

Rückmeldungen und Fragen aus der Online-Veranstaltung

9. Februar 2022

Thema Betroffenheit

„Was wurde aus der Kritik/ den Rückmeldungen der Bürgerbeteiligung zur Vorplanung entlang der L756 im Jahr 2019?“

moBiel hat die Vorplanung entlang der L756 im Jahr 2019 abgeschlossen und mit der Stadt Bielefeld und Straßen.NRW abgestimmt. Die zahlreichen Rückmeldungen aus den Bürgerinformationsveranstaltungen und aus der Politik wurden geprüft und sind - wenn wirtschaftlich, juristisch und baulich möglich - in die optimierte Planung eingeflossen. Herausgekommen sind eine verbesserte Radverkehrsführung, weniger Betroffenheit bei Privatgrundstücken und optimierte Abbiegemöglichkeiten. Die optimierte Vorplanung entlang der L756 wurden im Detail in der Öffentlichkeitsveranstaltung am 09. Februar 2022 vorgestellt.

„Wurden die Anwohner:innen entlang der L756 über die Betroffenheit informiert?“

Der Dialog mit den betroffenen Anwohner:innen ist moBiel besonders wichtig. moBiel und die Stadt Bielefeld sind direkt nach Fertigstellung der Vorplanung von 2019 in persönliche Gespräche mit den direkt betroffenen Anwohner:innen gegangen. Die Rückmeldungen aus diesen Gespräche sowie aus der Öffentlichkeitsbeteiligung führten zu einer Optimierung der Vorplanung entlang der L756 bis Ende 2021. Die Information über die optimierten Planungen erfolgte von Dezember 2021 bis Februar 2022. Die Gespräche mit den Betroffenen waren überwiegend konstruktiv und im Einzelfall konnten sowohl für den Flächenbedarf, als auch für die zukünftige Anbindung der Grundstücke gemeinsame Lösungsansätze erarbeitet werden. Das genaue Ausmaß des Flächenbedarfs kann erst in der Entwurfsplanung festgelegt werden. Wenn diese feststehen, werden parallel zur Genehmigungsplanung auch Verhandlungsgespräche mit den betroffenen Eigentümer:innen durch die Stadt Bielefeld geführt.

„Inwieweit sind Wald- und Grünbereiche entlang der Landesstraße, ggfs. geschützte Naturflächen, von der aktuellen StadtBahn-Planung betroffen?“

Die StadtBahn-Verlängerung entlang der Landesstraße tangiert mehrere Wald- und Grünbereiche. Laut aktuellem Stand der Planung werden die Flächen dieser Wald- und Grünbereiche für die zukünftigen Verkehrsflächen gebraucht. Parallel zur Entwurfsplanung wird eine Umweltverträglichkeitsstudie von einem externen Gutachter durchgeführt. Ziel dieser Studie ist, die Umweltauswirkungen des Vorhabens zu untersuchen, sowie ob diese Auswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden können. Daher ist die endgültige Betroffenheit der Wald- und Grünbereiche noch nicht bekannt.

„Wird die alte Eiche an der Wendeschleife Senne vor Mimmos Pizzahaus erhalten bleiben?“

Laut aktuellem Stand der Planung ist diese alte Eiche von der StadtBahn-Planung betroffen. Parallel zur Entwurfsplanung wird eine Umweltverträglichkeitsstudie von einem externen Gutachter durchgeführt. Ziel dieser Studie ist, die Umweltauswirkungen des Vorhabens zu untersuchen sowie, ob diese Auswirkungen vermieden, vermindert oder



ausgeglichen werden können. Daher ist die endgültige Betroffenheit der Eiche noch nicht klar.

Thema Haltestelle

„Sind alle Haltestellen/Bahnsteige beidseitig mit gesicherten Querungen über die L756 zugänglich?“

Entlang der Landesstraße müssen Fußgängerquerungen über die L756 signalisiert werden und sollen in Knotenpunkte integriert werden, um nicht die Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr auf der Strecke zu mindern. Daher wird jeweils nur ein Zugang der Bahnsteige entlang der L756 mit einer gesicherten Querung über die L756 zugänglich sein und zwar der Zugang, der zum Knotenpunkt hin ausgerichtet ist. Der andere Zugang wird nur über den nördlichen Geh-/Radweg erreichbar sein.

