

## Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Mitte</b>	25.01.2018	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Schildesche</b>	18.01.2018	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	30.01.2018	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Brackwede</b>	01.03.2018	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)
<b>Erneuerung der DB Brücken Von- der - Recke - Straße, Schildescher Straße und Schillerstraße in Bielefeld Schienenersatzverkehr sowie verkehrliche und bauliche Auswirkungen</b>
Betroffene Produktgruppe
11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen
Keine
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan
Keine
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)
BV Mitte, 14.03.2013, TOP 9, BV Schildesche, 21.03.2013, TOP 6, StEA, 09.04.2013, TOP 9, Drs.-Nr.: 5428/2009-2014, BV Mitte, 10.10.13, TOP 13, StEA, 05.11.13, TOP 12, Drs.-Nr.: 6303/2009-2014, BV Mitte 14.11.2013 u. StEA 03.12.2017 Drs.-Nr.:6465/2009-2014
<b>Sachverhalt:</b>
Die Bezirksvertretungen Mitte und Schildesche sowie der Stadtentwicklungsausschuss nehmen die Ausführungen der Verwaltung mit den inhaltlichen Schwerpunkten
<b>-Situationsbeschreibung und Darstellung des Schienenersatzverkehrs</b> <b>-Bauliche Anpassungsarbeiten (Joseph-Massolle-Straße und Bahnsteig 8)</b> <b>-Bautechnische Hinweise zum Brückenbau</b> <b>-Verkehrsführung/Umleitungen</b>
zur Kenntnis.

## Begründung

### 1. Situationsbeschreibung und Darstellung des Schienenersatzverkehrs

Ab dem 15. Juni 2018 führt die DB Netz Bauarbeiten an drei Brücken rund um den Bielefelder Hauptbahnhof aus. Die Brücken werden in **jeweils 2 Bauabschnitten** erneuert, um zumindest reduzierte Bahnverkehre zu ermöglichen. Dazu wird im ersten Bauabschnitt (bis März 2019) die Güterverkehrsstrecke zwischen Herford und Brackwede gesperrt. (**s. Anlage1**) Davon direkt betroffen (da auf der Güterbahn verkehrend) sind die **Sennebahn RB 74** und **der Haller-Willem RB 75**. Beide Linien fallen im Abschnitt Bielefeld Hbf. – Brackwede aus. Als Ersatz werden den Fahrgästen SEV-Busse angeboten, die zwischen Quelle und Bielefeld Hbf. sowie zwischen Sennestadt und Bielefeld Hbf. verkehren. Während der Vorlesungszeit ist außerdem ein Buspendel zwischen Brackwede und Universität vorgesehen.

Die Busse aus Quelle und Sennestadt sollen über den OWD bzw. A33 – OWD zum Boulevard (nicht zum Bahnhofsvorplatz) fahren. Hierfür werden die dort vorhandenen Haltebuchten genutzt und in Abstimmung zwischen dem VVOWL und der Stadt Bielefeld Anpassungen getätigt, um den SEV dort abwickeln zu können, siehe hierzu Ziffer 2 .

Parallel zur Beeinträchtigung zwischen Brackwede und Bielefeld werden auch die Gleisanschlüsse in Richtung Bielefeld Ost / Lage gesperrt. Da dadurch keine unabhängige Ein- und Ausfahrt aus dem Bielefelder Hbf. für die **Linien RB 73 und RE 82** möglich ist, kann nur die RB 73 in geänderter Fahrlage Bielefeld Hbf. bedienen. Die Abfahrtszeiten der RB 73 mussten um 10 bzw. 11 min später verschoben werden; die RE 82 muss leider zwischen Lage und Bielefeld Hbf. ausfallen.

Als Ersatzkonzept möchte man den Fahrgästen entgegenkommen und bietet Folgendes an: Für den Ausfall der RE 82 zwischen Lage und Bielefeld ist ein SEV-Bus vorgesehen, der die Halte Bahnhof Lage, Oerlinghausen Bahnhof sowie Sieker (Stadtbahn) bedient. Der Bus ist nur für die Hauptverkehrszeit angedacht und erfüllt eher die Funktion einer kapazitiven Entlastung der weiterhin verkehrenden Linie RB 73. Da der Großteil der Fahrgäste auf der Relation Detmold – Bielefeld pendelt, möchte man den Betroffenen mit einer zusätzlichen SEV-Linie eine weitere Alternative bieten. Es ist vorgesehen, dass der Bus die Halte Detmold Bf – Oerlinghausen Markt – Sieker (Stadtbahn) bedient.

