

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	01.07.2025	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Baustellenmanagement**Betroffene Produktgruppe**

11.12.01 öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan**Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)**

Rat, 05.06.2025, 3.8 (öffentlich), 10365/2020-2025, 10463/2020-2025

Sachverhalt:

Die Stadt Bielefeld befindet sich aktuell in einem großdimensionalen Transformationsprozess, der sich insbesondere auf die Gebiete Mobilität und Infrastruktur massiv auswirkt.

Hervorgerufen sowohl durch Maßnahmen zur Klima- und Verkehrswende, als auch zum dauerhaften Erhalt der bisherigen Verkehrswege und der Leitungs- und Kanalbestände (Modernisierung und Instandhaltung) stehen in den kommenden Jahren Baumaßnahmen in einer Größenordnung an, die das Maß der letzten Jahre deutlich übersteigen. Diese Maßnahmen sind zwingend erforderlich, um die Daseinsvorsorge für Bielefeld sicherzustellen und das Oberzentrum Bielefeld fit für die Zukunft zu gestalten. Neben den Klimaaspekten sind sicherlich auch Standortfaktoren und Konkurrenzfähigkeit zu nennen.

Es ist davon auszugehen, dass sich die bisherige Anzahl von etwa 5.500 Eingriffen in den Straßenraum langfristig auf etwa 8.000 im Jahr erhöhen wird.

Schon zum jetzigen Zeitpunkt befindet sich das verfügbare Straßennetz mit etwa 1.200 km Netzlänge an der Belastungsgrenze. Neben der Erhöhung der Anzahl der Eingriffe wird auch die Intensität der jeweiligen Eingriffe zunehmen. Diese Entwicklung stellt daher eine besondere Herausforderung dar und zwingt zu einer weiteren Optimierung und gegebenenfalls Modifizierung des Baustellenmanagements.

Diese Punkte wurden im 1. Verkehrsgipfel am 11.06.2025 unter der Leitung von Herrn OB Clausen aufgenommen und führten zu folgenden Überlegungen, die im weiteren Verlauf noch detaillierter bearbeitet werden sollen:

1. Allen Beteiligten ist es wichtig zu betonen, dass zu einer Baumaßnahme nicht das „Ob“, sondern das „Wie“ in Frage gestellt wird.
2. Bei der Koordination von Baumaßnahmen ist auf den Funktionserhalt wichtiger Hauptverkehrsachsen besondere Rücksicht zu nehmen. Parallelbaustellen sollen vermieden werden, ausgewiesene Umleitungsstrecken sollen unbelastet bleiben und Maßnahmen gebündelt durchgeführt werden.
3. Der Betrachtungszeitraum künftiger Baustellen soll auf etwa 10 Jahre ausgedehnt werden.
4. Die geplanten Baustellen sollen transparent dargestellt werden, Beteiligungsprozesse sollen erweitert werden.
5. Die Baustellenkommunikation soll erweitert werden, sowohl digital als auch direkt vor Ort.
6. Es sollte geprüft werden, ob als Bindeglied zwischen den Fachdienststellen und den politischen Gremien ein Beirat eingesetzt werden sollte. Dieser könnte beispielsweise aus Vertreter*innen der Ratsfraktionen und den Bezirksbürgermeister*innen bestehen.

Der koordinierenden Fachabteilung im Amt für Verkehr wird künftig eine erweiterte Bedeutung zukommen. Hier sollen sämtliche Baumaßnahmen im Straßenraum gebündelt und in eine optimierte Reihenfolge gebracht werden. Die künftige Koordination wird sich deutlich strategischer ausrichten und auch längerfristige Maßnahmen in den Fokus nehmen.

Zur Umsetzung dieser Ziele zählen eine bestmögliche Planung jeder Einzelmaßnahme, eine optimierte Einbindung in das Gesamtnetz und deren Maßnahmenfolgen und eine optimale bauliche Durchführung.

Diese Aspekte wurden bereits von den politischen Parteien aufgegriffen und in der Ratssitzung am 05.06.2025 behandelt. Dort wurde ein 13-Punkte-Katalog erstellt und als Prüfauftrag an die Verwaltung beschlossen.