„Sind an den neuen Haltestellen auch Lautsprecher vorhanden, damit Fahrgäste frühzeitig informiert werden, wenn eine Bahn ausfällt oder ein Schienenersatzverkehr fährt?“

Eine kundenfreundliche Information an Haltestellen ist ein Ziel der Planung. Die genaue Haltestellenausstattung zur Kundeninformation, seien es Lautsprecher, Ticketautomaten oder digitale Fahrgastinformationen, für die StadtBahn-Haltestelle der Mobilitätslinie, sowie für weitere Haltestellen im Bestand, wird zurzeit von moBiel noch geprüft.

„Warum werden die Haltestellen nicht als Mittelbahnsteige angelegt?“

Für die gesamte Länge der L756 sind die StadtBahn-Trasse und deren Haltestellen in nördlicher Seitenlage geplant. Die Hochbahnsteige entlang der L756 werden als Seitenbahnsteige, rechts und links der StadtBahn-Trasse umgesetzt werden. Seitenbahnsteige beanspruchen nämlich bei einer StadtBahn-Trasse in Seitenlage weniger Querschnittsbreite.

Thema Nahverkehrskonzept

„Warum werden nicht Elektrobusse als Verlängerung der Linie 1 nach Sennestadt eingesetzt?“

Die Kapazität und der Komfort der neuen Vamos-StadtBahnen ist nicht mit Bussen, egal welche Antriebsart, zu vergleichen beziehungsweise zu erreichen. Denn StadtBahnen werden durch die zeitgemäße Trassierung auch bei höheren Geschwindigkeiten gleichmäßig und komfortabel in den Gleisen geführt.

Auch kann die StadtBahn, durch den hohen Anteil an eigener Trasse, am Kfz-Rückstau durch etwaige Unfälle oder Störungen vorbeifahren. Ein Bus stünde weiterhin im Stau.

„Wann und wie wird Dalbke, besonders das Gewerbegebiet, angebunden?“

Mit dem neuen, zur StadtBahn ergänzenden, Busnetz in Sennestadt erhält Dalbke zwei 30-Minutentakt-Anbindungen: die schwarze Linie verbindet Sennestadt mit Lipperreihe und Oerlinghausen und die grüne Linie Sennestadt über Heideblümchen mit Schloss Holte-Stukenbrock. Das Gewerbegebiet wird mit der grünen Linie erschlossen.



„Wie wirtschaftlich ist die Mobilitätslinie? Wie wird dies nachgewiesen?“

Neben der Schließung der Mobilitätslücke für die Sennestadt ist die Wirtschaftlichkeit eines unserer zentralen Anliegen. Bereits in einer frühen Phase der Vorplanung hat ein Gutachter die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit des Vorhabens festgestellt.

Begleitend zur Vorplanung und Entwurfsplanung wird eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, die insbesondere die finanziellen Auswirkungen und den jeweiligen Nutzen der Trassenvarianten untersucht und gegenüberstellt. Die Vorzugsvariante "Am Stadion/ Alsterweg", die im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Nahverkehrskonzept des Bielefelder Südens festgelegt wurde, weist ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Im Zuge der Konkretisierung der Planung wird ab der Entwurfsplanung eine sogenannte „Standardisierte Bewertung“ durchgeführt. In dieser werden nach einem bundesweit einheitlichen Verfahren die gesamtwirtschaftlichen Kosten und der Nutzen des Projektes ermittelt. Der Nachweis, dass der Nutzen über den Kosten liegt, ist erforderlich, damit das Projekt aus Bundesmitteln finanziert werden kann.

„Wie ist die Verknüpfung zwischen StadtBahn und Senne-Bahn zukünftig angedacht? Werden zukünftig diese Verkehrsmittel nicht miteinander konkurrieren?“

Ziel des in 2021 entwickelten Nahverkehrskonzeptes für den Bielefelder Süden ist, das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs zu stärken. Beispielsweise bewirken die Querverbindungen durch die neuen Bus-Linien, die sowohl die StadtBahn als auch die Senne-Bahn miteinander verbinden, eine Erhöhung der Fahrgastzahlen für beide Verkehrsmittel.

Somit wird eine Verkehrswende unter Einbezug aller öffentlichen Verkehrsangebote vorangetrieben.

