

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung und Energie (L/S)  
Vorlage Nr.: 18/166 (L/S)

**Deputationsvorlage  
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung und Energie (L/S)  
am 11. Oktober 2012**

**Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting  
und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr/ Weyhe**

**Ergebnisse der Bürgerbeteiligung und weiteres Vorgehen**

**1. Hintergrund**

Im April 2005 wurde das Programm „Integrierter Schienenausbauplan Region Bremen (ÖPNV und SPNV)“ von der Deputation für Bau und Verkehr einstimmig beschlossen. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und die Verlängerung der Linie 8 über Stuhr nach Weyhe sind neben anderen Vorhaben Bestandteile des Programms, das beim Bund für das GVFG-Bundesprogramm (Bundesförderung 60% der zuwendungsfähigen Kosten) angemeldet und aufgenommen wurde.

Die Aufnahme in das Bundesprogramm stellt die Basis für die Finanzierung der Investitionskosten dar. Zugleich wird durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem vom Bund vorgeschriebenen Verfahren der Standardisierten Bewertung auch die generelle Wirtschaftlichkeit unter Betrachtung der Bau- und Betriebskosten sowie der Folgekosten untersucht. Nur bei einem Nutzen-Kosten-Koeffizienten über 1,0 kann das Projekt gefördert werden.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting ist seit 1997 in den entsprechenden Nahverkehrsplänen enthalten. In den Jahren 2001 bis 2003 wurden die beiden Trassenvarianten

- KHL-Trasse: Roland Center – Kirchhuchtinger Landstraße – Heinrich-Plett-Allee
- BTE-Trasse: Roland Center - Kirchhuchtinger Landstraße (KHL) – Willakedamm – Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE) – Heinrich-Plett-Allee

auf ihre grundsätzliche Machbarkeit überprüft und Kostenschätzungen durchgeführt. Ein im Jahr 2003 einberufener Planungsbeirat empfahl auf der Grundlage einer Nutzwertanalyse (Ergebnis KHL-Trasse -26 Punkte, BTE Trasse +338 Punkte) die BTE-Trasse weiterzuvorführen. Die Empfehlung wurde durch den Nutzen-Kosten-Faktor als Ergebnis der Standardisierten Bewertung für beide Trassenalternativen im Jahr 2005 (Nutzen-Kosten-Faktor KHL-Trasse = 1,99; BTE-Trasse = 2,30) bestätigt. Von der Deputation für Bau und Verkehr wurde im April 2005 einstimmig beschlossen, dem weiteren Verfahren zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 die BTE-Trasse zugrunde zu legen und die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen zu beauftragen.

Die Fortschreibung der geschätzten Investitionskosten ergab Mitte 2008 eine erhebliche Steigerung von ca. 28 Mio. € auf ca. 76 Mio. €. Um sicher zu stellen, dass die Variantenuntersuchung auch unter diesen Kostensteigerungen weiterhin Bestand hat, wurde auch für die KHL-Trasse eine Kostenfortschreibung durchgeführt. Diese ergab eine Steigerung von ca. 40 Mio. € auf ca. 99 Mio. €. Für die gewählte Linienführung über die BTE-Trasse wurde eine Fortschreibung der standardisierten Bewertung durchgeführt, die einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,09 ergab.

Mit den Kommunen Stuhr und Weyhe und dem Land Niedersachsen wurde vereinbart, dass die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr und Weyhe als Gemeinschaftsprojekt der Gebietskörperschaften Stuhr, Weyhe und Bremen („Eckpunktevertrag“ zwischen Bremen, Stuhr, Weyhe und der BSAG am 28.03.2008) umgesetzt werden soll. Das Vorhaben, das am Abzweig Heinrich-Plett-Allee an das Vorhaben Verlängerung der Linie 1 anschließt, weist einen Kosten-Nutzen-Quotient von 1,25 bei Investitionskosten für den bremischen Teilabschnitt Abzweig Heinrich-Plett-Allee bis zur Landesgrenze von ca. 4,50 Mio. € (Stand 2008) auf.

