im Lageplan in Rot dargestellt. Ob und in welchen Bereichen eine Roteinfärbung beim Vollausbau realisiert wird, ist in einer späteren Leistungsphase der Planung zu entscheiden. Im Bereich des Provisoriums wird auf den äußeren Fahrstreifen beidseitig ein ca. 2,80 m breiter Radfahrstreifen markiert, um eine durchgängige Führung des Radverkehrs bis zum Knotenpunkt Karl-Lange-Straße zu schaffen.

Am Knotenpunkt Stadionring / Gersteinring erhalten die Radfahrenden stadtein- sowie stadtauswärts die Möglichkeit zum direkten Linksabbiegen über separate Abbiegefahrstreifen für den Radverkehr. Auch diese Radfahrstreifen sind 2,50 m breit und werden zusätzlich rot eingefärbt.

Zudem sind in der Vorentwurfsplanung Querschnittsänderungen im Stadionring vorgesehen. Zum Knoten Castroper Straße kommend wird die begrünte Mitteltrennung um 2 m verschmälert, um den überbreiten Fahrstreifen mit getrenntem Geradeaus- / Rechtsabbiegestreifen sowie einem Linksabbiegestreifen um einen 2 m breiten Radfahrstreifen ergänzen zu können. In Vorbereitung auf diese bauliche Maßnahme wurden die Neupflanzungen im Bereich der Mitteltrennung bereits in ausreichendem Abstand vom Bord vorgenommen. Zudem wird vor der Haltelinie des motorisierten Verkehrs ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) geschaffen. In Gegenrichtung kann die überbreite Fahrbahn auf 3,50 m verschmälert und ein 2 m breiter Radfahrstreifen abmarkiert werden. Das Gehwegparken muss in diesem Fall, wegen des fehlenden Sicherheitstrennstreifen zwischen Bordsteinkante und Radfahrstreifen, entfallen.

In der Planung werden an verschiedenen Orten Radabstellanlagen zur Verfügung gestellt, um den ruhenden Radverkehr geordnet und ohne Einschränkungen des Fußverkehrs im Seitenraum zu gestalten. Dazu werden Radabstellanlagen auf der Mittelinsel am Aufzug zur U-Bahn sowie gegenüber im nördlichen Seitenbereich vor der Gastronomie errichtet. Weiterhin werden vor der Bäckerei auf nördlicher Seite am Knotenpunkt Stadionring Radstände geschaffen.

5. Fußverkehr

Die vorhandenen Gehwegbreiten variieren im Bestand stark und werden teilweise im Bereich von Baumscheiben durch Anhebung der Decke durch das Wurzelwerk begrenzt.

Durch den Vollausbau können die Gehwegbereiche, abgesehen von einzelnen punktuellen Engstellen, mit einer Mindestbreite von 2,50 m großzügig gestaltet werden.

Somit bekommt auch die Fußwegeverbindung Innenstadt – Castroper Straße einen funktionellen und qualitativ hochwertigen Ausbaustandard.

Zusätzlich zu den Querungsmöglichkeiten an den Lichtsignalanlagen kann bei der Vorentwurfsplanung durch die Mitteltrennung zwischen den Fahrbahnen eine weitere Querungshilfe geschaffen werden.

6. Ruhender Verkehr

Im Bestand stehen 77 baulich hergestellte Parkplätze in Schrägaufstellung in Mittellage zwischen Klinikstraße und Stadionring zur Verfügung. Darüber hinaus wird die Aufstellfläche der Polizei abseits von Spieltagen von maximal 24 Fahrzeugen zum legalen Parken genutzt. Hinzu kommt noch das erlaubte Gehwegparken auf der östlichen Seite des Stadionrings mit ca. 6 Stellplätzen, welches nach der Planung entfallen würde. Somit stehen insgesamt ca. 107 öffentliche Stellplätze zur Verfügung. Zusätzlich dazu werden im Bestand die rechten Fahrspuren zwischen Klinikstraße und Gersteinring beidseitig zum Parken genutzt. Durch diese Nutzung stehen stadteinwärts 54 und stadtauswärts 25 weitere geduldete Parkplätze zur Verfügung.