„Wird die StadtBahn mit dem Betriebshof Sennestadt verbunden?“

Der Betriebshof Sennestadt ist ein Busbetriebshof und dient der Abstellung und Wartung neuer und moderner Busse. Somit kann ein Großteil der heutigen Bus-Linien im Bielefelder Süden von Sennestadt aus versorgt werden.

Die StadtBahnen der Mobilitätslinie sollen nicht auf diesem Betriebshof abgestellt werden. Für deren Abstellung werden Anlagen auf dem Standort der aktuellen Wendeschleife in Senne untersucht und deren Wartung soll weiterhin auf dem StadtBahn-Betriebshof in Sieker erfolgen.

„Steht der Endpunkt der Vorzugsvariante "Am Stadion/Alsterweg" und seine Ausgestaltung mittlerweile fest?“

Der Standort wird aktuell noch im Detail untersucht. Bei der Bewertung der möglichen Standorte werden sowohl bauliche, als auch verkehrliche und Umweltkriterien berücksichtigt. Daher erfolgt die Bewertung der möglichen Endpunkte gemeinsam mit dem Bauamt, dem Umweltamt und dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld.

Sicher ist, dass die Bahnen am Endpunkt keine raumgreifende Wendeschleife benötigen werden. Es wird eine sogenannte Stumpfwende mit Weichen geplant. Somit kann der Endpunkt gut in das heutige Stadtbild integriert und der Flächenverbrauch minimiert werden.

Sobald eine Vorzugsvariante für den Endpunkt feststeht wird diese veröffentlicht.



„Welche Standorte entlang der L756 werden für P+R Parkplätze untersucht? Wovon ist die Wahl des Standortes abhängig?“

Im Rahmen der Planungen der Mobilitätslinie werden zurzeit drei mögliche Standorte für Park + Ride Parkplätze entlang der L756 untersucht:

- Aktueller P+R Parkplatz an der Friedhofstraße (südlich der heutigen Endhaltestelle Senne)
- P+R Parkplatz in der Nähe der Haltestelle Kamphof
- P+R Parkplatz in der Nähe der Haltestelle Kreuzkirche

Die möglichen Standorte werden sowohl verkehrlich mit der Berechnung der notwendigen Kapazität anhand des Verkehrsmodells (berechnete Tagesbelastung), als auch baulich (u.a. Anzahl/ mögliche Anordnung der Stellplätze, Berücksichtigung von Umweltbelangen) untersucht. Sobald die Ergebnisse dieser Untersuchung vorliegen, werden moBiel und das Amt für Verkehr diese veröffentlichen.

Thema Planungsparameter StadtBahn

„Warum kann die StadtBahn nicht die Autobahnbrücke in Mittellage unterqueren?“

In dem Autobahnabschnitt kann die StadtBahn nur in Nordlage die Autobahnbrücke unterqueren. Denn so kann die StadtBahn unabhängig von den Zu- und Abfahrten zur und von der Autobahn A2 sowie unter den bestehenden Brücken in den nördlichen Brückenfeldern geführt werden.

Darüber hinaus ist das mittlere Brückenfeld ca. 23m breit und zurzeit durch fünf Fahrspuren und einem ca. 1m breiten Mittelstreifen belegt. Da in dem Autobahnabschnitt die Anzahl der Fahrspuren erhalten bleibt, ist es ohne einen kompletten Umbau der Brücke nicht möglich, innerhalb dieses mittleren Brückenfeldes zusätzlich zu den fünf existierenden Fahrspuren einen mittleren Bahnkörper zu integrieren.

Also wird die StadtBahn aus Platzgründen und zur unabhängigen Führung der Autobahn-Zu- und Abfahrten die Autobahnbrücke in Nordlage unterqueren.

„Wird die StadtBahn-Verlängerung so gebaut, dass die breiten Vamos-Fahrzeuge fahren können?“

Die StadtBahnen vom Typ Vamos sollen langfristig auf allen Linien in Bielefeld fahren. Die Mobilitätslinie nach Sennestadt wird deshalb so geplant, dass der Vamos dort fahren kann. Dazu müssen noch einige Streckenabschnitte in Brackwede und in der Innenstadt verbreitert werden. Diese Planungen treiben wir ebenso wie die Mobilitätslinie stark voran, denn unsere Altfahrzeuge werden sukzessive gegen Neufahrzeuge ausgetauscht.

