

Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof

DOKUMENTATION

Bürgerdialog Bahnhofsquartier am 18.2.2020



18. Februar 2020

DOKUMENTATION

Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof Bürgerdialog Bahnquartier am 18.2.2020

Inhalt

1	Einleitung und Ablauf	3
	Einführung	4
3	Dialogphase I – Planungsziele	5
3.1	Impuls	5
3.2	Ergebnisse	6
4	Dialogphase II – Varianten der Verkehrsführung	8
4.1	Impuls	8
4.2	Ergebnisse aus Dialogphase II	14

1 Einleitung und Ablauf

Als Teil der städtebaulichen Erneuerung im Sanierungsgebiet „Bahnhof–Schlachthof“ soll das Offenburger Bahnhofsareal als wertvoller Stadtraum erlebbar und in seiner Funktion als Mobilitätsdrehscheibe zukunftssicher gestaltet werden. Mit über 27.000 Reisenden pro Tag stellt der Offenburger Bahnhof ein bedeutendes regionales Drehkreuz für den Nah- und Fernverkehr dar. Zugleich ist er pulsierender Knotenpunkt unterschiedlicher Verkehrsarten. Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto – täglich kreuzen sich hier die Wege tausender Menschen. Doch nicht nur der Zielverkehr in das unmittelbare Bahnhofsquartier, sondern insbesondere der Durchgangsverkehr stellen eine große Herausforderung dar, wenn es darum geht, das Potenzial des Bahnhofs – als zentraler Baustein nachhaltiger Mobilität – vollständig auszuschöpfen und das gesamte Quartier städtebaulich aufzuwerten. Hierfür erfordert es eine Neuorganisation der Verkehrssituation. Vor diesem Hintergrund beauftragte die Stadt Offenburg bereits im Jahr 2018 die INOVAPLAN GmbH mit einer ersten Verkehrsuntersuchung zum Bahnhof. Mit einer Folgeuntersuchung – durchgeführt durch die Rapp Trans AG - erarbeitet die Stadt Offenburg derzeit ein Verkehrskonzept für das Bahnhofsumfeld. Um darin die vielseitigen Belange und Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen des Bahnhofsareals zu berücksichtigen, wurde der aktuelle Arbeitsstand auf dem „Bürgerdialog Bahnhofsquartier“ einem breit gefächerten Publikum vor- und zur Diskussion gestellt.

Der Bürgerdialog fand am 18. Februar 2020 von 18.30 bis ca. 21 Uhr in der Kulturstätte „Salmen“ statt. Der Teilnehmerkreis von ca. 150 Personen setzte sich aus Interessierten des Sanierungsgebietes Bahnhof Schlachthof, Verkehrs-, Umwelt- und Mobilitätsverbänden, anliegenden Unternehmen und Geschäftstreibenden, interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie Stadträtinnen und Stadträten zusammen. Nach der Einführung durch Herrn Bürgermeister Martini war der inhaltliche Austausch in zwei Phasen gegliedert. Zu Beginn jeder Phase präsentierte der Fachbereichsleiter Tiefbau/ Verkehr Dr. Becker jeweils einen fachlichen Impuls im Plenum, anschließend diskutierten die Teilnehmenden in insgesamt 14 kleinen Arbeitsgruppen von etwa 10 Personen.

Phase I fokussierte die städtischen Planungsziele, die von den Teilnehmenden diskutiert, ergänzt und priorisiert wurden. In Phase II wurden unterschiedliche Möglichkeiten der zukünftigen Verkehrsführung im Detail erörtert, ohne jedoch ein abschließendes Votum abzufragen. Die Arbeitsgruppen diskutierten und bearbeiteten die jeweiligen Aufgabenstellungen mit den Verantwortlichen der Verwaltung sowie Mitarbeitenden des Verkehrsplanungsbüros Rapp Trans AG.

Einführung

Herr Bürgermeister Oliver Martini eröffnete den Bürgerdialog und ordnete die Veranstaltung zunächst in den Gesamtkontext der städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme „Sanierungsgebiet Bahnhof–Schlachthof“ ein. Das Sanierungsgebiet wurde Anfang 2019 durch den Gemeinderat festgesetzt und steht somit noch am Beginn der etwa 10-jährigen Laufzeit. Bereits auf einem sogenannten „Markttag“ im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung im April 2018 waren zur verkehrlichen Situation und Gestaltung des Bahnhofsumfelds zahlreiche Anregungen der Bürgerschaft gesammelt worden, die auch in die Formulierung der übergeordneten Sanierungsziele Eingang genommen haben. Die vertiefenden verkehrlichen Untersuchungen konkretisieren diese Ziele, wozu auch der heutige Bürgerdialog beitragen soll. Im Ergebnis wird ein tragfähiges Verkehrskonzept für das Bahnhofsumfeld unter Berücksichtigung weiträumiger Auswirkungen im städtischen Verkehrsnetz erarbeitet.

