

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Beirat für Behindertenfragen	24.05.2023	öffentlich
Bezirksvertretung Senne	25.05.2023	öffentlich
Bezirksvertretung Sennestadt	01.06.2023	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	06.06.2023	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	15.06.2023	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Abschluss der Vorplanung zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 nach Sennestadt (Mobilitätslinie)</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.04 ÖPNV</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>Keine Auswirkungen</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>Kostentragung entsprechend der Vereinbarung über Regelungen zur gesellschaftlichen Finanzierung des ÖPNV in Bielefeld</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>Bezirksvertretung Senne, 20.01.2022, TOP 9, Drucks.-Nr. 3066/2020-2025 Bezirksvertretung Sennestadt, 27.01.2022, TOP 15, Drucks.-Nr. 3066/2020-2025 Stadtentwicklungsausschuss, 08.03.2022, TOP 15, Drucks.-Nr. 3485/2020-2025 Stadtentwicklungsausschuss, 25.10.2022, TOP 12, Drucks.-Nr. 4815/2020-2025 Bezirksvertretung Sennestadt, 27.10.2022, TOP 14, Drucks.-Nr. 4815/2020-2025</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Der Beirat für Behindertenfragen und der Stadtentwicklungsausschuss sowie die Bezirksvertretungen Senne und Sennestadt in Zuständigkeit für ihre Bezirke empfehlen, der Rat der Stadt Bielefeld beschließt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die durch moBiel und das Amt für Verkehr erstellte Vorplanung für die Mobilitätslinie wird als Grundlage für die Entwurfsplanung beschlossen. 2. Das Amt für Verkehr und moBiel werden beauftragt, auf der Vorplanung aufbauend die Entwurfsplanung mit folgenden Schwerpunkten weiterzuentwickeln: <ol style="list-style-type: none"> a) Weitere Optimierung der Straßenraumaufteilung entlang der L756, insbesondere in den Knotenpunktbereichen, zur Reduzierung des Flächenverbrauchs im Bereich der Ortslagen Senne und Sennestadt; b) Vertiefung der Planungen im Bereich Sennestadt Nord (Elbeallee und Endhaltestelle Alsterweg) vor dem Hintergrund der bisherigen Anregungen; c) Die in der Begründung aufgeführten Prüfaufträge werden umgesetzt;

d) Die Nutzen-Kosten-Untersuchung, auf der die Bewertung der Nahverkehrskonzept-Variante basiert, wird aufgrund geänderter gesetzlicher Regelungen aktualisiert. Sofern sich bei der aktualisierten Bewertung neben der Variante Alsterweg eine weitere Variante als tragfähig darstellt, wird diese im Rahmen der Entwurfsplanung vertieft untersucht.

Begründung:

Politischer Hintergrund:

Durch Ratsbeschluss vom 25.06.2015 (Drucksachen-Nr. 1710/2014-2020, Gemeinsamer Antrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernähe/Piraten vom 16.06.2015) hat moBiel als Projektträgerin den Auftrag bekommen, dass die Planungen für die Linie 1 (Mobilitätslinie) zu „einem konkreten Planfeststellungsbeschluss führen“ sollen.

Am 02.02.2016 hat der Stadtentwicklungsausschuss einstimmig beschlossen, diese Verlängerung in Anlehnung an den Bestand als Hochflursystem auszubilden (Drucksachen-Nr. 2570/2014-2020).

In den Sitzungen des Stadtentwicklungsausschusses sowie der Bezirksvertretungen Senne und Sennestadt wurde seit 2016 regelmäßig über aktuelle Fortschritte zur Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt informiert. Zunächst lag der Fokus hauptsächlich auf der Planung entlang der L756, worüber bis Ende 2019 regelmäßig informiert wurde. Zwischen 2019 und 2021 wurde an dem Nahverkehrskonzept mit Vorzugsvariante für den Endpunkt in Sennestadt gearbeitet, um final die Vorzugsvariante zum Nahverkehrskonzept am 27.09.2021 in einer Sondersitzung der Bezirksvertretungen Senne und Sennestadt sowie dem Stadtentwicklungsausschuss vorzustellen (Drucksachen-Nr.: 2179/2020-2025).