	Bestand ca.	Planung
Öffentliche Stellplätze	107	48

In der Vorentwurfsplanung wird ein erheblicher Anteil des Parkraums in diesem Bereich entfallen, um ihn anderen Nutzungen zu widmen. Die Schrägparkstände in Mittellage, auch die Aufstellfläche der Polizei, werden nicht mehr als öffentlicher Parkraum zur Verfügung stehen, da das heutige Parken in Mittellage eine Zwischenlösung darstellt, die aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht für die zukünftige Umgestaltung des Straßenraums vorgesehen werden kann.

Gemeldet sind an der Castroper Straße zwischen Klinikstraße und Ruhrstadion sowie der östlichen Bebauung des Stadionrings 155 Kraftfahrzeuge. Im Untersuchungsraum stehen ca. 121 private Stellplätze und Garagen zur Verfügung. Die resultierende Differenz aus 34 nötigen öffentlichen Stellplätzen ist nicht exakt, da nicht unbedingt jede Person mit gemeldetem Kraftfahrzeug über einen privaten Stellplatz verfügt. Sie kann als Annäherung an den tatsächlichen Bedarf betrachtet werden, welcher mit der Planung von 48 öffentlichen Längsstellplätzen deutlich übertroffen wird.

	Gemeldete Kfz	Private Stellplätze ca.
Gesamt	155	121

Darüber hinaus sind auf dem direkt angrenzenden Kirmesplatzgelände eine große Anzahl an gebührenpflichtigen Dauerparkplätzen vorhanden.

Die Parksituation insbesondere für Bewohnerinnen und Bewohner wird im Zusammenhang mit der zweiten Stufe des Gesamtkonzeptes Ruhender Verkehr für die Innenstadt und die angrenzenden Gebiete auch für die Castroper Straße untersucht und bewertet (siehe auch Vorlage Nummer 20182975). Da sich das Konzept derzeit in der Auswertung befindet können zu den möglichen Änderungen zum jetzigen Zeitpunkt keine konkreten Aussagen getroffen werden. Eine Vorlage der Maßnahmenansätze zur politischen Beratung ist Mitte 2024 zu erwarten (siehe auch Vorlage Nummer 20233396).

Tagsüber wird der öffentliche Parkraum in diesem Bereich in hohem Maße zu Park-and-Ride-Zwecken genutzt. Die Inanspruchnahme des Parkraums entlang der Straße durch Pendlerinnen und Pendler soll zukünftig deutlich begrenzt werden

In der Vorentwurfsplanung werden auf beiden Straßenseiten Parkstreifen mit Längsparkständen eingerichtet. Im Bereich von privaten Zufahrten und der Bushaltestellen werden diese unterbrochen. Außerdem werden in regelmäßigen Abständen Baumstandorte zwischen den Parkständen geschaffen. Diese Parkstreifen weisen mit einer Breite von 2,05 m die erforderlichen Mindestmaße gemäß den Richtlinien auf. Darüber hinaus ist in beiden Fahrtrichtungen eine Ladezone zur Anlieferung mit einer Breite von 2,50 m geplant. Zusätzlich sind Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zwischen Park- und Radfahrstreifen vorgesehen, um die Gefahr von Unfällen durch sich öffnende Autotüren, auch bei den heute immer breiter werdenden Pkw, möglichst gering zu halten. Mögliche Standorte für Behinderten-Stellplätze wurden ebenfalls beachtet. Insgesamt werden in diesem Entwurf ca. 48 öffentliche Stellplätze in Längsaufstellung geschaffen.

7. Bäume

In dem 2. Bauabschnitt der Castroper Straße befinden sich heute 25 Bäume der Gattung Platane (*Platanus acerifolia* u. *Platanus acerifolia* ‚Pyramidalis‘).