Diese Punkte werden nachfolgend aufgeführt und nach erster Sichtung der Verwaltung kommentiert:

1. *Der Rat der Stadt Bielefeld beauftragt den Oberbürgermeister eine Koordinierungseinheit für das übergreifende Baustellenmanagement einzurichten. Die zentrale Baustellenkoordination auf Stadtebene ist zuständig für die frühzeitige Abstimmung sämtlicher Baumaßnahmen im Stadtgebiet – einschließlich der Maßnahmen von städtischen Tochtergesellschaften, Versorgern, Land und Bund. Die Teilnehmer des Verkehrsgipfels verpflichten sich zur Zusammenarbeit.*

Anmerkung der Verwaltung:

Zu dem Thema wurde seitens des Oberbürgermeisters am 11.06.2025 zu einem Verkehrsgipfel (Task Force) unter Beteiligung des Dezernenten Herrn Adamski, Vertreter*innen des Amtes für Verkehr, des Umweltbetriebes, der Stadtwerke Bielefeld und der moBiel, der BBVG und Straßen.NRW eingeladen.

Dieser Verkehrsgipfel wird unter der Leitung des Amtes für Verkehr künftig ein- bis zweimal jährlich beraten und die Baustellenkoordination auf Stadtebene federführend betreiben.

2. *Die Verwaltung wird beauftragt, eine strategische Verkehrsplanung mit dem Fokus auf langfristige Zielbilder und eine Priorisierung gemeinsam mit den Baulastträgern unter Beteiligung der Wirtschaft für die Infrastruktur- und Verkehrsplanung zu entwickeln. Hierbei kommt der transparenten und frühzeitigen aktiven Beteiligung der Stadtwerke Bielefeld eine besondere Bedeutung zu.*

Anmerkung der Verwaltung:

Bereits im Rahmen der ersten Task-Force Besprechung wurde der Aspekt der vorausschauenden Projektierung in den Fokus gerückt. Der bisherige Betrachtungsraum von etwa 3-5 Jahren wird auf 8-10 Jahre erweitert. Da in diesem Kontext neben Baumaßnahmen der Stadtwerke Bielefeld, dem UWB und weiteren Träger öffentlicher Belange (TöB) eine frühzeitigere Koordinierung stattfindet, können verkehrsplanerische Maßnahmen u.a. im Sinne der Mobilitätsstrategie oder der Aufrechterhaltung der bestehenden Infrastruktur frühzeitig angegangen werden. Durch dann paralleles Planen im Bereich der Versorgungsleitungen (unterirdisch), und der Verkehrsplanung (oberirdisch) können Synergien genutzt und Baumaßnahmen reduziert werden.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass längerfristige Projektbetrachtungen auch mit größerer Unschärfe verbunden sind und kurzfristige Havariefälle, sowie Aktivitäten von (privaten) Dritten zu Verschiebungen führen können.

3. *Die Stadt Bielefeld richtet eine zentrale, digitale Datenbank ein, in der sämtliche Infrastrukturprojekte, ob städtisch, privat, durch Versorger, Land oder Bund, kurz-, mittel- und langfristig erfasst werden. Diese Plattform dient als Grundlage für strategische Planungen, bessere Abstimmung zwischen Ämtern und mehr Transparenz gegenüber Politik und Öffentlichkeit. Hierbei ist die bestehende digitale Plattform (VMS) zur Baustellenkoordination im Rahmen einer ressortübergreifenden Strategie weiterzuentwickeln. Insbesondere sind dabei einheitliche digitale Schnittstellen für alle beteiligten Akteure (auch externe Versorgungsträger), eine vorausschauende, kartengestützte Planung auf Quartiersebene sowie eine zentrale Datenstruktur für den Austausch zwischen Verwaltung, Betrieben und Öffentlichkeit verbindlich vorzusehen und zügig umzusetzen. Nur mit vollständigem Überblick können Baustellen intelligent koordiniert und Verkehrsauswirkungen frühzeitig erkannt werden.*

Anmerkung der Verwaltung:

Schon heute besteht das Verkehrsmanagementsystem VMS bei der Stadt Bielefeld. Es wird aktuell vom Amt für Verkehr für Straßenbaumaßnahmen, vom Umweltbetrieb für Maßnahmen der Stadtentwässerung und von der Stadtwerke Bielefeld GmbH für Maßnahmen der Infrastruktur, sowie seitens der moBiEl für Gleisbauprojekte genutzt.

Es besteht ein transparenter Datenaustausch, der in Arbeitsbesprechungen regelmäßig abgeglichen wird.

Maßnahmen der unterschiedlichen Telekommunikationsbetreiber können aus wettbewerbsrechtlichen Gründen nicht in dieser transparenten Form abgebildet werden, hier liegen jeweils gesonderte Daten lediglich dem Amt für Verkehr vor.