Über die optimierte Vorplanung entlang der L756 wurde zuletzt am 20.01.2022 in der Bezirksvertretung Senne und am 27.01.2022 in der Bezirksvertretung Sennestadt sowie am 08.03.2022 im Stadtentwicklungsausschuss informiert (Drucksachen-Nr.: 3485/2020-2025).

Über die anschließende Planung für Sennestadt Nord wurde am 25.10.2022 im Stadtentwicklungsausschuss sowie am 20.10.2022 in der Bezirksvertretung Sennestadt informiert (Drucksachen-Nr.: 4815/2020-2025).

Nahverkehrskonzept und Vorzugsvariante:

Die Vorplanung der Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt wurde in 2023 beendet und eine favorisierte Trassenvariante definiert. Neben dem Stadtbahnausbau ist es Ziel, auch die Belange des übrigen ÖPNV und anderer Angebote zu berücksichtigen. Bei der Entwicklung eines multimodalen Nahverkehrskonzepts für Senne und Sennestadt wurden die Bürgerinnen und Bürger im Juni und Juli 2020 umfangreich beteiligt. Die gesammelten Ideen der qualitativ methodisch als auch quantitativ erfolgreichen Bürgerbeteiligung wurden von dem externen Gutachterbüro Rambøll aus Karlsruhe zu einem Gesamtkonzept zusammengefügt und standardisiert bewertet.

14 Stadtbahnvarianten und zwei Untervarianten wurden aus den Bürgervorschlägen erarbeitet (bspw. Varianten zum Bahnhof Sennestadt, nach Dalbke oder eine Linienführung analog zur heutigen Buslinie 135 im Norden Sennestadts). Die Interessen der Fahrgäste, der Allgemeinheit, der Stadt sowie betriebliche Aspekte wurden berücksichtigt und bewertet (siehe Bewertungsmatrix in Anlage 1). Die besten Bewertungen haben dabei die StadtBahn-Varianten „Kreuzkirche“, „Am Stadion / Alsterweg“, „Württembergische Allee“ und die „Splitt-Variante Rheinallee-Württembergische Allee“ erhalten. Das Buskonzept wurde jeweils auf die Endpunkte der Stadtbahn unter Berücksichtigung der Essenz der Bürgervorschläge abgestimmt.

Die vier Nahverkehrskonzeptvarianten wurden mit Hilfe eines *Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahren* (FAR-Verfahren) im Detail bewertet.

Nach dieser Bewertung kommt die Variante „Am Stadion/Alsterweg“ auf Platz 1 und ist somit die Vorzugsvariante für die Weiterplanung (siehe Bewertungsmatrix in Anlage 2).

In dieser Vorzugsvariante fährt die StadtBahn entlang der L756 bis zur Haltestelle Kreuzkirche und führt dann vom Sennestadtring über die Elbeallee bis zum Endpunkt im Bereich "Am Stadion / Alsterweg" mit insgesamt drei Haltestellen in der nördlichen Sennestadt.

Bei der Erstellung des Nahverkehrskonzeptes und der Vorstellung der Ergebnisse der Vorzugsvariante wurde die Öffentlichkeit und die Politik kontinuierlich eingebunden. Die Vorzugsvariante "Am Stadion/Alsterweg" wurde im Herbst 2021 öffentlich vorgestellt. Eine Dokumentation dieses Beteiligungsprozesses wird auf der Internetseite der moBiel „www.mobiel.de/mobilitaetslinie“ gepflegt.

Die Baukosten für die Vorzugsvariante lassen sich in diesem sehr frühen Planungsstadium nur grob abschätzen. Die Baukosten inkl. sämtlicher Anpassungsarbeiten der Infrastruktur werden derzeit in einer Größenordnung von etwa 140 Mio. € geschätzt, wobei mit inflationären Veränderungen bis zur Baudurchführung zu rechnen sind.

Diese Baukosten werden durch den Bund und das Land mit einem Fördersatz von bis zu 95 % gefördert.