Die übergeordneten Sanierungs- und Entwicklungsziele im Bereich des Bahnhofs lauten:

- *Den Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe stärken*
- *Den Bahnhof zu einem attraktiven Eingangstor zur Stadt in einem hochwertig gestalteten Stadtraum entwickeln*
- *Das Bahnhofsquartier als lebenswertes und gut funktionierendes Wohn- und Geschäftsquartier entwickeln und bewahren*

Das hohe Entwicklungspotenzial des Quartiers verdeutlichte Herr Martini anhand von Zukunftsvisionen für das Areal:



Abbildung 1: Zukunftsvisionen Bahnhofsquartier (Quelle: Stadt Offenburg 2020)

3 Dialogphase I – Planungsziele

3.1 Impuls

Herr Dr. Becker fasst zunächst die wichtigsten Mängel des Bahnhofsumfeldes vorwiegend aus verkehrlicher Sicht zusammen:



Abbildung 2: Ergebnisse der Mängelanalyse

Anschließend stellte er die von der Stadt bislang erarbeiteten Planungsziele vor, welche zukünftige „Marschrichtung“ in den sechs Themenfeldern *Bus und Bahn*, *Radverkehr*, *Fußverkehr*, *Kfz-Verkehr*, *Freiraum/ Umwelt*, *Städtebau/ Stadtgestaltung* definieren sollen:

Tabelle 1: Vorgestellter Stand der Planungsziele

Themenfeld	Planungsziele
Bus und Bahn	<ul style="list-style-type: none"> • Pünktlichkeit fördern • Kurze Fahrzeiten anstreben • Hohe Fahrgastkapazität schaffen • Flexibilität vorhalten
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Rad- und Kfz-Verkehr trennen • Kurze Wartezeiten planen • Durchgängige und sichere Wegführung herstellen • Abstellanlagen ausbauen und verbessern
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikte mit Kfz-Verkehr vermeiden • Kurze Wartezeiten planen • Durchgängige, sichere Wegführung herstellen • Wege attraktiv gestalten • Kurze Wegestrecken anstreben
Kfz-Verkehr	<p><u>Durchgangsverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsfluss großräumig gewährleisten • Belastung für Anlieger verringern <p><u>Zielverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit für Anlieger sicherstellen • Parken und Halten neu organisieren
Freiraum und Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> • Grün erhalten und weiterentwickeln • Klimaschutzziel und Klimawandel berücksichtigen • Aktionsräume für Kinder und Jugendliche mitdenken • Aufenthaltsqualität und Sicherheit gewährleisten

Städtebau und Stadtgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Historisches Bahnhofsgebäude erhalten und sanieren • Leerstände im Bahnhof mit attraktiven Nutzungen reaktivieren • Bahnhofsvorplatz mit guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität schaffen • Achse Bahnhof – Innenstadt städtebaulich stärken • Grundstücke mit Potential für das Quartier neu in Wert setzen
--------------------------------------	---

3.2 Ergebnisse

Im Anschluss diskutierten die Teilnehmenden in 14 Kleingruppen zu je etwa zehn Personen mit den Verantwortlichen der Verwaltung sowie des Verkehrsplanungsbüros RAPP und ergänzten bzw. vertieften diese mit weiteren Anregungen und Ideen. Alle Gruppen diskutierten dabei dieselben Inhalte. Abschließend wurde ein Stimmungsbild der Teilnehmerschaft zu prioritären Planungszielen erstellt.

Diskussion, Konkretisierung und Ergänzung der Planungsziele

Die von der Verwaltung vordefinierten Planungsziele für das Bahnhofsquartier wurden intensiv, lebhaft und dennoch sachlich diskutiert. In den Kleingruppen war es möglich, auf Verständnisfragen einzugehen und Unklarheiten bestmöglich zu beseitigen. Grundsätzlich war breite Zustimmung erkennbar. Die Planungsziele wurden in der Diskussion vertieft und konkretisiert, zum Teil auch präzisiert bzw. um zusätzliche Aspekte ergänzt. Besonders umfangreich waren die dokumentierten Ergänzungen in den Themenfeldern Bus und Bahn und Kfz-Verkehr. Insbesondere im Themenfeld Bus & Bahn kam es im Ergebnis auch zu Anpassungen bzw. Ergänzungen der Planungsziele, da bestimmte, in den vorgegebenen Zielen nicht ausdrücklich berücksichtigte Aspekte während der Diskussion gehäuft vorgebracht wurden. So wurde ein hoher Fahrgastkomfort, ein kurzer Umsteigeweg Bahnhof-ZOB und Barrierefreiheit für den ÖPNV ergänzt sowie die direkte Anfahbarkeit des Bahnhofs mit dem Kfz gewünscht. Viele Rückmeldungen gab es auch zum Thema Tarife, die in einem neuen, eigenständigen Planungsziel gebündelt wurden, allerdings nicht im Rahmen des räumlichen Verkehrskonzepts des Bahnhofsquartiers bearbeitet werden können.