Das Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 (bis zur Landesgrenze) wurde im April 2010 eingeleitet. Ein Erörterungstermin hat noch nicht stattgefunden. Eine erste Sichtung der Einwendungen sowie Eingaben beim Petitionsausschuss haben ergeben, dass technisch-wirtschaftlich mögliche Änderungen der Planung in Teilen zu prüfen sind, um die Akzeptanz bei den Anliegern und im Stadtteil zu erhöhen.

In der Sitzung am 08.12.2011 wurde in der in der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie eine umfangreiche Variantenoptimierung beschlossen. Zu untersuchen waren

1. Optimierung der 2-Gleisigkeit auf der BTE-Trasse u.a. durch folgende Maßnahmen

- Reduzierung des Eingriffs in privaten Grund
- Erhalt möglichst vieler Bäume
- Planung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen
- Minimierung der Baufeldbreite durch Optimierung der Bauweise

2. Eingleisigkeit auf Teilabschnitten der BTE-Trasse,

- um die Eingriffe in privaten Grund unter Einhaltung der betrieblichen Erfordernisse weiter zu verringern

3. Eingleisigkeit auf ganzer Länge der BTE-Trasse und Verlängerung nur der Linie 8

Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden in der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 12. April 2012 vorgestellt. In dieser Sitzung wurde folgendes beschlossen:

- Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
- Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, den Bericht in einem öffentlichen Beteiligungsverfahren in Huchting vorzustellen, mit dem Beirat Huchting zu erörtern, darüber in der Juni-Sitzung zu berichten und einen Beschlussvorschlag für die weiterzuvollziehende Variante vorzulegen.

## **2. Beteiligungsverfahren**

Zur Beteiligung der Huchtinger Bürgerinnen und Bürger wurden in den Monaten Mai, Juni und Juli 2012 drei Bürgerforen durchgeführt, auf denen ausführlich diskutiert und in Arbeitsgruppen Vorschläge erarbeitet wurden. Dabei ging es insbesondere um die Gestaltung des Stadtplatzes, das zukünftige ÖPNV-Netz aus Bahn und Buslinien und die Eingriffsminimierung an BTE-Trasse und Heinrich-Plett-Allee.

Auf Wunsch des Beirats und der Bürgerinnen und Bürger ist darüber hinaus auf allen drei Foren ausführlich auf die Gründe eingegangen worden, weshalb die Kirchhuchtinger Landstraße seit der Grundsatzentscheidung im Jahr 2005 keine zur Diskussion stehende Alternative gegenüber der Führung auf der BTE-Trasse darstellt.

Die Bürgerforen haben im Bürger- und Sozialzentrum (BUS) in Huchting, Amersfoorter Straße 8, 28259 Bremen an den Terminen, Dienstag, 29. Mai 2012, 18-21 Uhr, Dienstag, 12. Juni 2012, 18-21 Uhr, Montag, 9. Juli 2012, 18-21 Uhr stattgefunden.

### **Erstes Bürgerforum am Dienstag, dem 29. Mai 2012**

Am Dienstag, dem 29.5.2012 fand als Auftakt der Bürgerbeteiligung das erste Bürgerforum im Bürger- und Sozialzentrum in Huchting statt. Dort standen Fachleute vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, dem Amt für Straßen und Verkehr und der BSAG zur Verfügung, um Informationen zu geben, Fragen zu beantworten und Vorschläge aufzunehmen und zu diskutieren. Zu Beginn informierte Senator Dr. Joachim Lohse über den aktuellen Stand. BSAG-Vorstand Wilfried Eisenberg stellte die bisherigen Planungen für das zukünftige Netz aus Bus und Bahn in Huchting vor. Bianca Urban, Abteilungsleiterin Stadtentwicklung beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, erläuterte die Stadtentwicklungsperspektiven, die mit der Straßenbahn verbunden sind. Nach einer Diskussionsrunde begannen thematische Arbeitsgruppen, in denen offene Fragen geklärt sowie Änderungsvorschläge und Gestaltungsideen diskutiert worden sind. Zum Beispiel die Frage, wie die Eingriffe in Natur und Umgebung so gering wie möglich gehalten werden können, wie das zukünftige ÖPNV-Netz aussehen oder wie der Huchtinger Dorfplatz gestaltet werden soll. Über die Auswirkungen einer Führung über die Kirchhuchtinger Landstraße wurde informiert.

