

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: **Regionalstadtbahn Modul1; Haltepunkte
'Güterbahnhof und Neckaraue**
Bezug: 500a/2013, 480/2012, 26/2016, 507b/2015, 26a/2016

Anlagen: 10

Anlage 1	Variante 1	Unterführung
Anlage 2	Variante 2	Überführung mit langen wendelten Fahrradrampen
Anlage 3	Variante 3	Überführung mit beidseitig langen Fahrradrampen
Anlage 4	Variante 4	Überführung mit kurzen gestreckten Fahrradrampen
Anlage 5	Variante 4	Modifizierung 1 kurze Fahrradrampen in ovaler Form
Anlage 6	Variante 4	Modifizierung 2 kurze Fahrradrampe Südseite, lange Rampe Nordseite
Anlage 7	Variante 4	Modifizierung 3 gestreckte Rampe auf der Südseite
Anlage 8	Variante 5	Überführung mit großen Aufzügen und Treppen
Anlage 9		Haltepunkt Neckaraue mit großen Aufzügen und Treppenanlagen
Anlage10		Haltepunkt Neckaraue mit parallelen Fahrradrampen

Beschlussantrag:

1. Aufgrund der großen Bedeutung einer Verbindung des Stadtraums Güterbahnhof – Neckarbogen – Neckar – Gartenstrasse wird die Querung im Bereich Güterbahnhof so gestaltet, dass sie durchgängig von der Gartenstrasse bis zur Eisenbahnstrasse für Radfahrende attraktiv nutzbar ist.
2. Aus wirtschaftlichen Gründen wird für das anstehende Planfeststellungsverfahren eine Überführung und keine Unterführung zugrunde gelegt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, im direkten Dialog mit dem vom Landkreis beauftragten Planungsbüro eine Rampenvariante zu erarbeiten, die eine bestmögliche Kombination aus wirtschaftlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Aspekten darstellt. Dabei orientieren sich Verwaltung und das Planungsbüro an der Variante 4 inklusive der dargestellten Modifikationen dieser Variante.
4. Für die Querung im Bereich Neckaraue werden keine Fahrradrampen vorgesehen.

Ziel:

In den Gremien eine Entscheidung über die grundsätzliche Ausgestaltung der Haltepunkte Güterbahnhof und Neckaraue herbeizuführen.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Bei den Vorberatungen der Vorlage 26/2016 im Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung hat sich gezeigt, dass die Gremien zur Entscheidungsfindung bei der Ausgestaltung der Haltepunkte Güterbahnhof und Neckaraue zusätzliche Informationen benötigen. Die Verwaltung hat zu der Ausgestaltung der Haltepunkte Güterbahnhof und Neckaraue weitere Varianten mit besonderem Augenmerk auf die fahrradfreundliche Nutzung entwickelt.

2. Sachstand

Die Bahngleise und der Neckar bilden eine starke Barriere zwischen den südlichen und nördlichen Stadtquartieren. Der Gleisabschnitt zwischen Bahnhof und Kusterdinger Straße kann heute nur an drei Stellen gut überquert werden: durch die Steinlachunterführung, über die Blaue Brücke und über die Brücke im Zuge der Kusterdinger Straße. Der ehemalige Flutkanal zwischen dem Güterbahnhof und dem Gewerbegebiet Au-Ost ist derzeit eine zusätzliche Möglichkeit, allerdings stark funktional und zeitlich eingeschränkt. Die Deutsche Bahn möchte den Flutkanal längst schließen. Ein Ausbau des Flutkanals als Unterführung ist auf Grund der statischen Verhältnisse, aber auch der Grundwasserverhältnisse und Ablösebestimmungen äußerst kostenintensiv und nicht sinnvoll.