Die Beteiligten Straßen.NRW, die Autobahn GmbH und die Deutsche Bahn sind nicht in den VMS-Austausch aufgenommen. Die von dort vorliegenden Baumaßnahmen liegen jedoch auch dem Amt für Verkehr vor, soweit sie gemeldet sind. Die Stadt wird unter Beteiligung der o.g. TöB's ein Lastenheft für die genannten Anforderungen entwickeln und mit dem Softwarehersteller von VMS in Kontakt treten, inwieweit eine Weiterentwicklung möglich ist. Darüber hinaus werden weitere Lösungen am Markt sondiert, die neben reiner Baustellenkoordination auch Belange einer Abbildung der täglichen Verkehrssituationen (Digitaler Zwilling) abbilden kann. Zur Steigerung transparenter Information werden Möglichkeiten einer App-Programmierung geprüft. Weiterhin sollen anhand von überarbeiteter, digitaler Prozesse die Meldung sowie die Bearbeitung von Baumaßnahmen vereinfacht werden, sodass ein optimierter Arbeitsablauf möglich ist.

4. *Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit den Maßnahmenträgern eine Belastungsgrenze für Baustellen in der Stadt Bielefeld zu definieren. Diese Grenze soll differenziert nach Innenstadt und Randbereichen ausgestaltet und mit den Interessen verschiedener Akteure abgeglichen werden. Die Belastungsgrenze soll künftig als Leitlinie für Bauprogramme und ihre Koordination dienen.*

Anmerkung der Verwaltung:

Schon heute werden disponible Maßnahmen, die sich in ausgewiesenen Umleitungsstrecken oder innerhalb der vereinbarten Aufgrabungssperre von fünf Jahren nach Fertigstellung einer Straße befinden, seitens der Baukoordination abgelehnt.

Künftig sollen diese Kriterien in einer Bewertungsmatrix aufgenommen werden. Die Priorisierung von Maßnahmen nimmt dann auch diese Aspekte auf.

Wesentliche Beurteilungskriterien werden sich aus der Intensität der baulichen Eingriffe und der verfügbaren Umleitungen ergeben. Darüber hinaus ist zu beachten, dass es sich lediglich um eine Leitlinie für die Baustellenkoordination handeln kann. Die Versorgungssicherheit (insbesondere SWB, UWB) muss weiterhin gewährleistet bleiben, ggf. sind dafür (auch mit politischer Rückendeckung) temporäre „Überbelastungen“ zu tolerieren.

Dennoch werden sich gegenseitige Beeinflussungen von Baumaßnahmen, geplante Maßnahmen privater Dritter und ein wiederholtes Eingreifen trotz aller Optimierung nicht vollständig vermeiden lassen.

5. *Die Stadt prüft gemeinsam mit den Teilnehmern des „Verkehrsgipfels“ den Einsatz KI-gestützter Systeme zur dynamischen Verkehrsführung bei Großbaustellen. Der Einsatz Künstlicher Intelligenz zur intelligenten Steuerung von Ampeln, Verbesserung der Umleitungen und Verkehrsströmen in Echtzeit, Vermeidung von Staus und Reduzierung von Ausweichverkehren stärkt die Leistungsfähigkeit auf den Umleitungsstrecken. Außerdem wird geprüft inwieweit der Einsatz KI-gestützter Systeme in das beschlossene neue Verkehrsleitsystem, das 2026 eingeführt werden soll, zur Verbesserung von Baustellenumleitungen und der Koordinierung von Ausweichverkehren beitragen kann.*

Anmerkung der Verwaltung:

Das Verkehrsleitsystem wird wie in Vorlage 10336/2020-2025 bereits beschrieben schrittweise in 2026 umgesetzt. Aufbauend auf dem modularen Ansatz sind dabei viele der o.g. Anforderungen zum Teil bereits im System erhalten. Es ist vorgesehen, aufbauend auf dem dann laufenden System weitere Aspekte zu implementieren. Hierzu gehören u.a. mobile LED-Anzeigen bei Baumaßnahmen, Konzipierung eines dynamischen Strategiemanagements, die bessere Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern sowie die frühzeitige dezidierte Information über Verkehrsstörungen (u.a. bei Baustellen). Im Bereich der Lichtsignalanlagen (LSA) soll die vorhandene Technik insoweit modernisiert werden, dass die Anlagen über C-IST (Cooperative Intelligent Transport Systems) verfügen und so eine Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmenden, sowie den Anbietern von Navigationssystemen (google, TomTom, Here, etc.) ermöglicht wird. Durch diese zu implementierende Schnittstelle können somit auch Hinweise auf die alternative Nutzung von u.a. ÖPNV oder Sharingprodukte bereitgestellt werden.