Bewertung

Zum Abschluss der Dialogphase konnten die Teilnehmenden mittels eines Punktesystems bewerten, welche drei Planungsziele oder Ergänzungen ihnen persönlich am wichtigsten schienen (3 Punkte/TN, Kumulierung möglich). Insgesamt wurden 395 Punkte vergeben. Die meisten Punkte wurden in den Themenfeldern *KFZ-Verkehr* sowie *Bus und Bahn* vergeben. Eine weitergehende Auswertung auf Ebene der Planungsziele zeigt, dass die am höchsten bewerteten Planungsziele aus fünf der sechs Themenfelder stammen. Daraus lässt sich ableiten, dass aus Sicht der Teilnehmenden eine große Bandbreite von Anliegen wichtig für eine gute Lösung für das Bahnhofsquartier ist.

Tabelle 2: Kurzübersicht der Bewertung in Dialogphase I

Themenfeld	Planungsziel	Punkte	Summe Themenfeld
KFZ Verkehr	Belastung für Anlieger verringern	32	96
	Parken und Halten neu organisieren	28	
	Verkehrsfluss großräumig gewährleisten	24	
	Erreichbarkeit für Anlieger sicherstellen	6	
	Sonstige Anmerkungen	6	
Bus und Bahn	Kurze Fahrzeiten anstreben / Taktung verbessern (ERWEITERT)	26	86
	Sonstige Anmerkungen	18	
	Hohe Fahrgastkapazität schaffen	15	
	Attraktives Tarifsystem und einfaches Ticketing (NEU)	14	
	Flexibilität vorhalten	7	
	Pünktlichkeit fördern	4	
	Infrastruktur verbessern (NEU)	2	
Radverkehr	Durchgängige, sichere Wegeführung	33	65
	Rad- und Kfz-Verkehr trennen	19	
	Abstellanlagen ausbauen und verbessern	10	
	Kurze Wartezeiten planen	3	
Freiraum und Umwelt	Aufenthaltsqualität und Sicherheit gewährleisten	30	59
	Grün erhalten und weiterentwickeln	15	
	Klimaschutzziel und Klimawandel berücksichtigen	8	
	Aktionsräume für Kinder und Jugendliche mitdenken	5	
	Sonstige Anmerkungen	1	
Fußverkehr	Konflikte mit Kfz-Verkehr vermeiden	22	45
	Durchgängige sichere Wegeführung herstellen	17	
	Kurze Wegestrecken anstreben	2	
	Sonstige Anmerkungen	2	
	Kurze Wartezeiten planen	1	
	Wege attraktiv gestalten	1	
Städtebau und Stadtgestaltung	Bahnhofsvorplatz mit guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität schaffen	14	44
	Historisches Bahnhofsgebäude erhalten und sanieren	12	
	Leerstände im Bahnhof mit attraktiven Nutzungen reaktivieren	8	
	Achse Bahnhof - Innenstadt städtebaulich stärken	5	
	Sonstige Anmerkungen	3	
	Grundstücke mit Potenzial für das Quartier neu in Wert setzen	2	

4 Dialogphase II – Varianten der Verkehrsführung

4.1 Impuls

Herr Dr. Becker stellte einfürend das Vorgehen und den aktuellen Sachstand bei der Ausarbeitung verschiedener Optionen der zukünftigen Verkehrsführung vor. Das Verkehrsplanungsbüros Rapp hat in enger Kooperation mit der Stadtverwaltung insgesamt 12 verschiedene Varianten einer Neuordnung des Verkehrsgeschehens im Bahnhofsumfeld untersucht. Dabei wurden drei Stellschrauben vertiefend beleuchtet, die jeweils unterschiedliche Auswirkungen auf die sechs Themenfelder Bus und Bahn, Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr, Freiraum und Umwelt, Städtebau und Stadtgestaltung haben:

ZOB-Standort im Norden oder im Süden

Varianten der Verkehrsführung

ZOB Süd oder Nord

→ Erweiterung des ZOB bis an den Gleiskörper
→ Philipp-Reis-Straße im Zweirichtungsverkehr