Die Abstimmungen zwischen den keolis/eurobahn (als zuständigen Besteller des SEV) und moBiel bezüglich der Nutzung der Anlage in Sieker und dem Verweis auf die Stadtbahn laufen derzeit. Auch Abstimmungen zwischen dem VVOWL, keolis, moBiel und weiteren betroffenen Busverkehrsunternehmen, dessen Busverkehre an die Schiene anschließen, finden parallel statt.

An die erste Bauphase schließt sich direkt im Anschluss daran die Bauphase II im März 2019 an. Abgeschlossen sollen die Baumaßnahmen dann im Oktober 2019 sein. Die Auswirkungen in dieser Zeit verhandelt der VVOWL derzeit noch mit DB Netz.

Ebenso soll im Jahr 2019 an mehreren Brücken rund um den Knoten Lage gebaut werden. Auch hier laufen die Verhandlungen noch. Der VVOWL ist bemüht, die Einschränkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten.

### 2. Bauliche Anpassungsarbeiten

In der **Joseph- Massolle Straße** sollen seitliche Busbuchten für mind. 9 Busse geschaffen werden, um den Umleitungsverkehr in der Straße in beiden Richtungen aufrecht zu erhalten. Es werden bereits vorhandene seitliche Buchten zum Abstellen von 7 Bussen herangezogen. Zusätzlich sollen auf etwa 70 m Länge im Bereich der Senkrechtparkstände Busbuchten für 2-3 weitere Busse geschaffen werden. (**s. Anlage 2**)

Dazu werden sechs vorhandene Bäume und die Aufpflasterungen neben den Parkständen entfernt. Das Natursteinpflaster wird aufgenommen und die Fläche provisorisch asphaltiert. Zum

rückwärtigen Radweg wird ein durchgehender Schutzstreifen von ca. 1,5 m angelegt, um beim Ein- und Ausstieg einen Sicherheitsabstand zum Radweg zu erhalten.

Nach Abschluss der DB Arbeiten werden sämtliche Provisorien wieder entfernt und der **ursprüngliche Zustand mit neuen Bäumen** wieder hergerichtet.

Die derzeit noch laufenden Verhandlungen mit dem VVOWL zielen darauf ab, dass die baulichen Maßnahmen für die Stadt Bielefeld **kostenneutral** bleiben.

### **3. Bautechnische Hinweise zum Brückenbau**

#### **Vorhabenträger**

Die DB NETZ AG Regionalbereich West als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ist Vorhabenträger für das Projekt Erneuerung der Eisenbahnüberführungen in Bielefeld. Sie hat die DB Engineering & Consulting GmbH, ehemals DB Projektbau GmbH, mit der Planung des Bauvorhabens beauftragt.

#### **3.1 Erneuerung EÜ Schildescher Straße**

Die Eisenbahnüberführung ( EÜ ) über die Schildescher Straße in Bielefeld besteht aus **4 Teilbrücken**, die nacheinander in den Jahren von 1847 bis 1906 erbaut wurden. Im Rahmen des Bauvorhabens "Erneuerung der EÜ Schildescher Straße" ist vorgesehen, die gesamte EÜ zu erneuern.

Aufgrund der Ergebnisse der letzten Begutachtung und Zustandsbewertung aus dem Jahr 2010, in der u.a. Schäden in Form von offenen Fugen und Rissen an der EÜ festgestellt wurden, sind alle Bauwerksteile in die schlechteste Zustandskategorie 4 eingeordnet worden. Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung ist daher unbedingt erforderlich.