Durch die Haltepunkte Güterbahnhof und Neckaraue werden zwei neue Möglichkeiten der Bahnquerung für Zufußgehende geschaffen. Je nach Ausstattung der Haltepunkte mit Aufzügen oder Rampen werden in unterschiedlicher Qualität für die Radfahrenden zusätzliche Querungsmöglichkeiten geschaffen. Die Querung am Güterbahnhof mit Weiterführung über das Stauwehr schafft eine Verbindung zwischen Eisenbahnstraße und Gartenstraße. Von der Gartenstraße aus gelangt man gut in Richtung Lustnau – Äule, aber auch in Richtung Neckarbrücke – Mühlstraße. Die neue Querung verbessert die Wege von der Südstadt in Richtung Lustnau – Äule. In Richtung Mühlstraße werden die Achsen Steinlachunterführung sowie LTT-Unterführung / Blaue Brücke weiterhin eine große Bedeutung haben, jedoch käme mit einer Achse Güterbahnhof – Wehr – Gartenstraße – Neckarbrücke eine neue Option für den östlichen Teil der Südstadt dazu. Eine Querungsmöglichkeit am Haltepunkt Neckaraue für Radfahrende muss zusammen mit dem Bankmann-Steg betrachtet werden. Diese neue Verbindung ist insbesondere für Radfahrende aus der Südstadt/ Französischem Viertel mit Ziel Lustnau – Äule (und umgekehrt) kürzer als die Strecke über den Kusterdinger Weg und würde einen guten Ersatz für den Flutkanal bieten. Sie würde jedoch über lange Strecken durch Industriegebiet ohne Aufenthaltsqualität führen und wäre verwinkelt. Sie würde den Stadtraum Gartenstraße – Neckarbogen – Güterbahnhof nicht stärken und nicht als zweite durchgängige Querung von Bahn und Neckar Richtung Innenstadt funktionieren.

Das Gebiet um den künftigen Haltepunkt Güterbahnhof wird sich durch städtebauliche Entwicklungen in den nächsten Jahren grundlegend verändern. Dort entstehen neue Stadtquartiere. Im Norden der Gleisanlagen wird derzeit zwischen Schaffhausenstraße und Brückenstraße das neue Quartier Neckarbogen errichtet. Im Süden entsteht ein großes neues Quartier um den ehemaligen Güterbahnhof. Die Ausgestaltung des Haltepunkts Güterbahnhof und die angrenzenden Bereiche sollten aufeinander abgestimmt werden, der Stadtraum insgesamt funktional und stadtgestalterisch betrachtet werden. Auf der Seite des Güterbahnhofs wurde der neue Haltepunkt bereits bei der Straßenraumausgestaltung einbezogen. Auf der Nordseite sind die Zu- bzw. Abgänge zum Haltepunkt in die künftige Ausgestaltung der Brückenstraße – Schaffhausenstraße zu integrieren.

Mit Vorlage 26a/2016 fragt die SPD-Fraktion nach Radfahrer- und Fußgängerfrequenzen in der Steinlachunterführung sowie dem ehemaligen Flutkanal und einer Abschätzung/ Prognose am künftigen Haltepunkt Güterbahnhof. Die Verwaltung kann dazu folgende Informationen geben: In der Steinlachunterführung ist eine Dauerzählstelle im Radweg installiert. Die Frequenzen dort belaufen sich auf 8.000 – 11.000 Radfahrende pro Werktag. Vom ehemaligen Flutkanal liegen keine Zahlen vor. Nach Einschätzung der Verwaltung ist von einem Korridor zwischen 1.000 und 3.000/ 4.000 Radfahrenden am Haltpunkt Güterbahnhof auszugehen. Zu den im Antrag geforderten Fahrradabstellplätzen sagt die Verwaltung zu, bei der Detailplanung des Haltepunkts auf der Nord- und der Südseite Fahrradabstellplätze mit hohem Qualitätsstandard einzurichten. Die geforderte Öffnung der Neckarquerung am Stauwehr ist bereits in der Planung und wird voraussichtlich 2016/2017 umgesetzt. Hierfür müssen aus Sicherheitsgründen die Geländer erhöht und der Holzbelag modifiziert werden. Zwischen den SWT als Eigentümer des Wehrs und der Stadt wird eine Kostenteilung vereinbart..