→ Verlegung des ZOB nach Norden
→ Angliederung des ZOB an das Bahnhofsgebäude

Varianten der Verkehrsführung

ZOB Süd oder Nord

- großer Einfluss auf Bus und Bahn
- großer Einfluss auf Radverkehr
- großer Einfluss auf Fußverkehr
- großer Einfluss auf Städtebau

- geringer Einfluss auf motorisierten Verkehr

Abbildung 3: Mögliche Standorte des ZOB und deren Auswirkungen

Durchgangsverkehr im Quartier oder verlagert

Varianten der Verkehrsführung

Durchgangsverkehr im Quartier oder verlagert

Varianten der Verkehrsführung

Durchgangsverkehr im Quartier oder verlagert

- großer Einfluss auf motorisierten Verkehr im gesamten Stadtgebiet

- Einfluss auf Bus und Bahn
- Einfluss auf Radverkehr
- Einfluss auf Fußverkehr
- Einfluss auf Städtebau

} Konflikt Querung Philipp-Reis-Straße

Abbildung 4: Mögliche Kfz-Verkehrsführungen und deren Auswirkungen

Nordquerung vorhanden oder nicht

Stadt
Offenburg

Varianten der Verkehrsführung



Abb. 6.2 Verkehrsplanung

Stadt
Offenburg

Varianten der Verkehrsführung

Nordquerung vorhanden oder nicht

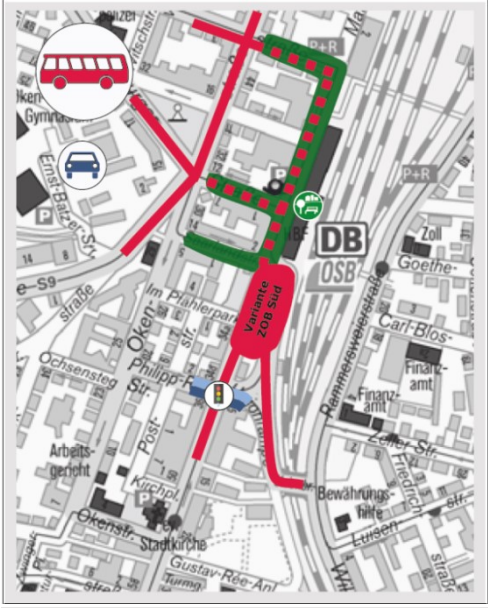
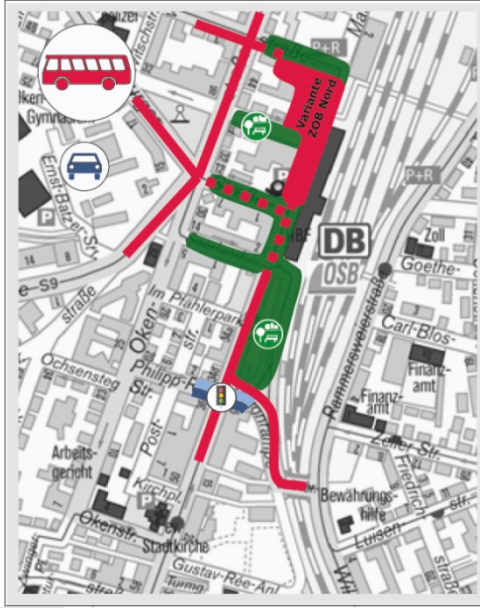
- großer Einfluss auf motorisierten Verkehr im gesamten Stadtgebiet
- geringer Einfluss auf Bus und Bahn
- geringer Einfluss auf Radverkehr
- geringer Einfluss auf Fußverkehr
- geringer Einfluss auf Städtebau

Abb. 6.2 Verkehrsplanung

Abbildung 5: Die Nordquerung und deren Auswirkungen

Für die Diskussion mit der Bürgerschaft im Rahmen des Bürgerdialogs Bahnhofsviertel wurden die möglichen Varianten verdichtet und hinsichtlich der jeweils unterschiedlichen Einflüsse auf die sechs Themenfelder grafisch aufbereitet. Hr. Dr. Becker stellte diese Pläne vor und erläuterte die jeweiligen Auswirkungen:

Bus und Bahn

Legende

- ÖPNV
- Durchgangsverkehr
- Städtebauliche Aufwertung
- Konflikt bei Varianten Durchgangsverkehr