Thema Planungsprozess

„Wenn Straßen.NRW der optimierten Planung nicht zustimmt, heißt es, dass am Ende doch die Planung von 2019 genehmigt werden könnte und dann doch mehr Grunderwerb notwendig wäre?“

Die Abwägung zwischen den Anforderungen von Straßen.NRW und der aktuellen städtischen Planung wurde von der Stadt Bielefeld und moBiel fachlich begründet. Auch in dem später stattfindenden Planfeststellungsverfahren werden alle Belange durch die Bezirksregierung Detmold abgewogen. Die Stadt Bielefeld und moBiel sehen durch die optimierte Planung der Abwägung im Planfeststellungsverfahren positiver entgegen, als



mit der Planung von 2019, da nun eine höhere Akzeptanz, weniger Betroffenheit und die verbesserte Radverkehrsführung erzielt wurde. Somit arbeiten die Stadt Bielefeld und moBiel an der optimierten Planung weiter, um diese zur Planfeststellung einreichen zu können. Die finale Abwägung und Entscheidung für eine Planfeststellung trifft dann die Bezirksregierung Detmold unter Berücksichtigung aller Belange.

„Inwiefern besteht zurzeit noch Dissens zwischen Straßen.NRW und der städtischen Planung?“

Für die Planung entlang der L756 ist ein Kompromiss zwischen den Anforderungen an eine leistungsfähige Landesstraße mit regionaler Bedeutung und einer stadtgestalterischen Umgestaltung der Straße im Sinne der beschlossenen Mobilitätsstrategie, besonders in den Ortslagen Senne und Sennestadt, zu finden. Die optimierte Vorplanung ist grundsätzlich eine konsensfähige Planung. Allerdings existieren noch ein paar Punkte, die nicht final mit Straßen.NRW abgestimmt sind.

Da die L756 aktuell als Autobahn-Umleitungsstrecke ausgewiesen ist, fordert Straßen.NRW eine 8,50 Meter asphaltierte oder asphaltierbare Breite im Straßenquerschnitt. Müsste künftig die Straße saniert oder andere Arbeiten durchgeführt werden, wäre diese Breite notwendig, um den Verkehr an der Baustelle vorbeiführen zu können.

Bei Realisierung der hier vorgestellten Querschnittsaufteilung würde die L756 für den Zeitraum der Sanierungen hingegen vollständig gesperrt und eine andere Umleitung ausgewiesen werden. Seit März 2021 sind die Kommunen für die Autobahn-Umleitungsstrecken zuständig. Eine Umlegung der Autobahnbedarfsumleitung im Sanierungsfall der L756 bewertet das Amt für Verkehr als vertretbar und sieht daher nicht den Ausnahmefall einer Sanierung als bemessungsrelevant für den allgemeinen Querschnitt der Landesstraße. Deshalb berücksichtigt die optimierte Vorplanung in den Ortslagen Senne und Sennestadt eine Fahrbahnbreite von 7 Metern.

Darüber hinaus fordert Straßen.NRW für die Ortslagen Senne und Sennestadt einen Querschnitt nach Entwurfsklasse 3 nach den Richtlinien für die Anlage von Landesstraße an, das heißt ein Regelquerschnitt von 11 Metern mit 2*3,50m breiten Fahrspuren, beidseitig 50 cm Trennstreifen, jeweils 1,50m Bankett und daran angrenzend Geh-/Radwege. Diese Forderung entspricht nicht der Klassifizierung der Straße laut der Stadt Bielefeld und dem politischen Auftrag einer stadtvträglichen Straßengestaltung in den Ortslage Senne und Sennestadt. Daher weichen die vorgestellten Querschnitte der optimierten Planung von den Forderungen von Straßen.NRW ab und es herrscht noch kein Konsens zu diesem Punkt.

„Gibt es zu der Planung eine 3D-Simulation wie das ganze aussehen könnte?“

In diesem frühen Stadium der Planung ist eine 3D-Simulation noch nicht vorhanden. Allerdings könnte eine solche Modellierung in der Detailplanung erarbeitet werden.