Im Grundsatz gibt es fünf unterschiedliche Varianten, wie die Radquerung an den Haltepunkten Güterbahnhof und Neckarau verbessert werden kann. Diese werden im Folgenden beschrieben und mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen dargestellt. Teilweise ergeben sich innerhalb einer Variante Modifikationen, die jedoch nur beschrieben und nicht gewertet werden. Zur Bewertung der Varianten werden folgende Kriterien herangezogen:

- Investitionskosten sowie Unterhaltungskosten und Fördermöglichkeiten
- Komfort und Funktionalität für Zufußgehende
- Komfort und Funktionalität für Radfahrende
- Einfügung in den Stadtraum
- Auswirkungen auf die Wohnqualität und nachbarschaftliche Verträglichkeit
- Sicherheit

Varianten für die Ausgestaltung des Haltepunkts Güterbahnhof

Variante 1 (Anlage 1)

In Variante 1 wird der neue Haltepunkt Güterbahnhof über eine Unterführung und eine gerade verlaufende Rampe mit 6 % Steigung mit Zwischenpodesten erschlossen (Anlage 1). Die Rampe beginnt in der Flucht der Gebäude und hat eine Länge von 66 m. Auf der Nordseite der Gleisanlagen reicht die Fläche zwischen Schaffhausenstraße und Bahngleise für eine direkte Führung der Rampe in Verlängerung der Unterführung nicht aus. Die Rampe wird um 90 Grad abgewinkelt und halbgewandelt. Die Unterführung hat eine Länge von 50 m bei einer lichten Höhe von 3,50 m und einer Breite von 5,00 m. Um dem visuellen Effekt einer Tunnelröhre entgegenzuwirken, ist zusätzlich zu den Öffnungen an den Außenbahnsteigen ein Lichtschacht vorgesehen.

Vorteile

- Die Unterführung wird durch Rampen barrierefrei erschlossen. Aufzüge sind nur an den Zugängen zu den Bahngleisen erforderlich.
- Bei der Unterführung ist ein Höhenunterschied von ca. 4,20 m zu überwinden, bei der Überführung sind 7,20 m zu überwinden.
- Die Unterführung passt sich auf der Seite Güterbahnhof gut in das Stadtgefüge ein.

- Die Stadtverträglichkeit ist voll gegeben.
- Streu- und Räumarbeiten entstehen nur im Bereich der Rampen und Treppen.

Nachteile

- Die Herstellungskosten sind auf Grund des hoch anstehenden Grundwassers und dem Bau unter Bahnbetrieb hoch. Die Bezuschussung im Rahmen des ÖPNV-GVFG erfolgt auf der Basis einer Kostenermittlung eines fiktiven Brückenentwurfs. Derzeit beträgt die Finanzierungslücke ca. 4,4 Mio. €.
- Die Unterführung ist mit einer Länge von ca. 50 m lang. Durch die seitlich wegführenden Aufgänge zu den Bahnsteigen und der abgewinkelten Rampe auf der Seite Schaffhausenstraße ist sie in der Übersichtlichkeit eingeschränkt.
- Die Rampe teilt den Raum auf der Seite Güterbahnhof vor den Gebäuden in Straßen- und Rampenbereich

Variante 2 (Anlage 2)

In Variante wird der neue Haltepunkt über eine Überführung mit großen Aufzügen und Treppenanlagen erschlossen. Für Radfahrende sind an beiden Brückenköpfen Fahrradrampen mit einer Steigung von 6 % vorgesehen. Die Rampen haben eine Länge von 120 m und sind zweifach gewendet.

Vorteile

- Die Überführung ist gut einsehbar.
 - Die Baukosten sind deutlich geringer gegenüber der Unterführung.
- Die Brücke einschl. Treppen und Aufzüge wird nach dem ÖPNV-GVFG voll bezuschusst.
- Die Rampen sind mit einer Steigung von 6% voraussichtlich förderfähig.

Nachteile

- Fußgänger müssen an beiden Seiten ca. 42 Stufen überwinden.
- Mobilitätseingeschränkte und Passanten mit Kinderwägen sind auf funktionierende Aufzüge angewiesen.
- Die Rampen lassen sich stadträumlich schlecht einbinden und bilden eine räumliche Zäsur.
- Für einige Wohnungen wird die Wohnqualität eingeschränkt, da die Rampen unmittelbar neben der Wohnbebauung liegen.
- Streu- und Räumarbeiten sind gegenüber Unterführung hoch

Variante 3 (Anlage 3)

In Variante 3 wird der neue Haltepunkt Güterbahnhof über eine Überführung erschlossen. Für Radfahrende ist auf der Seite Güterbahnhof eine Rampe mit einer Steigung unter 10% und auf der Seite Schaffhausenstraße mit einer Steigung über 10% und gerader Linienführung vorgesehen.