Abbildung 6: Die Varianten aus Blickwinkel des ÖPNV

- Variante ZOB Nord hat größeres Flächenpotential als Südvariante dank Grundstücke im städtischen Eigentum
- An- und Abfahrt in beiden Varianten über ähnliche Strecken – bei Nordvariante mehr Fahrten auf Bahnhofsplatz
- Mit Kfz-Durchgangsverkehr über Philipp-Reis-Str.: Konfliktpunkt und Wartezeiten
- Verknüpfung Umweltverbund auch mittels Mobilitätsstationen und innovativer Ansätze

Radverkehr

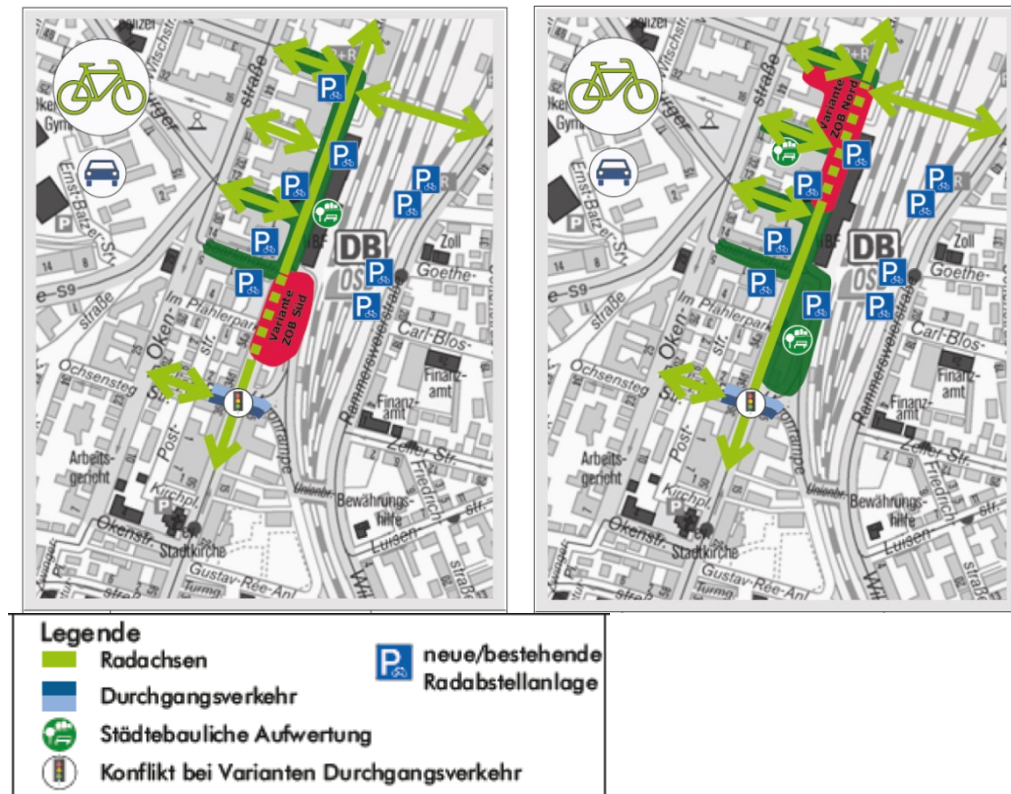


Abbildung 7: Die Varianten aus Blickwinkel des Radverkehrs

- Bei beiden Varianten deutlich bessere Führung Ost-West und Süd-Nord möglich
- Variante ZOB-Süd wird geringere Radwegbreite im ZOB-Bereich bedingen
- Erweiterung der Kapazität und Qualität der Radabstellanlagen auf beiden Seiten der Bahnanlagen
- Mit Kfz-Durchgangsverkehr über Philipp-Reis-Str.: Konfliktpunkt und Wartezeiten bei Achse ZOB-Innenstadt
- Keine Radverkehrsanlagen in Straßen mit Kfz-Durchgangsverkehr wegen Platzmangel möglich