Vorplanung Sennestadt Nord:

Der genaue Standort des Endpunktes und der anderen Haltestellen sowie die Gestaltung der Elbeallee wurden im Rahmen der Vorplanung von moBiel und der Stadt Bielefeld im Jahr 2022 untersucht.

Für die Bewertung des exakten Endpunktstandortes wurden vier Varianten im Bereich der Haltestelle „Am Stadion“ im Grünzug sowie fünf Varianten im Bereich der Haltestelle „Alsterweg“ an der Kreuzung Elbeallee/Senner Hellweg untersucht. Diese Varianten wurden unter Betrachtung von Umwelt-, Bau- und Verkehrsbelangen durch die zuständigen Ämter der Stadt Bielefeld und moBiel bewertet. Der Standort Alsterweg mit der Haltestelle und Wendeanlage in der Elbeallee wird favorisiert und weiter untersucht (siehe Bewertung mit Übersichtsplänen in Anlage 3). Der favorisierte Endpunkt sieht eine zweigleisige Kopfwendeanlage auf besonderem Bahnkörper mit Weichenkreuz südlich der Haltestelle vor. Dies ist eine platzsparende und betriebseffiziente Lösung.

Die StadtBahn verkehrt in der Elbeallee straßenbündig. Um den Konflikt "Radfahrer-Schiene" zu vermeiden, wird in der Elbeallee eine Führung des Radverkehrs auf dem Hochbord vorgesehen. Ein von Bäumen gelockerter Parkstreifen ist in der südlichen Elbeallee bis zum Bodeweg vorgesehen (siehe Querschnitte im Anhang). In der Elbeallee sind drei Mittelbahnsteige im neuen Design geplant (Ehrenbergplatz, Travestraße und Alsterweg). Trotz platzsparender Querschnitte sind laut aktuellem Stand circa zehn Grundstücke durch die Planung betroffen. Mit den betroffenen Eigentümer:innen haben moBiel und die Stadt Bielefeld Ende 2022 aktiv zu diesem frühen Planungszeitpunkt den Dialog aufgenommen. Zusätzlich hat eine Vorstellung in der Politik und der Öffentlichkeit stattgefunden.

Die zukünftige Gestaltung des Zentrums von Sennestadt und die Integration der StadtBahn-Haltestellen gemäß vorliegender Vorplanung in Sennestadt werden im Rahmen des INSEK-Rahmenplans „Städtebauliche Integration der StadtBahn“ unter Federführung des Bauamts der Stadt Bielefeld untersucht werden.

Vorplanung L756:

Die L756 soll auf einen zweispurigen Querschnitt mit Ausnahme des Abschnittes von der Eikelmannkreuzung bis zur Buschkampkreuzung jeweils inkl. der knotenpunktbedingten Aufweitungen zurückgebaut werden. Der Abschnitt zwischen Buschkampkreuzung und Eikelmannkreuzung bleibt vierstreifig, da dort der *Durchschnittliche Tägliche Verkehr* (DTV) zwischen 24.000 und 32.000 Kfz/24h und somit über dem Anhaltswert aus der *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen* - RASt 06 liegt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich in diesem Abschnitt die Autobahnzufahrten befinden. Als Anhaltswert der RASt 06 gilt, dass zweistreifige Straßen eine Kapazität von 1.400 bis 2.200 Kfz/h haben, also einen DTV von bis zu 22.000 Kfz/24h. In der Ortslage Senne wird gemäß Verkehrsmodell der Stadt Bielefeld für das Jahr 2030 ein DTV

von ca. 14.000 bis 15.000 Kfz/24h und in Sennestadt ein DTV von ca. 12.000 bis 15.000 Kfz/24h erwartet.

Diese Werte liegen deutlich unterhalb des Anhaltswerts aus der RAS 06, die L756 bleibt damit trotz abschnittsweiser Reduzierung der Fahrstreifen weiterhin leistungsfähig. Straßen.NRW hat daher als Baulastträger diesem Rückbau zugestimmt.