„Wie werden Lärmschutzmaßnahmen bei der Planung berücksichtigt bzw. wann werden diese umgesetzt?“

Der Lärm und Emissionsschutz für die Anwohner:innen ist moBiel ein wichtiges Anliegen. Nach der Entwurfsplanung wird moBiel detaillierte Lärm- und Erschütterungsgutachten von externen Gutachtern vorlegen müssen, die u.a. auch die Überprüfung der Gebäude entlang der Trasse und, wenn nötig, geeignete Maßnahmen zur Lärmreduktion beinhalten werden. Es gibt eindeutige gesetzliche Bestimmungen zum Lärmschutz, welche die Mobilitätslinie einhalten wird. Dabei gibt es viele Möglichkeiten, wie der Lärmschutz umgesetzt werden kann, wie zum Beispiel der Bau von Rasengleisen, elastischer Schienenlagerung, Einsatz von Schmieranlagen oder auch der Einbau von Schallschutz vor



oder an Gebäuden. Welche Lösungen umgesetzt werden hängt von der jeweiligen Örtlichkeit und Machbarkeit ab. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden dann alle Planungen zum Thema Lärmschutz und deren Wirkungen detailliert überprüft und von der zuständigen Behörde in der Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) als Auflage aufgenommen.

„Wann wird die Linie gebaut?“

moBiel und die Stadt Bielefeld arbeiten mit Hochdruck daran, den nächsten Planungsschritt, die Entwurfsplanung, ab Mitte 2022 voranzubringen und die Bürgerbeteiligung dazu durchzuführen. Danach folgt mit der Erstellung der Genehmigungsplanung ein weiterer Schritt, um das Genehmigungsverfahren, das Planfeststellungsverfahren, einleiten zu können. Für dieses Verfahren ist die Bezirksregierung Detmold als zuständige Behörde verantwortlich. Wie lange das Planfeststellungsverfahren andauert, ist zu diesem Zeitpunkt nicht vorherzusagen.

Nach Erteilung der Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) kann dann die Ausschreibung der Bauleistungen und nach der Vergabe der Bau selbst beginnen.

„Wer trifft im Planfeststellungsverfahren eine Entscheidung zwischen den Anforderungen von Straßen.NRW und der städtischen Planung?“

Das Planfeststellungsverfahren leitet die Bezirksregierung Detmold. Die finale Abwägung und Entscheidung für eine Planfeststellung trifft dann die Bezirksregierung Detmold unter Berücksichtigung aller Belange.

Thema Straßenbau/ Straßenplanung

„Kann die StadtBahn die Autobahnbrücke unterqueren?“

Im Rahmen der Vorplanung wurde die Unterquerung der Brücken (Am Schießstand und Autobahnbrücke) entlang der L756 auf Machbarkeit geprüft und diese Machbarkeitsstudie wurde mit der Stadt Bielefeld und Straßen.NRW abgestimmt. Es wurde untersucht, ob die Platzverhältnisse und auch die Statik der Brücke eine Unterquerung der StadtBahn zulassen. Ergebnis dieser Vorplanung ist, dass eine Unterquerung der Brücken entlang der L756 grundsätzlich machbar ist. Eine Detaillierung der Lösungsansätze wird in der Entwurfsplanung zwischen der Autobahn GmbH, als neuer Baulastträger der Autobahnbrücke, Straßen.NRW, der Stadt Bielefeld und moBiel weiter geprüft und abgestimmt. Entlang der gesamten L756 (Paderborner Straße/Brackweder Straße) wird die Mobilitätslinie auf einer eigenen Trasse in nördlicher Seitenlage geplant.

Die StadtBahn kann somit unabhängig von den Zu- und Abfahrten zur und von der Autobahn A2 besser unter den bestehenden Brücken in den nördlichen Brückenfeldern geführt werden.

„Wenn die StadtBahn in nördlicher Seitenlage fährt, wie werden die Grundstücke nördlich der L756 zukünftig angeschlossen?“

Für die Privatzufahrten in den Ortslagen Senne und Sennestadt sind sichere Querungen über die StadtBahn-Trasse oberstes Ziel von moBiel. Somit soll grundsätzlich die Anbindung der Grundstücke nördlich der L756 über den verbreiteten nördlichen Geh-/Radweg, der dann für Anlieger:innen freigegeben wird, erfolgen. Die Querung über die StadtBahn-Trasse findet dann signalisiert und gebündelt an der nächsten Kreuzung statt. Dieser grundsätzliche Lösungsansatz wurde in den Querschnittbreiten der Vorplanung berücksichtigt und mit den Anwohner:innen diskutiert. Dies soll im Einzelfall in der Entwurfsplanung detailliert geplant werden.