Vorteile

- Die Überführung ist gut einsehbar.
- Die Baukosten sind deutlich geringer gegenüber der Unterführung.

Die Brücke einschl. Treppen und Aufzüge wird nach dem ÖPNV-GVFG voll bezuschusst, allerdings nicht die Rampen.

Nachteile

- Fußgänger müssen an beiden Seiten ca. 42 Stufen überwinden.
- Mobilitätseingeschränkte und Passanten mit Kinderwägen sind auf funktionierende Aufzüge angewiesen.
- Die hohen Steigungsverhältnisse an beiden Fahrradrampen schränken die Funktionsfähigkeit für Radfahrende ein.
- Die Rampen lassen sich stadträumlich nur bedingt einbinden und bilden eine räumliche Zäsur.
- Für einige Wohnungen wird die Wohnqualität eingeschränkt, da die Rampen unmittelbar neben der Wohnbebauung liegen.
- Streu- und Räumarbeiten sind gegenüber Unterführung hoch
- Die Förderfähigkeit der Rampen aus der Radwegförderung ist wegen der großen Steigung fraglich.

Variante 4 (Anlagen 4-7)

Diese Kompaktvariante zeichnet sich durch eine kurze gestreckte zweifach gewendelte Rampe mit einer Steigung von 10% an beiden Brückenenden aus. Die Zwischenpodeste sind flach und haben eine Länge von 4 m. Zusätzlich sind große Aufzüge und Treppen mit Schiebevorrichtungen für Fahrräder vorgesehen.

Vorteile

- Der Flächenbedarf für die Fahrradrampe ist im Vergleich zu den lang gestreckten Rampen geringer.
- Stadträumlich ist die Rampe integrierbar, sie wird als Bauwerk wahrgenommen.
- Die bisher für Unterführungsrampen vorgesehene Fläche kann zu einem großzügig gestalteten niveaugleichen Platz mit Aufenthaltsqualität entwickelt werden.
- Die Kosten für die kürzere Rampe sind geringer.

Nachteile

- Fußgänger müssen an beiden Seiten ca. 42 Stufen überwinden.
- Mobilitätseingeschränkte und Passanten mit Kinderwägen sind auf funktionierende Aufzüge angewiesen.

- Die Fahrradrampe ist funktionell eingeschränkt. Nicht alle Radfahrende kommen mit einer Steigung von 10% auf dieser Länge zurecht.
- Die Förderfähigkeit der Rampen aus der Radwegförderung ist wegen der großen Steigung fraglich.
- Streu- und Räumarbeiten sind gegenüber Unterführung hoch.

Eine Modifikation dieser Variante ist in Anlage 5 dargestellt. In der ovalen Form wird die Höhe durch mehrfaches Wendeln der Rampe überwunden. Eine weitere Modifikation zeigt Anlage 6. Die Fahrradrampe auf der Nordseite wird gestreckt in Richtung Brückenstraße geführt. Diese Rampe hat eine Steigung je nach Lage des Fußpunktes von 9 – 10 %. Zusätzlich könnte auch auf der Südseite eine lange Rampe mit einer Steigung von 9% und einer Länge von 90 m angelegt werden (Anlage 7). Die räumlichen Verhältnisse lassen auch eine größere Länge und damit eine Länge von 6 % zu. Die Attraktivität Richtung Französisches Viertel/ Wennfelder Garten würde damit steigen, weil die Rampe direkt von der Depotstrasse erreicht werden kann. Für den Radverkehr aus dem Areal Güterbahnhof Richtung Innenstadt wäre die Blaue Brücke die bessere Strecke, Richtung Gartenstrasse und Lustnau wäre der Umweg von 200 m unproblematisch.

Variante 5 (Anlage 8)

Der Haltepunkt Güterbahnhof wird mit einer Überführung, großen Aufzügen (vgl. Hauptbahnhof) und Treppen ausgestattet. Zusätzlich werden an den Treppenanlagen Schiebevorrichtungen für Radfahrende eingebaut. Optional werden Fahrradrampen am Haltepunkt Neckaraue vorgesehen.

Vorteile

- Der Haltepunkt ist voll ÖPNV-GVFG zuschussfähig.
- Die bisher für Unterführungsrampe vorgesehene Fläche kann zu einem großzügig gestalteten niveaugleichen Platz mit Aufenthaltsqualität entwickelt werden.
- Die Überführung ist stadträumlich vertretbar.