#### **Wesentliche Kenndaten des neuen Bauwerkes**

Stützweite: 10,80 m

Lichte Höhe:  $\geq 4,70$  m

Bauart: Stahlbeton

#### **Bahnsteige**

Um den **Bahnhof Brake** im Bauabschnitt BA 2 weiterhin anfahren zu können wird ein Behelfsbahnsteig erforderlich. Dieser wird an Gleis 905 im Bereich des bestehenden Notbahnsteigs errichtet. Der Behelfsbahnsteig erhält eine Länge von 180 m und eine Breite von 2,50 m. Ein Zugang wird von der Waagestraße eingerichtet.

Im **Bahnhof Bielefeld** wird am Gleis 108 der vorhandene Bahnsteig, der zur Zeit eine Länge von 169m hat, verlängert auf 405m.

#### **Straßen und Wege**

Die Schildescher Straße bleibt in ihrer heutigen Lage erhalten. Im Einvernehmen mit der Stadt Bielefeld wird die lichte Höhe auf  $\geq 4,70$  m festgelegt. Die Schildescher Straße selbst und die Geh- bzw. Randwege werden nicht geändert.

#### **Baudurchführung**

Der Baubeginn für die Vorlaufarbeiten des Bauvorhabens ist voraussichtlich im März 2018.

Von diesem Zeitpunkt an, wird die EÜ in einer Gesamtbauzeit von ca. 21 Monaten erneuert. Der Bauablauf gliedert sich dabei wie folgt:

- Vorabmaßnahmen:** Anfang März 2018 – Mitte Juni 2018
- BA 1:** Gleis-Totalsperrung der Strecke 2990 (Mitte Juni 2018 – Mitte März 2019)
- BA 2:** Gleis-Totalsperrung der Strecke 1700 (Mitte März 2019 – Mitte Oktober 2019)

Vor Beginn der eigentlichen Erneuerung der EÜ Schildescher Straße sind Vorlaufarbeiten und Bauhilfsmaßnahmen für den BA 1 in einzelnen kleineren Sperrpausen durchzuführen. Alle Kabel, Leitungen und Kanäle werden in ihrer tatsächlichen Lage erkundet, verlängert und verlegt bzw. in ihrer Lage gesichert. Die Andienung der Baustelle kann sowohl von der Nowgorodstraße im Norden der EÜ, als auch von der Herforder Straße im Süden erfolgen.

Im ersten Bauabschnitt BA 1 werden zunächst die zweigleisige Strecke 2990, sowie die eingleisige Strecke 2981, für ca. 9 Monate voll gesperrt, um die Teilüberführungen in diesen Bereichen zu erneuern. Während dieser Zeit bleibt die Strecke 1700 in Betrieb und ermöglicht somit weiterhin die Überfahrt über die Schildescher Straße. Für den Abbruch des Bestandes und den Neubau der EÜ's, werden entsprechende Teilbaugruben ausgehoben.

### **3.2. Erneuerung EÜ Schillerstraße**

Bei der Erneuerung der EÜ Schillerstraße handelt es sich um die vollständige Erneuerung zweier nebeneinander liegender Eisenbahnbrücken aus dem Jahre 1916. Die zweispurige Schillerstraße kreuzt die Strecke 1700 (Hannover – Hamm (Westf.)) und 2990 (Minden (Westf.) – Hamm (Westf.)) mit dem Abstellgleis 370 .

Aufgrund des schlechten baulichen Zustandes der beiden Überbauten ist eine Erneuerung der Eisenbahnüberführung notwendig. Als Ergebnis einer Begutachtung und Zustandsbewertung aus dem Jahre 2010 wurden Schäden in Form von offenen Fugen, Rissen und erheblichen Abrostungen an den Stahlbauteilen erkannt.

Die vorhandene Eisenbahnüberführung über der Schillerstraße besteht aus zwei separaten Brückenbauwerken.

Auf dem südlichen Bauwerk verläuft die PZ-Strecke 1700. Es handelt sich dabei um eine Stahltrögbrücke mit zwei eingleisigen Überbauten. Die lichte Höhe liegt etwa bei 4,48 m bei einer lichten Weite von etwa 12,00 m.

Die Strecke 2990 und das Abstellgleis 370 befinden sich auf dem daneben stehenden Bauwerk. Der dreigleisige Überbau ist aus einem Gewölbe aus Ziegelmauerwerk bzw. Beton. Hier beträgt die maximale lichte Höhe etwa 6,70 m. Die lichte Weite beträgt ebenfalls etwa 12,00 m. Beide Bauwerke stammen aus den Jahren 1913 bis 1917.