Fußverkehr

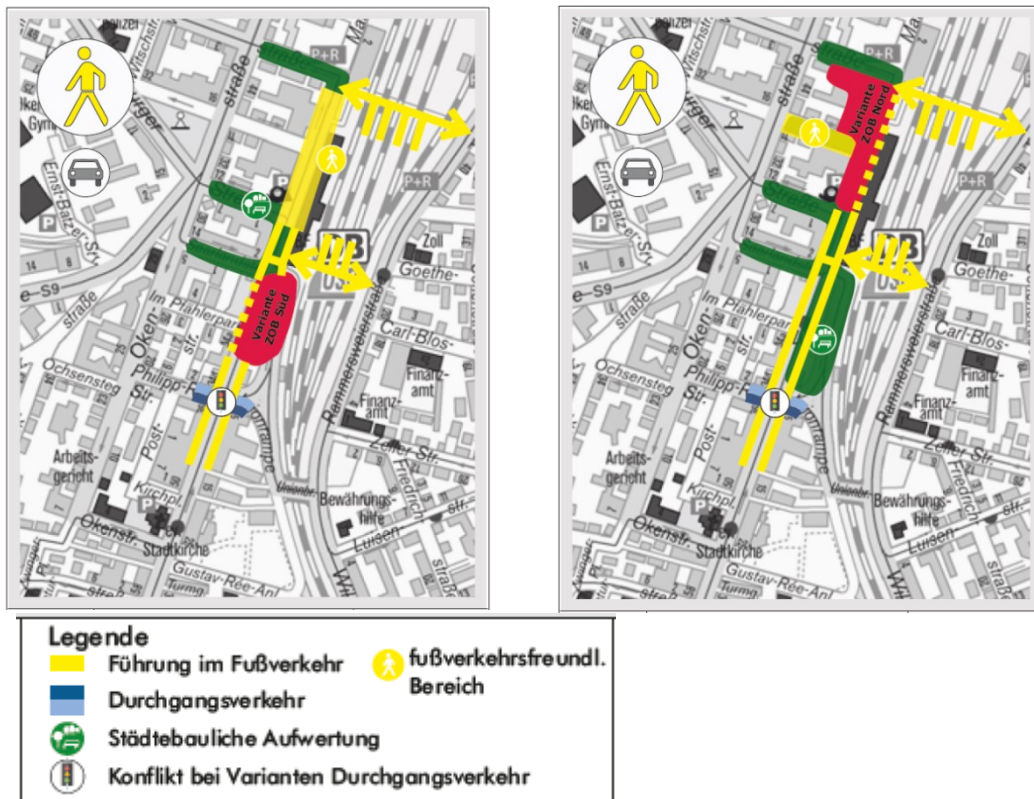


Abbildung 8: Die Varianten aus Blickwinkel des Fußverkehrs

- Nordvariante hat größere Entfernung zu wichtigen Zielgebieten wie Innenstadt und Schulen
- Südvariante ist mit barrierefreiem Bahnsteigzugang bereits erschlossen
- Mit Kfz-Durchgangsverkehr über Philipp-Reis-Str.: Konfliktpunkt und Wartezeiten bei Achse ZOB-Innenstadt