Im Rahmen des Vollausbaus muss ein Großteil der heute auf dem Abschnitt befindlichen Bäume zur Schaffung eines Querschnitts, der den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht wird, ersetzt werden. Es wurde versucht, so viele Bäume wie möglich zu erhalten. Allerdings befinden sich viele der Baumwurzeln bereits so weit oberirdisch, dass sie das Pflaster im Gehwegbereich anheben. Bei 5 Platanen sind noch Schäden des Orkantiefs Ela in der Krone vorhanden. Abschließend muss deshalb festgestellt werden, dass beim Vollausbau in den meisten Fällen weder ein Erhalt noch ein Versetzen möglich sind. Nur drei Bäume am Knoten Klinikstraße im Bereich der Außengastronomien (Hausnummern 79 bis 83) sollen erhalten werden. Zum Ausgleich dieses Verlustes wurde darauf geachtet, einen möglichst großen neuen Baumbestand zu schaffen. Zudem erhalten die Bäume in der Planung, durch ausreichend dimensionierte Pflanzgruben und Baumscheiben sowie durch die Zuleitung von Oberflächenwasser, deutlich bessere Vegetationsbedingungen als im Bestand.

	Bestand	Fällung	Erhalt	Neupflanzung	Planung
Bäume	25	20	5	59	64

In der Planung entsteht eine Baumreihe im begrünten Mittelstreifen. Zusätzlich werden die beidseitigen Längsparkstreifen durch Baumstandorte unterbrochen. Dadurch können ca. 59 Neupflanzungen vorgenommen werden. Die bestehende Baumreihe entlang des Kirmesplatzes wird durch Neupflanzungen in größerer Menge als im Bestand ersetzt, um den bestehenden Charakter durch die Begrünung zu erhalten. Zudem befindet sich in diesem Bereich keine (Wohn-) Bebauung, weshalb auf die Anlage von Stellplätzen, zugunsten eines durchgängigen Grünstreifens, verzichtet wird. Hinzu kommt der Erhalt der drei Bäume im Bereich der Außengastronomie sowie zwei weiterer Bestandsbäume auf dem Gelände des Kirmesplatzes, welche an den Straßenraum grenzen. Insgesamt werden in diesem Straßenraum somit 64 Baumstandorte geschaffen. Die Auswahl der Baumarten wird in den folgenden Planungsphasen festgelegt.

Das Baumkonzept für die umzubauende Castroper Straße steht im engen Zusammenhang mit dem Entwässerungskonzept und der lokalen Rückhaltung von Regenwasser.

8. Entwässerung

Die Regenwasserbewirtschaftung wird nach dem Konzept des ersten Bauabschnitts fortgesetzt. Dieses sieht vor, Baumpflanzungen mit der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung (dezRWB) zu kombinieren. Zu den Elementen der dezRWB gehören Mulden-Rigolen-Systeme sowie Baumrigolen. Beide Systeme sind untereinander vernetzt und bieten die Möglichkeit der unterirdischen, naturnahen Regenwasserzwischenlagerung und -versickerung und somit einer Reduzierung der Überflutungsgefährdung. Gleichzeitig findet eine Verbesserung des Mikroklimas durch Verdunstung des Regenwassers an der begrünten Oberfläche statt. In den Mittelinseln werden die begrünten Mulden-Rigolen untergebracht und die geplanten Baumpflanzungen mit unterirdischen Speicherelementen werden in die Park- und Gehwegflächen integriert. Die Oberflächenabflüsse der Straßen, Parkplätze und Gehwege werden vom Mischwasserkanal abgekoppelt. Für den Fall, dass die Speicherräume in den Rigolen vollständig gefüllt sein sollten und keine Elemente der dezRWB an den Mischwasserkanal in der Castroper Straße angeschlossen werden, erfordert dies einen parallel geführten Regenwasserkanal. In diesen wird lediglich das überschüssige Regenwasser eingeleitet.