Nachteile

- Fußgänger müssen an beiden Seiten ca. 42 Stufen überwinden.
- Mobilitätseingeschränkte und Passanten mit Kinderwägen sind auf funktionierende Aufzüge angewiesen.
- Radfahrende schieben am Haltepunkt Güterbahnhof.
- Streu- und Räumarbeiten sind gegenüber Unterführung hoch.

Haltepunkt Neckaraue

Die Grundausstattung für den Haltepunkt Neckaraue sieht auf der Stirnseite der Bahnüberführung an der Schaffhausenstraße und an der Eisenbahnstraße einen Aufzug, in dem Fahrräder

transportiert werden können (vgl. Hauptbahnhof Tübingen), vor. Zusätzlich werden auf den 3,00 m breiten Treppenanlagen Fahrradschienen aufgebracht (Anlage 9)

Für den Haltepunkt Neckaraue gibt es die Möglichkeit, Fahrradrampen in Form von Parallelrampen vorzusehen (Anlage 10). Am Haltepunkt Neckaraue sind im Bereich der Schrebergärten Flächen neben den Gleisanlagen vorhanden, um Rampen mit einer Steigung von 6 % und einer Länge von 120 m in Leichtbauweise anlegen zu können. Evtl. muss der Haltepunkt um einige Meter nach Westen verlegt werden, um die Rampe neben dem neu geplanten Gleis auf der Seite der Schaffhausenstraße unterzubringen. Die Breite der Rampe beträgt 3,00 m. Die Brücke muss auf 5,00 m verbreitert werden. Zusätzlich werden Rampen am „Bankmann“-Steg angelegt. Fahrradfahrende müssen dort derzeit schieben.

Vorteile

- Mit einer Steigung von 6 % sind die Fahrradrampen voll funktionsfähig. Die Lage der Rampen entspricht den Hauptzielrichtungen der Radfahrenden. Die Rampen können in Leichtbauweise ausgeführt werden. Unter gewissen Voraussetzungen ist ein Nachrüsten der Brücke mit Fahrradrampen möglich.

Nachteile

- Die Brücke muss um 2,00 m verbreitert werden, um sie für den Radverkehr freizugeben. Dadurch entstehen zusätzliche Kosten.
- Für die Fahrradrampen muss ein Teil der Schrebergärten entfallen.
- Die Rampen sind überwiegend für die Fahrradbeziehung Südstadt – Lustnau von Bedeutung.
- Der Bankmann-Steg sollte ergänzend so umgebaut werden, dass er ebenfalls befahrbar wird.

3. Vorschlag der Verwaltung

Sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite der Bahngleise entstehen neue Stadtquartiere, wodurch in Ergänzung zur Regionalstadtbahn und dem neuen Haltepunkt die Chance besteht, die stadtstrukturelle Zäsur durch die Bahntrasse sowohl stadtgestalterisch als auch funktional zu verbessern. Am Neckar befindet sich ein wichtiger Freiraum. Aus stadtstrukturellen Gründen ist daher eine direkte und breite Verbindung zwischen den Stadtquartieren für möglichst viele Verkehrsarten von großer Bedeutung. Aus Sicht der Verwaltung ist eine Unterführung daher in vielfacher Hinsicht die beste Lösung: sie verbindet den Stadtraum auf beiden Seiten mit dem geringsten Höhenunterschied und der größten städtebaulichen Verträglichkeit.

Es sind daher vor allem finanzielle Gründe, die gegen die Realisierung sprechen. Der finanzielle Unterschied zu den anderen Varianten liegt im Millionenbereich, seine genaue Höhe lässt sich aber derzeit nur abschätzen, da noch zu viele Planungsparameter unbekannt sind und die Planung nicht in städtischer Hand liegt:

- In den Berechnungen des beauftragten Planungsbüros wird davon ausgegangen, dass die Unterführung im Grundwasser liegt, entsprechend hoch sind die Ansätze. Die Verwaltung geht nach ihren Informationen eher davon aus, dass bei einer geringeren Höhe der Unterführung die Weisse Wanne vermieden werden kann. Derzeit wird hier von einer lichten Höhe von 3,40 m ausgegangen, die aus Sicht der Verwaltung auch auf 3,00 m verringert werden könnte, wenn sich dadurch erhebliche Einsparungen geben würden.
- In den Berechnungen sind zudem hohe Ansätze für Bodenentsorgung, Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs während dem Bau und Sicherheiten von 20% enthalten.
- Es ist derzeit nicht abzuschätzen, ob und in welchem Umfang Fördermittel für die Stärkung der Fahrradbeziehung zu erwarten sind.