Kfz-Verkehr

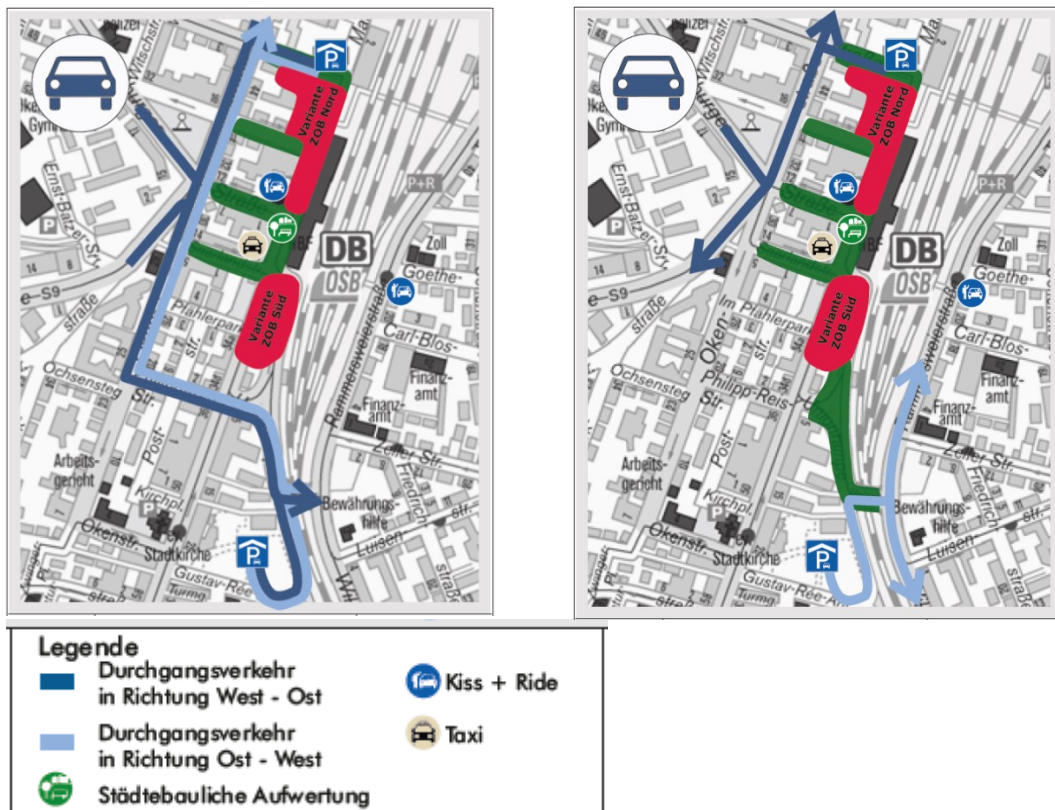


Abbildung 9: Die Varianten aus Blickwinkel des Kfz-Verkehrs

- Variante Durchgangsverkehr in Fahrtrichtung West in Richtung Okenstraße, in Fahrtrichtung Ost aus allen Richtungen zur Unionbrücke
- Variante Durchgangsverkehr mit Führung von heute 12.000 Kfz über Okenstr., Philipp-Reis-Str. und Unionrampe
- Variante Verlagerung ermöglicht Zufahrt Parkhaus Ree-Carre und damit Parkmöglichkeit für Bahnhofsquartier aus Richtung Osten
- Variante Verlagerung ermöglicht weiterhin Querung der Bahn im Norden über Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke und ggf. neue Nordquerung und im Süden über Grabenallee und Südring
- Beide Varianten mit Parkhaus im Norden und graphisch nicht dargestellter Erschließung des Bahnhofs für Hol- und Bringfahrten
- Beide Varianten gewährleisten die Kfz-Erschließung aller Anlieger im Gebiet
- Hol- und Bringmöglichkeit auf östlicher Seite

Freiraum & Umwelt / Städtebau & Stadtgestaltung

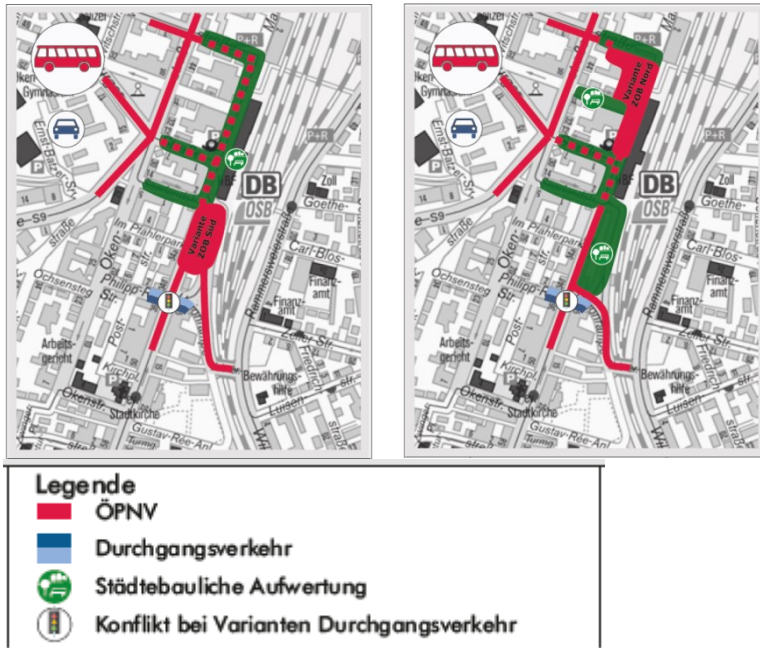


Abbildung 10: Die Varianten aus Blickwinkel des Städtebaus

Lage des ZOB hat Einfluss auf:

- Wie kann das Bahnhofsgebäude besser genutzt werden?
Bei Lage des ZOB im Norden mehr Frequenz im Norden, neue Nutzungsmöglichkeiten für den Nordteil des Bahnhofsgebäudes
- Wo kann ein Bahnhofsvorplatz gestaltet werden?
in Abhängigkeit von den Flächen, die der ZOB belegt
- Wie kann eine attraktive Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt erfolgen?
Bei ZOB im Süden Querung/Vorbeilaufen an ZOB erforderlich, bei ZOB im Norden mehr Raum im Süden für Fußgänger/Radfahrer und für Gestaltung
- Auf welchen Grundstücken können ergänzende Bebauungen und Nutzungen angeordnet werden?
Bei ZOB im Süden mehr Bebauungsmöglichkeiten im Norden

Führung des Durchgangsverkehrs hat Einfluss auf:

