

Bürgerinformation Sennestadt Hans-Ehrenberg-Schule 2. Dezember 2019

Teilnehmer: 151 (ohne moBiel)

Bürgerfragen

- Wie lange wird die Entwurfs- / Genehmigungsplanung dauern und die sieht der Zeitplan aus?
 - Der weitere Zeitplan sieht vor, dass ab Mitte 2020 die Entwurfsplanung für die gesamte Strecke startet, ab Mitte 2021 beginnt die Genehmigungsplanung. Im Anschluss daran steht das Planfeststellungsverfahren. Dafür ist aktuell aber noch kein verlässlicher Zeitpunkt zu nennen.

- Die Förderfähigkeit ist abhängig von den Fahrgastzahlen, d.h. die Stadtbahntrasse soll durch die Sennestadt Nord verlaufen, aber die Planung geht nur bis zur Kreuzkirche. Das steht im Widerspruch zu den vorherigen Aussagen.
 - Die aktuelle Planung verläuft entlang der L756. Es ist aber nicht geplant, dass die Stadtbahn an der Kreuzkirche endet. Der weitere Verlauf wird im Rahmen des Nahverkehrskonzeptes erarbeitet.

- Ist die Weiterfahrt beschlossen? Wieso werden die Bürger überhaupt noch gefragt?
 - Die Planung sieht vor, dass die Stadtbahn durch die Sennestadt Nord verläuft. Die Bürger können / sollen sich an der Trassenfindung durch Sennestadt Nord im Rahmen des Nahverkehrskonzeptes beteiligen.

- Welchen Einfluss hat das Erarbeiten eines Nahverkehrskonzeptes für Senne und Sennestadt mit den Bürgern auf die Abstimmung mit Straßen.NRW?
 - Zunächst keine. Die Vorplanung entlang der L756 ist mit Straßen.NRW abgestimmt.

- Sind die Fördergelder schon bewilligt?
 - Nein, dem Zuwendungsgeber muss zunächst die Gesamtplanung vorgelegt werden (d.h. inkl. Trassenführung durch Sennestadt).

- Soll die Stadtbahn-Linie Richtung Nord oder Süd weitergeführt werden?
 - Die Stadtbahn soll in Richtung Norden weiterlaufen. Für die gesamte Sennestadt soll aber ein ergänzendes Buskonzept (in Zusammenarbeit mit den Bürgern) erarbeitet werden.

- Wie sind Haltestellen im 4-spurigen Bereich geplant?
 - *Verweis auf die Visualisierung in der Präsentation.*

- Der Radfahrer ist nur durch einen Farbstrich vom Verkehr getrennt. Die Führung über einen Radfahrstreifen ist aufgrund des Verkehrsaufkommen nach ERA nicht rechtmäßig.
 - Wenn der Radfahrer auf dem Hochbord geführt wird, werden entlang der L756 zwei bis vier Meter mehr Eingriffe benötigt, da dadurch die Fahrbahn nicht schmaler wird, sondern der Radweg in der Breite dazukommt. Daher mussten zwischen Straßen.NRW, moBiel und der Stadt Bielefeld Abwägungen stattfinden und Kompromisse im Querschnitt eingegangen werden. Die Straßenplanung und der Querschnitt an sich sind gemäß RAL richtlinienkonform.

- Ist die Haltestelle Kamphof abhängig von der geplanten P+R-Anlage?
 - Eine Verkehrssimulation betrachtet auch das Fahrgastaufkommen. Heute wäre eine Haltestelle ohne P+R-Platz nicht wirtschaftlich, aber es ist noch keine finale Entscheidung gefallen. Es soll aber keine Verschlechterung zu heute geben und die gesamte Mobilität in Senne und Sennestadt wird im Nahverkehrskonzept betrachtet.

- Wieso werden die Geh- und Radwege nicht zusammengelegt?
 - Ein Zusammenlegen der Geh- und Radwege hätte zur Folge, dass zwei bis vier Meter mehr Eingriffe in private Grundstücke nötig sind, da dadurch die Fahrbahn nicht schmaler wird, sondern der Radweg in der Breite dazukommt.

- Ist die Unterquerung der Brücken mit der Stadtbahn möglich?
 - Sowohl die Brücke „Am Schießstand“ als auch die Autobahnbrücke wurden auf eine Unterquerung geprüft. Die Stadtbahn kann die Brücken unterqueren. Weitere Details werden in der Entwurfsplanung geplant und geprüft.