#### **Straßen und Wege**

Die Schillerstraße bleibt in ihrer heutigen Lage erhalten. Die Ausbildung der Straße und der Gehwege wird nicht geändert. Die lichten Abmessungen der beiden Brücken werden beibehalten. Änderungen an der Straßeninfrastruktur werden nicht vorgenommen.

#### **Beschreibung des geplanten Zustandes**

Die Bahnstrecken auf der EÜ werden zunächst ohne Änderungen gegenüber der momentanen Bestandssituation in gleicher Lage wieder errichtet.

Im Zuge der Maßnahme wird an der bestehenden Anlage keine Änderung der Trassierung vorgenommen.

#### **Wesentliche Kenndaten der neuen Bauwerke**

Bauwerk (Strecke 1700)

Lichte Höhe Lh = ca. 4,21 m

Lichte Weite Lw = 12,00 m

Bauart: Stahltrög-Brücke

Bauwerk (Strecke 2290 und das Abstellgleis 370):

Lichte Höhe Lh = ca. 6,77 m

Lichte Weite Lw = 12,00 m

Stützweite L = 13,00 m

Bauart: Halbrahmen

Baustoffe Stahlbeton

## **Baudurchführung**

Baubeginn der Vorlaufarbeiten des Vorhabens ist voraussichtlich Anfang 2018.  
Die Gesamtbauzeit beträgt ca. 22 Monate und gliedert sich im Wesentlichen wie folgt:

**Vorabmaßnahmen:** Anfang Januar 2018 – Mitte Juni 2018

- BA 1:** Gleis-Totalsperrung der Strecke 2990 (Mitte Juni 2018 – Mitte März 2019)
- BA 2:** Gleis-Totalsperrung der Strecke 1700 (Mitte März 2019 – Mitte Oktober 2019)

Vor Beginn der Totalsperrung der Strecke 2990 sind Vorlaufarbeiten wie Freimachen des Baufeldes, Suchschachtungen, Leitungsverlegungen, Kampfmittelondierungen und Her-richten der BE-Flächen zu erledigen. Diese Arbeiten werden in vereinzelt Sperrpausen bzw. außerhalb von Gleissperrungen durchgeführt. Die Andienung der Baustelle kann über die Schillerstraße erfolgen.

Im ersten Bauabschnitt BA 1 wird die zweigleisige Strecke 2990 für ca. 9 Monate voll gesperrt. Die Strecke 1700 bleibt während dieser Zeit weiterhin in Betrieb und kann als Umfahrung genutzt werden.

Im Bauabschnitt BA 2 wird die Strecke 2990 nach Fertigstellung der neuen Überführung in Betrieb genommen und die Strecke 1700 gesperrt. Die vorhandene Stahltröglekonstruktion wird durch eine neue ersetzt. Die Inbetriebnahme ist für Ende Oktober 2019 geplant.

## **3.3 Erneuerung EÜ von-der-Recke Straße**

Aufgrund des vorhandenen Schadenbildes und der Zustandsbewertung der EÜ aus dem Jahr 2010 ist eine Erneuerung erforderlich. Die vorhandenen Schäden können beispielhaft in Form von offenen Fugen, Rissen und erhebliche Abrostungen an den Stahlbauteilen benannt werden.

### **Beschreibung des vorhandenen Zustandes**

Die Eisenbahnüberführung besteht aus vier voneinander getrennten, einfeldrigen Stahlgewölben aus dem Jahre 1911, die auf einem Widerlagerpaar aufgelagert sind.

### **Eisenbahnüberführung**

Die Bahnstrecken auf der EÜ werden zunächst ohne Änderungen gegenüber der momentanen Bestandssituation in gleicher Lage wieder errichtet. Da diese im Bestand einen zu geringen nicht regelkonformen Gleisabstand aufweisen, soll bei der Dimensionierung der neuen EÜ ein Gleisabstand nach Richtlinie von mindestens 4,00 m berücksichtigt werden.