- Wie kann das Bahnhofsgebäude besser genutzt werden?
Bei Wegfall Durchgangsverkehr mehr Möglichkeiten zu barrierefreier Erschließung des Gebäudes (z.B. durch vorgelagerte Rampen) sowie für vorgelagerte Nutzflächen (z.B. Außengastronomie)
- Wo kann ein Bahnhofsvorplatz gestaltet werden?
Bei Wegfall Durchgangsverkehr freiwerden von Flächen für Gestaltung
- Wie kann eine attraktive Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt erfolgen?
Bei Wegfall Durchgangsverkehr attraktivere Anbindung möglich
- Wie können gute Bedingungen für Wohnen und Gewerbe im Bahnhofsquartier geschaffen und Freiräume gestaltet werden?
Bei Wegfall Durchgangsverkehr bessere Wohnqualität, bessere Möglichkeiten für Gewerbe, da höhere Aufenthaltsqualität vor Gewerbelokalen, Außenbewirtung möglich

4.2 Ergebnisse aus Dialogphase II

In Dialogphase II stand der direkte Austausch der Teilnehmenden mit den VertreterInnen der Verwaltung und des Verkehrsplanungsbüros RAPP im Vordergrund. Die Teilnehmenden konnten sich frei je nach persönlichem Interesse zwischen den Themenfeldern bewegen und informieren sowie individuelle Anmerkungen und Anregungen hinterlassen. Neben Rückmeldungen zu den drei für die weitere verkehrliche Ausarbeitung zentralen Variablen (ZOB Standort, Umgang mit Durchgangsverkehr, Nordquerung) trugen die Teilnehmenden dabei viele sonstige/weitergehende Hinweise und Anregungen zu andern Aspekten der sechs Themenfelder zusammen.

ZOB-Standort – Nord oder Süd

Ob der südliche oder nördliche Standort des neuen ZOB besser geeignet ist, wurde im Themenfeld Bus & Bahn sowie nachgeordnet auch bei Fuß- und Radverkehr diskutiert. Dabei spielt der kürzere Weg in die Innenstadt das zentrale Argument für die Beibehaltung des südlichen Standorts. Argumente für die Nordvariante liegen hingegen insbesondere im größeren Flächenpotential (mehr Möglichkeiten zur verkehrlichen Entflechtung und stadtgestalterischen Aufwertung, höhere Kapazitäten und Zukunftssicherheit).

Durchgangsverkehr – im Quartier oder verlagert

Zur Führung des Kfz-Durchgangsverkehrs wurde insbesondere an den Themeninseln Kfz-Verkehr diskutiert; z.T. auch an der Themeninsel Städtebau & Stadtgestaltung. Vorteile einer Verlagerung sind nach Aussage der Teilnehmenden die Verkehrsberuhigung des Quartiers und eine daraus resultierende höhere Sicherheit und attraktivere Stadtgestaltung. Ebenso verwiesen die Teilnehmenden auf die generelle Notwendigkeit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs vor dem Hintergrund einer zukunftsfähigen Mobilität. Auf der anderen Seite stellte sich die Notwendigkeit einer Ost-West-Verbindung als wesentliches Argument für eine Beibehaltung des Durchgangsverkehrs heraus. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Philipp-Reis-Straße/Hauptstraße traten Zweifel auf.

Nordquerung

Die Option einer zusätzlichen Ost-Westverbindung nördlich des Bahnhofs (Kreisel Moltkestraße/Englerstraße) diskutierten die Teilnehmenden insbesondere an den Kfz-Themeninseln. Dabei konnten unterschiedliche pro- und contra-Argumente aufgenommen werden. Neben der von Seiten der Stadt eingebrachten oberirdischen Lösung brachten einige der Teilnehmenden auch Vorschläge für eine zusätzliche Ost-West-Verbindung durch eine Tunnellösung ein.

Weitere Anregungen zu den sechs Themenfeldern

Auch jenseits der drei zentralen Fragestellungen wurden in Dialogphase II vielfältige Anregungen für die sechs inhaltlichen Themenfelder vorgebracht. Zum Teil decken sich diese mit den Ergebnissen aus Dialogphase I, zum Teil vertiefen oder ergänzen sie neue Aspekte.

Tabelle 3: Kurzübersicht der Anregungen in Dialogphase II

Themenfeld	Schwerpunkte weitere Anregungen
Bus und Bahn	<ul style="list-style-type: none"> • Pendelbus-Verbindung zwischen ZOB und Innenstadt als Ergänzung bzw. Alternative zur Busverkehrsführung durch die Innenstadt • Tarife • Taktung • Linienführung • Fahrgastkomfort • Nutzerfreundlichkeit und Nähe ZOB/Bhf
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsfreundliche Ausstattung • Radquerung • Radwegführung
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Schulwege • Verkehrssicherheit für Fußgänger • Barrierefreiheit
Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Parken • Geschwindigkeitsreduzierung • Direkte Anfahbarkeit Bahnhof
Städtebau/Stadtgestaltung Freiraum/Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> • Grüngestaltung • Aufenthaltsqualität, • Anbindung Stadtteile