Eine Dokumentation der Ergebnisse und das Protokoll des ersten Bürgerforums sind als **Anlage 1** beigefügt.

### **Zweites Bürgerforum am Dienstag, dem 12. Juni 2012**

Auf einem zweiten Bürgerforum am 12. Juni wurde auf Wunsch der Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor allem über die Frage diskutiert, ob nicht eine Führung über die Kirchhuchtinger Landstraße vorzuziehen ist. Zunächst hatte Herr Polzin, Leiter der Verkehrsabteilung beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Ergebnisse des ersten Bürgerforums vorgebracht und den geplanten Ablauf des zweiten Bürgerforums vorgestellt.

In einem als **Anlage 2** beigefügten Protokoll wurden die wesentlichen Inhalte und Ergebnisse des zweiten Bürgerforums festgehalten.

Die Mehrzahl der Bürgerinnen und Bürger wollte über die sogenannte Nullvariante, d.h. die unveränderte Beibehaltung des gegenwärtigen Verkehrsnetzes, diskutieren. Daher wurde spontan im Plenum von Herrn Arndt, Centerleiter Verkehrs- und Infrastrukturplanung BSAG, Frau Pieper, Leiterin ASV, und Herrn Polzin, Abteilungsleiter Verkehr, diskutiert. Die Arbeits-

gruppen zur Gestaltung des Stadtplatzes und zur Eingriffsminimierung an BTE-Trasse und Heinrich-Plett-Allee fanden nur mit wenigen interessierten Bürgerinnen und Bürgern statt.

### **Fragen und Antworten im Internet**

Um den Kreis der zu beteiligenden Bürgerinnen und Bürger zu erweitern und um zu klären, ob wichtige Aspekte bislang nicht diskutiert wurden, wurde vom 25. Juni bis 4. Juli 2012 seitens des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr die Möglichkeit gegeben, im Internet Fragen zu stellen, die möglichst umgehend beantwortet wurden. Insgesamt 286 Fragen und Statements sind eingegangen. Diese gliedern sich wie folgt:

119 x Allgemeines

30 x Lärm und Erschütterungen

38 x Finanzielles

41 x Varianten

40 x Künftige Verkehrsverbindungen

13 x Andere Vorhaben

Das Spektrum der Themen war ähnlich wie in den beiden ersten Bürgerforen, jedoch wurden noch genauere und detaillierte Fragen gestellt und konnten dementsprechend auch konkreter beantwortet werden. Die Fragen und Antworten sowie die Statements sind als **Anlage 4** beigelegt.

### **Drittes Bürgerforum am Montag, dem 09. Juli 2012**

Das dritte Bürgerforum wurde gemeinsam mit Vertretern des Beirats und der "Huchting Initiative" vorbereitet.

Zu Beginn stellte Senator Dr. Lohse die Rahmenbedingungen des Prozesses dar. Er verwies darauf, dass hier eine Bürgerbeteiligung vor dem Wiedereinstieg in ein formales Planfeststellungsverfahren stattfindet.

Herr Polzin stellte die Gründe, die gegen die Kirchhuchtinger Landstraße sprechen, nochmals vor. Gegenüber der Präsentation vom ersten Bürgerforum sind die Unterlagen um eine Aufschlüsselung der wesentlichen Posten der Mehrkosten der KHL gegenüber der BTE-Trasse ergänzt worden. Neben den 23 Mio. € Mehrkosten für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 sprechen auch der höhere Grunderwerb und der höhere bremsische Anteil aufgrund geringerer Bundesförderung gegen die Kirchhuchtinger Landstraße. Im Anschluss stellte Herr Berger als Vertreter der "Huchting Initiative" die nach seiner Auffassung nicht stimmigen Punkte in der Argumentation der Behörde vor. Trotz verbleibender Mehrkosten, die nach seiner Auffassung auf 10-15 Mio € reduziert werden könnten, sei aus Huchtinger Sicht die Kirchhuchtinger Landstraße die wirtschaftlichere Lösung. Der Dissens zwischen beiden Standpunkten konnte nicht ausgeräumt werden.