### **Wesentliche Kenndaten des neuen Bauwerkes**

Lichte Weite (Iotrecht) LW = 12,0 m  
Lichte Durchfahrtshöhe LH ≥ 3,30 m

### **Straßen und Wege**

Die Von-der-Recke Straße bleibt in ihrer heutigen Lage erhalten. Die lichte Durchfahrtshöhe wird 3.70m betragen.

Vor dem Brückenbau sind umfangreiche Umlegungsarbeiten und Neuverlegungen im Bereich der Versorgungsleitungen notwendig. Der Baubeginn im Bereich der Versorgungsinfrastruktur ist auf Mitte Februar 2018 terminiert, um den Brückenabbruch zu ermöglichen. Nach Abschluss der Brückenerneuerung wird zum Erreichen der festgelegten Durchfahrtshöhe die Straße im vorhandenen Querschnitt - im Auftrag der DB-AG - auf einer Länge von ca. 100 m tiefer gelegt. Parallel wird der Regenwasserkanal erneuert.

### **Durchführung**

Die Erneuerung der EÜ von der Recke Str. wird im Mai 2018 (Versorgungsleitungsbau ab Mitte Februar 2018 unter Vollsperrung) beginnen und erfolgt in zwei Bauabschnitten, die jeweils eine Teilstreckenvollsperrung erfordern.

Vor Beginn der Teilstreckensperrung der Strecke 2990 sind Vorlaufarbeiten und Bauhilfs-

maßnahmen für BA 1 in einzelnen kleineren Sperrpausen durchzuführen. Alle Kabel, Leitungen und Kanäle werden in ihrer tatsächlichen Lage erkundet, verlängert und verlegt bzw. in ihrer Lage gesichert. Fahrleitungsmasten müssen den künftigen Gegebenheiten angepasst werden. Die Andienung der Baustelle kann über die Von-der-Recke-Straße erfolgen. Im ersten Bauabschnitt BA 1 wird die zweigleisige Strecke 2990 für ca. 9 Monate vollgesperrt. Die Strecke 1700 bleibt weiterhin in Betrieb und kann als Umfahrung genutzt werden. Es findet ein Teilabbruch des Bauwerks statt. Nach Fertigstellung des Teilrahmenbauwerks wird die Strecke 2990 in Betrieb genommen. Der Bauabschnitt BA 2 beginnt mit der Sperrung der Strecke 1700. Die Bauweiche in Brackwede wird vor Beginn des Bauabschnitts BA 2 hergestellt. Die Dauer der Sperrung der Strecke 1700 beträgt 7 Monate. Die Gesamtbauzeit beträgt ca. 20 Monate. Die Inbetriebnahme der Strecke 1700 ist für Ende 2019 geplant.

### **3.4 Stellungnahme der DB-AG zur Bauzeit**

Seitens der Stadt wurde in den vielen Abstimmungsgesprächen stets auf eine **Verkürzung der Bauzeit** hingewirkt. Abschließend hat die DB AG wie folgt hierzu Stellung bezogen:

*„Mit nur 2 Jahren Bauzeit für die Erneuerung der sanierungsbedürftigen Eisenbahnüberführungen (EÜen) Schillerstraße, Schildescher Straße und v.-d.-Recke-Straße hat die DB Netz AG sich neben der großen baulichen Herausforderung auch ein ambitioniertes Ziel für die terminliche Realisierung des Projektes gesetzt: Von der Erneuerung sind sämtliche Fachgewerke, wie die Leit- und Sicherungstechnik, die Oberleitung, Telekommunikationsanlagen, 50-Hz-Stromnetze und der Oberbau inkl. Weichen betroffen. Der vorübergehende Einbau von zwei Bauweichen sowie die Errichtung von drei Behelfsbahnsteigen im Raum Bielefeld ermöglichen die Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs.*

*Die komplexen Baumaßnahmen der drei EÜen innerhalb der örtlichen Besonderheiten soll für die betroffenen Anwohner, Verkehrsteilnehmer und Bürger Bielefelds kundenfreundlich und so kurz wie möglich vollzogen werden.“*

### **4.Verkehrsführungen** (Detaildarstellungen in den Anlagen 3 - 7)

Im Rahmen der integrierten Bündelung der DB-AG Maßnahmen werden die drei erneuerungsbedürftigen Eisenbahnüberführungen zeitgleich hergestellt. Eine gleichzeitige Sperrung aller drei Straßen ist somit erforderlich.