Unterm Strich gibt es daher zwar Indizien, aber keine Sicherheit, dass die Mehrkosten zwischen Unterführung und Überführung deutlich geringer werden als bislang angenommen. Auf dieser Grundlage empfiehlt die Verwaltung aus wirtschaftlichen Gründen die Überführung und nicht die Unterführung zu realisieren.

Hieraus ergeben sich folgende Beschlussanträge:

1. Aufgrund der großen Bedeutung des Stadtraums Güterbahnhof – Neckarbogen – Neckar – Gartenstraße wird die Querung im Bereich Güterbahnhof so gestaltet, dass sie auch für Radfahrende nutzbar ist.
2. Aus wirtschaftlichen Gründen wird für das anstehende Planfeststellungsverfahren eine Überführung und keine Unterführung zugrunde gelegt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, im direkten Dialog mit dem beauftragten Planungsbüro eine Rampenvariante zu erarbeiten, die eine bestmögliche Kombination aus wirtschaftlichen, städtebaulichen und verkehrlichen darstellt. Dabei orientieren sich Verwaltung und DBI an der Variante 4 inklusive der dargestellten Modifikationen dieser Variante.
4. Für die Querung im Bereich Neckaraue werden keine Fahrradrampen vorgesehen.

4. Lösungsvarianten

Variante 1 Unterführung

Für das anstehende Planfeststellungsverfahren wird die Variante 1 zugrunde gelegt. Die Verwaltung wird beauftragt, die finanziellen Auswirkungen für die Stadt zu verbessern, indem mit dem Zuschussgeber über eine höhere Kostenbeteiligung verhandelt wird, die Unterführung wirtschaftlicher geplant wird und die Fördermöglichkeiten ausgeschöpft werden. Die Rampen an der Nord- und Südseite sind in ihrer Lage und in den Steigungsverhältnissen zu optimieren. Für den nördlichen Ausgang ist die Zugänglichkeit für Fußgänger und die Anbindung an das Quartier Brückenstraße zu verbessern. Der vorgesehene Querschnitt ist in Höhe und Breite zu optimieren mit Berücksichtigung der Erfordernisse für Radfahrende.

Variante 2 Überführung mit langen gewendelten Fahrradrampen

Für das anstehende Planfeststellungsverfahren wird die Variante 2 zugrunde gelegt. Die Planung ist sowohl in gestalterischer Hinsicht als auch unter dem Aspekt der Funktionalität zu optimieren.

Variante 3 Überführung mit Fahrradrampen in gerader Linienführung

Für das anstehende Planfeststellungsverfahren wird die Variante 3 zugrunde gelegt. Für die

Rampen sind Gestaltungsvorschläge zur besseren städtebaulichen Integration zu erarbeiten.

Variante 5 Überführung mit großen Aufzügen und Treppen

Für das anstehende Planfeststellungsverfahren wird die Variante 5 zugrunde gelegt. Die Steigungsverhältnisse und die Ausgestaltung der Treppen als einläufige Treppenanlage sind so zu optimieren, dass die Fahrräder gut transportiert geschoben werden können. Am Haltepunkt Neckaraue werden im Planfeststellungsverfahren Parallelrampen eingeplant.

5. Finanzielle Auswirkungen

Modul 1 soll nach dem ÖPNV-GVFG gefördert werden. Die Finanzierung der nicht bezuschussten Kostenanteile sind in einer Finanzierungsvereinbarung zwischen den Projektbeteiligten zu regeln. Die Finanzierungsvereinbarung ist Bestandteil des GVFG-Antrags. Es ist beabsichtigt, den GVFG-Antrag für Modul 1 im Herbst 2016 einzureichen. Die tatsächliche Förderquote muss noch auf der Grundlage vertiefter Planungen verhandelt werden.