„Wird auch in der Ortslage Sennestadt Tempo 70 gelten? Widerspricht das nicht dem Insek (Integratives Stadtentwicklungskonzept)?“

Entlang der L756 wird zurzeit, auch in der Ortslage Sennestadt, mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h sowohl für die StadBahn, als auch für den Straßenverkehr geplant.

Der politische Auftrag vom Stadtentwicklungsausschuss vom Juni 2018, bei der Planung der Mobilitätslinie die Geschwindigkeit auf Tempo 50 in den Ortslagen Senne und Sennestadt zu reduzieren sowie die Ziele des INSEK-Programms (Integratives Stadtentwicklungskonzept) und der Klimaschutzsiedlung Schillinggelände zu integrieren, wurden fachlich wie folgt untersucht.

Grundsätzlich setzt die StVO (Straßenverkehrsordnung) enge Grenzen für Geschwindigkeitsbeschränkungen. Gemäß § 45 Abs. 9 StVO dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) nur angeordnet werden, wenn auf Grund der örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. Die Brackweder Str./ Paderborner Str. ist geradlinig und dient durch ihre Verkehrsfunktion als Landesstraße L756 der sicheren und leistungsfähigen Abwicklung der überörtlichen Verkehre. Darüber hinaus ist ein auffälliges Unfallbild nicht gegeben, so dass eine zwingende Notwendigkeit zur Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h nicht gegeben ist und auch vom Baulastträger nicht unterstützt werden würde.

Dementgegen konnten andere Ziele des INSEKs, wie zum Beispiel der Rückbau auf 2-Fahrs Spuren und oberirdische Fußgängerquerungen, für die Ortslage Sennestadt berücksichtigt werden.

„Werden bei der Bemessung der Straßenverkehrsanlagen (z.B. Anzahl der Spuren) die heutigen Verkehrszahlen oder die zukünftigen, unter Berücksichtigung der beschlossenen Mobilitätsstrategie, hinterlegt?“

Für die Bemessung der Straßenverkehrsanlagen liegen sowohl aktuelle Verkehrszahlen, als auch die Prognose-Verkehrszahlen für das Jahr 2030, das heißt die in Jahr 2030 zu erwartende Verkehrszahlen, wenn alle politisch beschlossene Maßnahmen für das Gesamtgebiet Stadt Bielefeld umgesetzt worden sind, vor. Für die Bemessung der Verkehrsanlagen werden mehrere Szenarien berücksichtigt. Das erzielte Szenario beinhaltet nur 50% der aktuellen Verkehrsbelastungen laut beschlossener Mobilitätsstrategie sowie den Ausbau der Radverkehrsanlagen und die StadBahn-Verlängerung.

„Sind 3m als gemeinsamen Geh-/Radweg nicht zu schmal, um Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden?“

Der 3 Meter breite Geh-/Radweg ist eine Kompromisslösung für einen Teilabschnitt der Ortslage Senne, um die Betroffenheit in private Flächen nicht zu vergrößern. Mit 3 Metern ist die Mindestbreite von 2,70m für einen gemeinsamen Geh-/Radweg an einer Hauptroute der Kategorie I laut Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld übertroffen. Darüber hinaus soll dieser gemeinsame Geh-/Radweg, sobald dies vor Ort ohne zusätzlichen Flächenverbrauch möglich ist, verbreitert werden, um den Komfort für die Radfahrer:innen zu erhöhen.

„Warum wurde die Ramsbrockringbrücke in Sennestadt saniert, wenn dann in einigen Jahren der Kreisverkehr kommt?“

Bei der Ramsbrockringbrücke wurde in 2021 ausschließlich die Dichtigkeit saniert. Die Sanierung der Ramsbrockringbrücke war notwendig, um dieses Bauwerke bis zum Bau der StadBahn-Verlängerung zu ertüchtigen.