Im Anschluss begann die Arbeit in den beiden Arbeitsgruppen

- Optimierung der Trasse in der Heinrich-Plett-Allee mit 15 Teilnehmern und
- Optimierung der Trasse im Bereich der BTE-Strecke mit 20 Teilnehmern

Durch einen Teilnehmer des Bürgerforums wurde analog zum zweiten Forum die Arbeitsgruppe „Nulllösung“ mit ca. 70 Teilnehmern initiiert.

Die Ergebnisse der drei Arbeitsgruppen wurden anschließend im Plenum vorgestellt. Mit einem Ausblick auf die weiteren Verfahrensschritte durch Herrn Senator Dr. Lohse wurde das Forum beendet. Die Ergebnisse des 3. Bürgerforums sind in **Anlage 3** dokumentiert.

### **Zusammenfassung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung**

Die Bürgerinnen und Bürger haben sich in den Arbeitsgruppen aktiv eingebracht und über die von der Verwaltung vorgelegten Optimierungen weitere Verbesserungsvorschläge eingebracht, die nunmehr im Rahmen der zu erstellenden Planfeststellungsunterlagen zu konkretisieren sind.

Ein sehr wichtiges Ergebnis ist, dass die BSAG zugesagt hat, auf der Kirchhuchtinger Landstraße die Buslinie 58 im 30-min-Takt zwischen Friedhof und Roland-Center verkehren zu lassen. Gemeinsam mit der DELBUS-Linie 204 ergibt sich hier ein 15-min-Takt. Einzelne Fahrten der Linie 58 werden zu Schulzeiten über die Endhaltestelle Brüsseler Straße bis zur Haltestelle Flämische Straße hinaus verlängert. (**siehe Anlage 5**).

Neben dem konstruktiven Dialog in den Arbeitsgruppen ist auch festzuhalten, dass die Gründe für die Entscheidung gegen die Kirchhuchtinger Landstraße von vielen auf dem Forum anwesenden Bürgerinnen und Bürgern nicht akzeptiert werden. Aus Sicht der Verwaltung sind jedoch keine neuen Aspekte hervorgetreten, die gegen die Führung auf der BTE-Trasse und für eine Führung auf der Kirchhuchtinger Landstraße sprechen.

Daher wird empfohlen, die Umsetzung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr/ Weyhe über die BTE-Trasse weiter zu optimieren und anschließend in ein Planfeststellungsverfahren einzutreten.

### **3. Empfehlung**

Die Variante 2 (**Anlage 6**) wird in Form der Untervariante 2.2 zur Umsetzung empfohlen. Dies beinhaltet folgende Optimierungen gegenüber der Genehmigungsplanung:

- Einbau eines Schotterfangs auf der BTE-Trasse,
- Optimierung der Bauweise,
- Verlegung der Gleisachse BTE-Trasse,
- Verlegung des geplanten Fußweges im Bereich der ehemaligen Schule am Willakedamm,
- Verlegung eines Signalstandorts,
- Veränderung der Gleislage im Bereich der Heinrich-Plett-Allee,
- Prüfung der erweiterten Eingleisigkeit im Bereich der Überquerung der B 75 in Abhängigkeit der Erfordernisse des Straßenbahnbetriebs zur Minimierung des Eingriffs
- Ergänzender zusätzlicher und auch freiwilliger Lärmschutz entlang der BTE -Trasse (Teile dieser Optimierungsmaßnahmen wie z. B. der freiwillige zusätzliche Lärmschutz sind jedoch nicht förderfähig)

und

- die Herstellung eines eingleisigen Streckenabschnitts zwischen der Haltestelle Auf den Kahlken und dem Abzweig Heinrich-Plett-Allee. (**Anlage 7**)

## Planfeststellungsverfahren

Bei Bearbeitung der Planfeststellungsunterlagen ab Herbst 2012 ist mit dem Planfeststellungsbeschluss im Herbst 2014 zu rechnen.