Der Informationsvorlage sind fünf Anlagen zur Verkehrsführung beigelegt. Diese beinhalten die Umleitungsstrecken für den Rad- und Fußverkehr, sowie die geplanten Umleitungsstrecken für den IV der drei Straßensperrungen.

**Voraussetzung für die Funktion der Umleitungsstrecken ist die Fertigstellung der Beckhausstraße zwischen Schildescher Straße und Brüggemannstraße und eine kleinteilige Umsetzung des Unfallschwerpunktes Mindener Straße, Am Güterbahnhof, Jöllenbecker Straße im Zuge der Vollsperrungen.**

Folgende Baumaßnahmen sind parallel zum Bau der EÜ's abzuwickeln:

- Bleichstraße zwischen Eckernkamp und Feldstraße Kanalbau 2018/2019
- Herforder Straße zwischen Feldstraße und Finkenstraße Fahrtrichtung stadtauswärts in den Sommerferien 2018
- Heeper Straße zwischen Kronenstr. und Viktoriastraße Straßenbau 2018
- Heeper Straße zwischen Huber Str. und Am Venn Kanal- und Straßenbau ab Herbst 2019
- August-Bebel-Straße Gleis-, Kanal-, Versorgungsleitungs- und Straßenbau ab 2. Hälfte 2019
- Paulusstraße Straßenbau (Asphaltoberbau) Sommer 2018 ca. 15 Werktagen.
- Schloßhofstraße Straßenbau ab 2019

- Voltmannstraße Straßenbau derzeit im Bau
- Verkehrsversuch Jahnplatz
- Breitbandausbau

Weitere Informationen erfolgen hierzu zeitnah mit der turnusgemäßen Vorlage zum Bauprogramm der Jahre 2018-2022.

**Schildescher Straße** ( Anlagen 3 + 4)

Im Rahmen der Sperrung Schildescher Straße wird der IV über die Brüggemannstraße, Beckhausstraße und Herforder Straße, sowie Feilenstraße, Am Güterbahnhof, Joseph-Massolle-Straße und Nowgorodstraße auf die Schildescher Straße umgeleitet.

Als großräumige Umfahrung kann auch der OWD genutzt werden.

Die Fußgänger werden über die Nahariyastraße, dann durch den Hbf zur J.-Massolle –Straße geführt. Diese Umleitung ist für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar. Der Radverkehr muss die großräumigere Umleitung über das Straßennetz nutzen.

**Schillerstraße** (Anlage 5)

Die Umleitung erfolgt über die Stadtheider Straße und die Beckhausstraße. Der LKW Verkehr muss aufgrund der Brückenhöhe Stadtheider Straße (3,60 m) die Beckhausstraße nutzen.

Die Fußgänger werden aus Richtung Herforder Straße über die Wegeverbindung bei Hs.Nr. 60 an der Schillerstraße zur Stadtheider Straße geführt. In der Gegenrichtung aus Richtung Engersche Straße über Bernhard-Mosberg-Straße , Stadtheider Straße bis zur Querverbindung bei Hs.Nr. 4/6. Die Radverkehrsumleitung muss über die Stadtheider Straße verlaufen.

**Von der Recke Straße** (Anlagen 6 + 7)

Die empfohlene Umleitung verläuft über das Johannistal Kirchdornberger Straße / Twellbachtal bzw. Dornberger Straße zurück zum Johannistal. Für den Zeitraum der Sperrung Voltmannstraße in Richtung Jöllenbecker Straße wird der IV über die

Schloßhofstraße und Melanchthonstraße zur Jöllenbecker Straße geführt. Diese Führung entfällt nach Fertigstellung der Straßenbaumaßnahme Voltmannstraße im Herbst 2018).

Der Rad- und Fußverkehr wird über die Crüwellstraße. (alte) Stapenhorststr. Alfred-Bozi-Straße geführt. Hier steht für Fußgänger alternativ die Tunnelverbindung Wertherstraße / Abrecht-Delius-Weg zur Verfügung.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)	
-----------------------------------	--