

Mitteilung an Bezirksvertretung Sennestadt zur Sitzung am 24.11.2022

An 163

Das Amt für Verkehr teilt in Abstimmung mit moBiel zur Anfrage „Stadtbahn nach Sennestadt – Linienführung und Grunderwerb“ mit der Drucksachenummer 5135/2020-2025 mit:

1. Wieviel Grunderwerb wäre in Sennestadt nötig, wenn die Linie 1 bis zur Württemberger Allee weitergeführt würde? Im Vergleich zu den derzeitigen Planungen mit der Endstation am Alsterweg.

Die Weiterführung der Linie 1 bis zur Württemberger Allee ist bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung im Jahr 2021 negativ ausgefallen und wird deswegen nicht weiterverfolgt. Bei einer Weiterführung der Linie 1 bis zur Württemberger Allee wäre im oberen Bereich der Elbeallee weniger Grunderwerb erforderlich als in der Vorzugsvariante, da im Bereich des Hochbahnsteiges Alsterweg kein besonderer Bahnkörper erforderlich wäre. Allerdings wären bei einer Streckenführung bis zur Württemberger Allee zusätzlich Eingriffe in den Wald notwendig.

2. Ist auch eine Variante geprüft worden, die eine Linie 1 bis zur Württemberger Allee führt ohne oder mit nur geringem Eingriff in den Wald? Die also eine Streckenführung größtenteils im Straßenraum auf dem Senner Hellweg vorsieht. Wenn nein, warum nicht?

Das Abbiegen der StadtBahn von der Elbeallee in den Senner Hellweg und vom Senner Hellweg in die Württemberger Allee ist im Straßenraum mit den für die StadtBahn geltenden Trassierungsrichtlinien (Mindestradien) nicht möglich. Es müssten hierfür Gebäude an der Ecke Elbeallee/Senner Hellweg oder Senner Hellweg/Württemberger Allee abgerissen werden. Deswegen wurde damals die Führung der Gleise im Wald parallel zum Senner Hellweg gewählt.

3. Warum wird die Linie 1 ab Haltestelle Ehrenbergplatz oder Travestraße nicht 1-spurig fortgeführt?

Die Mobilitätslinie nach Sennestadt wird zweigleisig geplant. Nur so kann eine attraktive und zuverlässige StadtBahn-Verbindung im 10-Minuten-Takt geschaffen werden. Eine Eingleisigkeit in Sennestadt Nord würde darüber hinaus keinen Platz sparen. Denn um eingleisig in beide Richtungen fahren zu können, bräuchte die StadtBahn einen besonderen Bahnkörper getrennt von den Fahrspuren für den Kfz-Verkehr. Ansonsten würde die StadtBahn in Falschfahrt auf einer Fahrspur fahren. Dies ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zulässig und auch nicht sinnvoll. Eine eingleisige Führung benötigt aufgrund des besonderen Bahnkörpers einen insgesamt ca. 3,8 Meter breiteren Querschnitt als ein zweigleisiger straßenbündiger Bahnkörper, bei dem die StadtBahn mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam geführt wird.

i.A.

Lewald