## Finanzierung

Die Durchführung der Planungsmaßnahme „Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr/ Weyhe“ in Höhe von 1.300.000 Euro soll im Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr, Teilbereich BgA (Betrieb gewerblicher Art) Nahverkehrsanlagen erfolgen. Der BgA ist vorsteuerabzugsberechtigt. Aus diesem Grund werden die Nettokosten dargestellt. Der Mittelabfluss ist wie folgt vorgesehen:

2012	260.000 €
2013	780.000 €
2014	260.000 €
<b>Gesamt</b>	<b>1.300.000 €</b>

In der Vorlage „Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting“, die in der Sitzung der damaligen Deputation für Bau und Verkehr am 8.04.2005 vorgelegt worden ist, sind Planungskosten in Höhe von 850.000 Euro mit Finanzierung aus ÖPNVG-Mitteln dargestellt. Davon sind für die bisherigen Planungen bereits 717.740 Euro verausgabt.

Im Wirtschaftsplan 2012/2013 für das Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr, Teilbereich BgA sind die ÖPNVG-Mittel in Höhe von 150.000 Euro in 2012 und 50.000 € in 2013 berücksichtigt.

Auf dem Konto für Selbstbewirtschaftungsmittel des Sondervermögens Infrastruktur stehen die bereits im Wirtschaftsplan 2011 veranschlagten Mittel für das Projekt „Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting“ zur Verfügung.

Daraus ergibt sich folgende Finanzierung der Planungskosten in Höhe von 1.300.000 Euro:

130.000 €	Restmittel aus der alten Deputationsvorlage vom 08.04.2005
200.000 €	Wirtschaftsplan 2012/2013 (aus ÖPNVG-Mitteln)
970.000 €	Selbstbewirtschaftungsmittel SV Infrastruktur, aus 2011 für das Projekt „Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting“
<b>1.300.000 €</b>	<b>Gesamt</b>