9. Sicherheitskonzept

Der 2. Bauabschnitt der Castroper Straße hat mit seiner Lage am Ruhrstadion und als Hauptverbindung zwischen Hauptbahnhof und Stadion eine zentrale Funktion für das Sicherheitskonzept der Polizei an Spieltagen. Die Gästefans werden von der Polizei über die Castroper Straße zum und vom Stadion eskortiert. Zur Führung der Fans auf der Fahrbahn ist eine ausreichende Breite nötig, die durch den gleichen Querschnitt wie im 1. Bauabschnitt ebenfalls beibehalten wird. Hinzu kommt, dass die Anwohnenden ihre Fahrzeuge an Spieltagen heute viele Stunden vor Spielbeginn aus dem öffentlichen Straßenraum entfernen müssen, da Halteverbote am Fahrbahnrand sowie in Mittellage im Rahmen des Sicherheitskonzepts der Polizei durchgesetzt werden. Diese Situation wird bei der vorliegenden Vorentwurfsplanung unverändert bleiben.

10. Regelquerschnitt

Der Regelquerschnitt im zweiten Bauabschnitt der Castroper Straße zwischen Klinikstraße und Stadionring teilt sich folgendermaßen auf:

Der Regelquerschnitt umfasst:

≥ 2,50 m Gehweg

2,05 m Parkstreifen mit Bäumen

0,75 m Sicherheitstrennstreifen
2,50 m Radfahrstreifen
3,25 m Fahrstreifen
2,30 m begrünter Mittelstreifen
3,25 m Fahrstreifen
2,50 m Radfahrstreifen
0,75 m Sicherheitstrennstreifen
2,05 m Parkstreifen mit Bäumen
≥ 2,50 m Gehweg

Der Regelquerschnitt im Bereich des Provisoriums umfasst:

≥ 2,50 m Gehweg (nördlich)
2,75 m Radfahrstreifen
3,25 m Fahrstreifen
9,70 m Rampe Stadtbahn / Haltestelle in Mittellage mit Seitenbahnsteigen
3,25 m Fahrstreifen
2,85 m Radfahrstreifen
≥ 2,00 m Gehweg (südlich)

11. Kostenschätzung

Die Kosten für den Vollausbau der Castroper Straße zwischen Klinikstraße und Ruhrstadion belaufen sich voraussichtlich auf ca. 6 Mio. Euro. Dabei sind die Kosten für die Einrichtung des Provisoriums zwischen Rampenauge und Karl-Lange-Straße sowie die Anpassungen im Stadionring mit inbegriffen.

Die Kosten für die Beleuchtung, Entwässerung und den Kanalbau sind darin nicht enthalten. Der erarbeitete Vorentwurf berücksichtigt die vorliegenden Leitungspläne, um die Notwendigkeit von Leitungsverlegungen möglichst zu vermeiden. Durch die Neugestaltung des Querschnitts ist die Verlegung von Leitungen jedoch nicht zu verhindern. Zudem kann die exakte Lage der vorhandenen Leitungen erst durch Schürfungen ermittelt werden. Insbesondere bei der Kostenschätzung für Leitungsverlegung können in der Umsetzung daher Abweichungen auftreten.

12. Meinungsbild des Beirats Mobilität

Die Vorentwurfsplanung wurde am 15.12.23 im Beirat Mobilität vorgestellt und diskutiert. Der Beirat Mobilität begrüßt die Planung.

13. Weiteres Vorgehen

Nach Fassung des Grundsatzbeschlusses geht die Vorentwurfsplanung in die Entwurfs- und Ausführungsplanung über und wird den politischen Gremien erneut zur Fassung des Baubeschlusses vorgelegt.

Finanzielle Auswirkungen:

Mittelbedarf für die Durchführung der Maßnahmen:

Jährliche Folgekosten (gemäß beiliegender Berechnung):

Klimarelevante Auswirkungen:

Ob bzw. inwieweit klimarelevante Auswirkungen vorhanden sind, wird noch geprüft.

Anlage(n):

1. [Lageplan](#)