6. *Der „Verkehrsgipfel“ muss konkrete Vorschläge zur Verkürzung von Bauzeiten erarbeiten. Dabei sollen praxistaugliche Maßnahmen wie beispielsweise Mehrschichtbetrieb an neuralgischen Punkten, optimierte Koordination der Baugewerke sowie digitale Fortschrittskontrollen diskutiert und verbindlich verabredet werden.*

Anmerkung der Verwaltung:

Auch wenn dieses Thema schon häufiger thematisiert wurde, soll es grundlegend und umfassend geprüft werden. Hier stehen jedoch limitierende (*wirtschaftliche, steuer- und vergaberechtliche*) Aspekte entgegen, die sorgfältig abgewogen werden müssen. Einerseits sind die aktuellen Firmkapazitäten begrenzt, weshalb schon unter den üblichen Bauzeitvorgaben der Bewerberkreis häufig relativ gering ist. Bei der Forderung nach Mehrschichtbetrieb sind ferner auch die damit verbundene Mehrbelastung der Anlieger und Lärmschutzvorgaben zu beachten. Ein wesentlicher Beitrag zur optimierten Koordination setzt eine sorgfältig erstellte, umfassende Planung voraus, aus der das ganzheitliche Bausoll erkennbar und kalkulierbar ist. Weiterhin soll eine Überprüfung der aktuellen Prozesse erfolgen und ein Projektmanagement eingeführt werden. Der Begrenzung von „tiefbauspezifischen Unwägbarkeiten“ kommt hier eine Schlüsselrolle zu. Weiterhin werden Maßnahmen geprüft die zu einer besseren Instandhaltung der Infrastruktur führen sollen, sodass langwierige Baumaßnahmen vermindert werden können.

7. *Die Verwaltung wird zudem beauftragt, konkrete Möglichkeiten zur Beschleunigung von Baustellenmaßnahmen zu identifizieren, umzusetzen und in geeigneter Weise zu dokumentieren. Dazu zählen u. a. gebündelte Ausschreibungen, Nacht- oder Ferienarbeiten, standardisierte Abläufe sowie vertragliche Anreize zur Bauzeitverkürzung.*

Anmerkung der Verwaltung:

Es gelten die bereits dargelegten Hinweise aus Ziffer 6. Sofern sich Maßnahmen innerhalb einzelner Sparten oder auch verschiedener Beteiligter bündeln lassen, ist dieses in die Überlegungen aufzunehmen. Es kommt bei der Bündelung spartenübergreifender Maßnahmen jedoch auf die jeweils benötigte Bauzeit an und ob tatsächlich eine Gesamtbauzeitverkürzung zu erwarten ist und nicht unnötige Stillstandzeiten zu berücksichtigen sind. Eine koordinierende Rolle kann dabei jedoch das Amt für Verkehr einnehmen, sodass im Kontext eines Projektmanagements klare Vorgehensweisen und Termine verbindlich nachverfolgt werden.

Die Nutzung von Ferienzeiten wird schon heute aus Gründen der geringen Verkehrsbelastung gewählt und ist nur begrenzt erweiterbar. Auch die Ausdehnung auf Nachtzeiten stößt aufgrund von Lärmschutzvorgaben und erforderlicher Genehmigungen an Grenzen und ist u.U. mit Qualitätseinbußen verbunden.

Monetäre Anreize für Bauzeitverkürzungen werden insbesondere bei Zuschussmaßnahmen seitens der Fördermittelgeber kritisch gesehen. Auch denkbare Konventionalstrafen*) führen erfahrungsgemäß oft zur Nichtabgabe von Angeboten oder zu signifikante erhöhten Preisen für die Gewerke.

*) Kurzerklärung Konventionalstrafe = Eine Vertragsstrafe wird von zwei Vertragspartnern vereinbart, falls die genaue Einhaltung des Vertrages für den Auftraggeber besonders wichtig ist (zum Beispiel rechtzeitige Lieferung oder Baufertigstellung). Der Gläubiger der Vertragsstrafe (z. B. die Stadt Bielefeld als Auftraggeberin) muss nicht nachweisen, dass ein Schaden entstanden ist. Er hat bei entsprechender Vereinbarung Anspruch auf eine vorher festgelegte Summe, wenn der Schuldner (z. B. Bauunternehmer) nicht rechtzeitig oder vertragsgerecht seine Leistung erfüllt.