- Wie wird mit den privaten Ausfahrten der Anlieger an der L756 umgegangen?
 - Es wird zukünftig keine direkten Ausfahrten auf die L756 geben, da diese sonst signalisiert werden müssten. Es sind aber Anliegerfahrbahnen oder eine rückwärtige Erschließung geplant, sodass die Erreichbarkeit gewährleistet ist.

- Wie breit müsste ein Geh- / Radweg und der entsprechende Sicherheitsstreifen sein?
 - Ein Geh-/Radweg ist drei Meter (und aufwärts) breit. Der Sicherheitsstreifen ist je nach Verkehrslage 0,5 – 0,75 Meter breit. Bei Tempo 70 ist ein Sicherheitsstreifen von 0,75 Meter einzuplanen.

- Wie wollen Sie sicherstellen, dass das Gemeinwohl (Stadtbahn) vor das Einzelwohl gestellt wird?
 - Das ist Bestandteil der Planfeststellung und liegt in Händen der Bezirksregierung Detmold. Im Zweifelsfall liegt das Gemeinwohl über dem Einzelwohl.
- Wie gehen Sie mit Einzelschicksalen und möglichen Klagen um?
 - Unser Ziel ist es, mit jedem Betroffenen eine Einigung / Lösung zu finden. Falls uns das nicht gelingt, so werden Klagen im Planfeststellungsverfahren von der Bezirksregierung Detmold geklärt.
- Warum muss man an der Eikelmannkreuzung die Straße vom familia kommend dreimal queren, um zur Haltestelle zu kommen?
 - Die L756 vor dem familia ist 5-spurig und die Mittelinsel zu klein, um eine Querung zu ermöglichen. Die Vorplanung bezieht sich aktuell auf die Abstimmung zum Umbau der Kreuzung zwischen AfV und Straßen.NRW. Der Umbau soll 2020 starten, um die Kreuzung zu entlasten. Die Fußgängerquerungen sind aber weiterhin in Prüfung, auch an der Eikelmannkreuzung.
- Wie wird mit der Fußgängerunterquerung / dem Tunnel an der Eikelmannkreuzung verfahren?
 - Es ist geplant, dass die Unterquerung zurückgebaut wird, sodass die oberirdische Querung möglich ist.
- Die Fußgängerampeln legen den Verkehr auf der L756 komplett lahm.
 - Die Fußgängerquerungen benutzen an den Knotenpunkten die Ampeln im Bestand; es sind keine neuen Fußgängerampeln geplant.
- Für die Stadtbahn ist Rasengleis vorgesehen. Wer kümmert sich um den Rasen und wie teuer ist das?
 - Die Kosten können noch nicht abgeschätzt werden, Rasengleis ist aber förderfähig. Zur Instandhaltung und Rasenpflege haben wir Erfahrungen von anderen Stellen im Bielefelder Raum.
- Wie soll der Busverkehr verlaufen?
 - Dies ist Teil des Nahverkehrskonzepts.
- Ist der Stadtbahnausbau wirtschaftlich? Sind alternative Verkehrsmittel, wie Elektrobusse, nicht wirtschaftlicher? Wie lange soll der Umbau dauern?
 - Die Wirtschaftlichkeit ist Teil der weiteren Planung und muss der Bezirksregierung Detmold nachgewiesen werden (Nutzen-Kosten-Untersuchung). Als Verkehrsmittel ist die neue Vamos-Generation geplant. Dafür muss das Netz an einigen Stellen noch ausgebaut werden. moBiel hat vor kurzem Hybridbusse angeschafft, behält aber natürlich auch die weitere Entwicklung zum Thema Nachhaltigkeit im

Auge. Wie lange der Umbau dauern soll, ist zum jetzigen Zeitpunkt in der Vorplanung noch nicht abzuschätzen.

- Ist die L756 nach dem Umbau bzw. teilweisen Rückbau auf zwei Spuren leistungsfähig genug, insbesondere wenn die Autobahn voll ist?
 - Eine Verkehrszählung im Mai 2019 hat ergeben, dass der Rückbau der L756 auf zwei Spuren in Ortslage möglich ist. Zusätzlich wird in der Entwurfsplanung eine Verkehrssimulation durchgeführt, um die Leistungsfähigkeit der L756 genauer zu untersuchen.

- Ist das ganze Netz der Linie 1 Vamos-tauglich?
 - Aktuell ist die Linie 1 noch nicht Vamos-tauglich. moBiel arbeitet aber daran, das gesamte Streckennetz für die Vamos-Züge tauglich zu machen.

- Welche Risiken sehen Sie im Zeitplan?
 - Die Planung bzw. Abstimmung mit Straßen.NRW und Genehmigungen haben immer ein bisschen Zeitrisiko. Wir versuchen die Risiken durch frühe Beteiligung zu minimieren.