Darüber hinaus ist die L756 momentan als Autobahnbedarfsumleitungsstrecke ausgewiesen. Als zuständige Behörde für die Anordnung der Autobahnbedarfsumleitung sieht das Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld keine querschnittsrelevanten Anforderungen an die Planung der L756 in Verbindung mit der beabsichtigten Stadtbahnplanung für geplante Baumaßnahmen auf der L756. Somit könnte im Sanierungsfall der L756 die Autobahnbedarfsumleitung temporär umgelegt werden. Im Falle einer ungeplanten Sperrung der Autobahn sind die verkehrlichen Beeinträchtigungen auf den Umleitungsstrecken temporär hinnehmbar.

Die Vorplanung der Mobilitätslinie entlang der Landesstraße L756, mit Radfahrstreifen und entsprechend der Planungsparameter von Straßen.NRW, wurde 2019 der Politik und Öffentlichkeit vorgestellt. Seit dieser Veröffentlichung erreichten moBiel und das Amt für Verkehr eine Vielzahl von Rückmeldungen zu dieser Planung. Auch hatte die Bezirksvertretung Senne im Mai 2020 einen Beschluss für eine städtebaulich verträglichere Planung der Stadtbahnverlängerung gefasst. Das Amt für Verkehr und moBiel haben daraufhin die Planung wie folgt optimiert:

- a) Reduzierung der Betroffenheiten in der Ortslage Senne durch eine Optimierung der Querschnittsbreite;
- b) Radverkehrsführung auf Hochbord, kompatibel mit den Qualitätsstandards des Bielefelder Radverkehrskonzepts und Ermöglichung des Beidrichtungsverkehrs;
- c) Stadteinwärts Linksabbiegen in die Bretonische Straße wird wieder gegenüber dem zwischenzeitlichen Planungsstand ermöglicht.

Durch die Optimierung der Querschnittsaufteilung konnte darüber hinaus die Intensität der Betroffenheit reduziert werden. Es sind laut aktuellem Stand der Planung ca. 55 Grundstücke entlang der L756 mit Grunderwerb oder mit einer veränderten Grundstücksanbindung betroffen. Mit den betroffenen Eigentümer:innen haben moBiel und die Stadt Bielefeld aktiv in 2019 und erneut in 2022 den Dialog gesucht. Die Akzeptanz für das Projekt ist durch die Minimierung der Betroffenheit bei den meisten Eigentümer:innen gestiegen. Nach Abschluss der offenen Prüfaufträge zur Detailplanung und Anbindung der Grundstücke im Rahmen der Entwurfsplanung wird erneut Kontakt mit den betroffenen Eigentümer:innen gesucht.

Die optimierte Vorplanung wurde Anfang 2022 in der Politik und in der Öffentlichkeit vorgestellt (siehe Querschnitte in Anlage 4).

Neue standardisierte Bewertung:

Mitte 2022 wurde die neue Verfahrensanleitung zur *standardisierten Bewertung* (Standi 2016+) veröffentlicht und ist seitdem verpflichtend anzuwenden. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung, auf dem die Variantenuntersuchung des Nahverkehrskonzeptes basiert, wurde bereits im Jahr 2021 mit der Standi 2016 abgeschlossen. Durch die neue Standi 2016+ kommt es zu einer Erleichterung der Darstellung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit und auch zu einer allgemeinen Verfahrensvereinfachung. Zusätzlich werden die Faktoren Klimaschutz, Verkehrsverlagerung und Daseinsvorsorge stärker gewichtet, sodass nun wesentlich bessere Fördermöglichkeiten nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geboten werden. Diese Fördermittel des Bundes sind zweckgebunden und stehen nur für den Ausbau der Schieneninfrastruktur zur Verfügung. Durch den Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit ist sichergestellt, dass die Investitionen einen positiven Einfluss auf die Stadt Bielefeld haben und somit allen Bürgerinnen und Bürgern zu Gute kommen.

Ferner fließen nun auch weiche Komponenten mit in die Bewertung ein, z.B. die Unannehmlichkeiten des Umstiegs, Kapazitätsengpässe in der Hauptverkehrszeit, Einschränkungen in der Betriebsqualität und Wahrnehmung des Verkehrssystems aus

Kundensicht. Es gibt Anwendungsbeispiele die darlegen, dass die neue Verfahrensanleitung zur standardisierten Bewertung im Vergleich zur vorherigen Version einen höheren Nutzen erzielt.