## 4. Beschlussvorschlag:

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) nimmt die Vorlage zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) bittet die Verwaltung, das weitere Verfahren zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr / Weyhe auf der Grundlage der Variante 2 in der Untervariante 2.2 zu betreiben und entsprechend geänderte Antragsunterlagen zum Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zu machen.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) stellt zur Ausgestaltung der weiteren Planung fest:
  - a) Im Umfeld der zukünftigen Endhaltestelle der Linie 1 an der „Brüsseler Straße“ ist sicher zu stellen, dass die Wohngebiete nicht durch gebietsfremden Parksuchverkehr von Pendlern belastet werden. Daher ist die Errichtung von Park+Ride-Parkplätzen zu prüfen.
  - b) Die Qualität des Verkehrsflusses im Zuge der Huchtinger Heerstraße an der Wendeschleife der zukünftigen Endhaltestelle der Linie 1 ist in ausreichender Qualität sicher zu stellen, Staus sind zu vermeiden. Sollte die Qualität nicht ausreichend sein, sind Alternativen zu entwickeln, um den Verkehrsfluss zu optimieren. Der Deputation sind die entsprechenden Neuplanungen mit dem Nachweis der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit vorzulegen.
  - c) Die Möglichkeit einer optionalen Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 in beide Richtungen der Huchtinger Heerstraße ist vorzusehen.
  - d) Für den Verlauf der Heinrich-Plett-Allee ist die städtebauliche Integration der Straßenbahn in die gewachsene Siedlungsstruktur und in den Baumbestand gegenüber den Unterlagen des alten Planfeststellungsverfahrens optimiert worden. In der weiteren Konkretisierung der Planung sind die Barrierewirkung der Straßen- und Fahrbahn weiter zu minimieren und die Querungsmöglichkeiten zu optimieren. Die auf den Bürgerforen eingebrachten Vorschläge, insbesondere die Mittellage, sind dabei zu beachten. Weiterhin sind die rechtlichen Aspekte der Eingriffsminimierung durch möglichst geringen Lärm für die Anwohner zu beachten. Der Deputation ist hierzu zeitnah zu berichten.
  - e) Der Fortbestand des Wochenmarktes in Sodenmatt an der Heinrich-Plett-Allee ist mit möglichst unveränderter Fläche während des Baus und auch im Anschluss sicher zu stellen.
  - f) Im Bereich der BTE-Trasse ist darzustellen, ob hier eine Verlängerung der Eingleisigkeit möglich ist. Der Deputation ist hierzu zeitnah zu berichten.
  - g) Im Bereich der BTE-Trasse ist zu prüfen, inwieweit im Betriebsablauf notwendige akustische Signale so gestaltet werden können, dass die Anwohnerinnen und Anwohner so gering wie möglich belastet werden.
  - h) Die Zuwegungen zu den Haltestellen, insbesondere im Bereich der BTE-Trasse sind möglichst attraktiv, sicher und transparent zu gestalten.
  - i) Die Straßenbahnführung im Abschnitt Roland-Center – Willakedamm ist in ein weiter zu entwickelndes städtebauliches Konzept einzubinden. Dabei soll die Trasse nicht über den Huchtinger Dorfplatz geführt werden. Der Deputation ist hierzu zeitnah zu berichten.
  - j) Für Radfahrer ist entlang der neuen Trassenführung auf Bremer Gebiet die Anlage von Bike + Ride-Plätzen zu untersuchen und im Rahmen der weiteren Planung zu berücksichtigen.
  - k) Das Busnetz ist so zu gestalten, dass in der Kirchhuchtinger Landstraße die Buslinie 58 im 30-min-Takt zwischen Friedhof und Roland-Center verkehrt und dass einzelne Fahrten der Linie 58 zu Schulzeiten über die Endhaltestelle Brüsseler Straße bis zur Haltestelle Flämische Straße hinaus verlängert werden. In Verbin-

dung mit dem DELBUS-Linie 204 ergibt sich damit ein 15-min-Takt. Die Verlängerung der Linie 58 über den Friedhof hinaus bis zur Delfter Straße (Anschluss an die Linie 1) ist zu prüfen. Weitere Optimierungen sind in Abhängigkeit von der Entwicklung des Defizits der BSAG zeitnah vor Umstellung des Linienetzes zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme zu prüfen. Ziel ist, das Busangebot gegenüber den bisherigen Planungen im Rahmen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bedarfsgerecht zu optimieren.

- l) Für den Busverkehr in Huchting ist sicher zu stellen, dass die Möglichkeit geschaffen wird, für kurze Fahrten nur das erforderliche Fahrtentgelt für Kurzstrecke auch in den Delbus-Linien zu zahlen. Durch gezielte Kundeninformation soll auf diese neuen Nutzungsmöglichkeiten hingewiesen werden.
  - m) Eine kontinuierliche Einbindung des Beirates und der Bürgerinnen und Bürger in Huchting werden in der weiteren Planung sicher gestellt.
4. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) stimmt der Finanzierung der Planungsmittel zu.

## **Anlagen:**

- Anlage 1:** Dokumentation des 1. Bürgerforums vom Dienstag, 29. Mai 2012
- Anlage 2:** Dokumentation des 2. Bürgerforums vom Dienstag, 12. Juni 2012
- Anlage 3:** Dokumentation des 3. Bürgerforums vom Montag, 09. Juli 2012
- Anlage 4 :** Fragen und Antworten aus der Frageaktion 25. Juni - 4. Juli 2012 im Internet
- Anlage 5 :** Ergänzendes Busnetz für die Linien 1 und 8 in Huchting
- Anlage 6:** Trassenvarianten der Straßenbahnlinien 1 und 8 in Huchting
- Anlage 7:** Eingleisigkeit in einem Teilabschnitt der BTE-Trasse, Trassenvariante 2.2