Die *Nutzen-Kosten-Untersuchung* (NKU) für die vier Planungsvarianten zur Stadtbahnverlängerung nach Sennestadt soll dementsprechend aktualisiert werden. Durch diese Neuberechnung kann sich das bisherige Ergebnis der NKU und die damit verbundene Bewertung der Planungsvarianten verändern. Somit könnte es zu einer neuen, ggfs. abweichenden Bewertung der Vorzugsvariante kommen: Es wird davon ausgegangen, dass die Variante "Württembergische Allee" im Rahmen der Standi 2016+ einen Wert über 1 erzielen und somit wirtschaftlich werden könnte. Die Wirtschaftlichkeit (Investitionen) war bisher bei dieser Variante das am schlechtesten bewertete Kriterium. Somit könnte sich mit einer Aktualisierung der NKU die Vorzugsvariante sowie die Höchstpunktzahl in der Bewertungsmatrix signifikant verändern.

Ausblick:

Aus dem Nahverkehrskonzept ergeben sich folgende Prüfaufträge:

- a) Überprüfung der Linienführungen in der Senne und Sennestadt im weiteren Verfahren entsprechend der Anregungen und ggf. Optimierung (Bsp. Linienführung 36, On-Demand-Gebiet „Anton“)
- b) Überprüfen eines möglichen Vorlaufkonzepts von Teilen des Nahverkehrskonzeptes
- c) Untersuchung zu P+R-Anlagen (Kapazitätsbedarf, Lage und Gestaltung) in Senne und Sennestadt: u.a. Anfrage der SPD in der Bezirksvertretung Senne vom 17.02.2022 mit Drucksachen-Nr.: 3355/2020-2025

Aus der Vorplanung in der Sennestadt Nord ergeben sich folgende fachliche Prüfaufträge:

- a) Planungshinweise und Prüfaufträge der AG SpuReN (= Arbeitsgruppe Straßenplanung und Radverkehr einschließlich Nahverkehr, Planungsfachgremium des Stadtentwicklungsausschusses) zur Planung im Allgemeinen und zur oberen Elbeallee: Erwähnung auf S.3 in der Informationsvorlage „Mobilitätslinie (Stadtbahnverlängerung Linie 1 nach Sennestadt): Ergebnisse zur Straßenraumgestaltung und zum Endpunkt in Sennestadt Nord“ mit Drucksachen-Nr.: 4815/2020-2025 in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 25.10.2022 und in der Bezirksvertretung Sennestadt am 27.10.2022
- b) INSEK-Rahmenplan „Städtebauliche Einbindung der StadtBahn“ mit zukünftiger Gestaltung des Zentrums: Erwähnung auf S.3/4 in der Informationsvorlage „Mobilitätslinie (Stadtbahnverlängerung Linie 1 nach Sennestadt): Ergebnisse zur Straßenraumgestaltung und zum Endpunkt in Sennestadt Nord“ mit Drucksachen-Nr.: 4815/2020-2025 in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 25.10.2022 und in der Bezirksvertretung Sennestadt am 27.10.2022
- c) Parkraumuntersuchung rund um die Elbeallee zur Betrachtung des zukünftigen Bedarfs und Angebots an Parkraum bei der Stadtbahnverlängerung: Erwähnung auf S.4 in der Informationsvorlage „Mobilitätslinie (Stadtbahnverlängerung Linie 1 nach Sennestadt): Ergebnisse zur Straßenraumgestaltung und zum Endpunkt in Sennestadt Nord“ mit Drucksachen-Nr.: 4815/2020-2025 in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 25.10.2022 und in der Bezirksvertretung Sennestadt am 27.10.2022
- d) Ggfs. Weiterplanung bis zur Württembergische Allee: u.a. Anfrage der SPD in der Bezirksvertretung Sennestadt vom 24.11.2022 mit Drucksachen-Nr.: 5135/2020-2025

Aus der Vorplanung entlang der L756 ergeben sich folgende fachliche Prüfaufträge:

- a) Detailprüfung der Gestaltung und Dimensionierung der Knotenpunkte sowie die daraus resultierende Verkehrsaufteilung in den Nebenstraßen: u.a. Beschluss in der Bezirksvertretung Sennestadt zum Rückbau der L756 (im Bereich Sennestadt) vom 04.03.2021 mit der Drucksachen-Nr.: 0820/2020-2025

- b) Gestaltung der für Anlieger freigegebenen Geh-/Radwege und Anbindung an den Knotenpunkten, Erschließungsmöglichkeiten der Grundstücke als Ersatz für die heute bestehenden Zufahrten zur L 756

Darüber hinaus soll die Nutzen-Kosten-Untersuchung, auf dem die Bewertung der Nahverkehrskonzept-Variante basiert, Neuberechnet werden und die Bewertung der Variante aktualisiert werden.

Diese Prüfaufträge sowie die Weiterplanung der vorgestellten Vorzugsvariante und die Umweltverträglichkeitsprüfungen werden in der Entwurfsplanung erfolgen. Diese wird Mitte 2023 nach diesem Ratsbeschluss beginnen, gefolgt von der Genehmigungsplanung. Die für diese Planungsphasen anfallenden Kosten werden ebenfalls vom Land NRW gefördert. Die übrigen Kosten sind von der moBiel bzw. gem. der Vereinbarung über Regelungen zur gesellschaftsrechtlichen Finanzierung des ÖPNV in Bielefeld von der Stadt Bielefeld zu tragen. Ein kontinuierlicher und transparenter Dialog mit der Politik, den Anwohner:innen und der Öffentlichkeit bleibt ein wichtiges Anliegen. Daher werden die Stadt Bielefeld und moBiel wieder informieren, sobald Ergebnisse für die oben genannten Prüfaufträge vorliegen. Ziel bleibt ein erfolgreiches Planfeststellungsverfahren mit Einreichung der Unterlagen ab Ende 2024.

Mit der nachhaltigen Mobilitätsstrategie verfolgt Bielefeld die Notwendigkeit, verstärkt ambitionierte Maßnahmen zur Förderung von Alternativen zur PKW-Nutzung zu ergreifen sowie die emissionsarme Mobilität und den Umweltverbund zu fördern. Der Ausbau des ÖPNV spielt dabei eine entscheidende Rolle.

Die Verlängerung der StadtBahn-Linie 1 ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Verkehrswende, denn es ist endlich möglich, die grundlegende Mobilitätslücke im Bielefelder Süden zu schließen, die Sennestadt an das StadtBahn-Netz anzuschließen und damit den Ausbau des ÖPNV entscheidend voranzutreiben. Dadurch wird eine direkte, schnelle und klimafreundliche Verbindung geschaffen, die einerseits einen deutlichen Mobilitäts- und Komfortgewinn für die Einwohner und Einwohnerinnen in Sennestadt und Senne ins Stadtzentrum schafft und andererseits einen attraktiven Nahverkehr zur Arbeit oder zu Schulen in Senne und Sennestadt ermöglicht. Ebenfalls ergeben sich durch den Umstieg vom eigenen PKW auf die attraktive neue Mobilitätslinie Entlastungen für die Straßen in Brackwede sowie Senne-Buschkamp und Sennestadt. Die Stadtteile werden daher zusätzlich auch an Lebensqualität gewinnen.

Auch die Nachbarkommunen Gütersloh, Oerlinghausen und Schloß Holte-Stukenbrock werden von der verbesserten Anbindung an die Bielefelder Innenstadt profitieren, denn dieses Angebot wird auch einen Mehrwert für Berufspendler darstellen - gekoppelt an moderne Park + Ride - Möglichkeiten. Insofern ist die Verlängerung der Stadtbahn-Linie 1 ein weiterer wichtiger Schritt für die Verlagerung der Pendlerverkehre auf klimafreundliche Mobilität, dem weitere folgen werden.

Hinweis zu den Anlagen:

Die Anlagen sind aufgrund von Lesbarkeit und Kosten digital in Ratsinformationssystem abgelegt. Bei Bedarf können diese in Papierform vorgelegt werden.

Beigeordneter

Adamski