8. *Erfahrungen aus anderen Städten im In- und Ausland im Baustellenmanagement sind aktive einzubeziehen. Der Erfahrungsaustausch mit Bielefelder Unternehmen mit Kompetenzen im Projektmanagement und bei der Koordination von Baustellen ist aktiv zu suchen, um weitere Prozessverbesserungen zu erzielen.*

Anmerkung der Verwaltung:

Zu diesem Aspekt sollen Erfahrungen anderer Städte, insbesondere der Stadt Aachen mit dem Projekt KomIT, herangezogen werden. Auch der Erfahrungsaustausch mit den häufig in Bielefeld tätigen Baufirmen soll gesucht werden.

9. *Die Verwaltung wird verpflichtet, die quartiersweise Bündelung und Koordination von Baustellen – wie in Punkt 6 der Informationsvorlage der Verwaltung (Drs.-Nr. 9533/2020–2025) dargestellt – schnellstmöglich in einem Pilotprojekt voranzutreiben. Die Verwaltung berichtet im Stadtentwicklungsausschuss sowie den Bezirksvertretungen regelmäßig über den Umsetzungsstand der quartiersbezogenen Koordination – erstmalig bis spätestens zum Ende des 3. Quartals 2026.*

Anmerkung der Verwaltung:

Dazu bestehen bereits erste ausgewählte Quartiere (zum Beispiel Quartier Dürerstraße). Hier werden insbesondere seitens der Stadtwerke Bielefeld alle Infrastrukturmedien untersucht und gebündelt.

Hinsichtlich der „gewachsenen“ Stadt Bielefeld ist bei unterschiedlichen baulichen Zuständen oder Alterungszuständen hierbei jedoch zu prüfen, ob eine u.U. vorgezogene Erneuerung wirtschaftlich angeraten ist. Generell ist festzuhalten, dass Straßen, Fernwärmeleitungen und Kanäle etc. sehr unterschiedliche Wartungs- / Erneuerungsintervalle und Lebensdauer haben.

Ähnliches gilt für die Belange der Stadtentwässerung. In diesem Zusammenhang ist auch die Straßenplanung einzubeziehen. Steht eine grundhafte Erneuerung der Straßen innerhalb eines Quartieres an, verbunden mit Umplanungen und möglichen Verfahren zur Bezuschussung sind die damit verbundenen Zeiträume kritisch mit dem Gedanken der Bündelung zu prüfen. Der Grundgedanke einer Bündelung und der Vermeidung von zeitnahen weiteren Eingriffen sollte jedoch proaktiv aufgenommen und verfolgt werden, vgl. dazu auch Punkt 2.

10. *Die betroffenen Anwohner und Gewerbetreibenden müssen frühzeitig und aktiv über Bauzeiten, Umleitungen und Einschränkungen umfassend informiert werden. Ihnen muss Gelegenheit gegeben werden, Verbesserungsvorschläge aufgrund lokaler Kenntnisse und unternehmerischen Bedürfnissen frühzeitig in die Planungen einzubringen. Das Baustellen-Online-Portal wird mit der Maßgabe eines digitalen Baustellenkalenders überarbeitet, der geplante Maßnahmen mit Ort, Zeitrahmen, Verkehrsführung und Auswirkungen für die Öffentlichkeit transparent und visuell darstellt. Die im Digitalisierungsausschuss beschlossene Weiterentwicklung der digitalen Baustellenkarte (Drs.-Nr. 10152/2020–2025) ist vollständig in diesen Prozess zu integrieren. Dieser ist regelmäßig zu aktualisieren und benutzerfreundlich über die städtische Website und eine App abrufbar.*

Anmerkung der Verwaltung:

In Verbindung mit der langfristigen Einplanung von Maßnahmen ist der Aspekt der vorlaufenden Information insbesondere der Gewerbetreibenden unter Nutzung geeigneter Kommunikationsmedien ein wesentlicher Bestandteil. Diese Belange sind bei der Planung von Bauzeiten und Umleitungsstrecken von höchster Bedeutung. Ein hohes Maß an Transparenz ist hier unumgänglich und ist bereits jetzt Bestandteil der täglichen Arbeit.

Weiterhin können mit der Einbindung der Baustellen in das Verkehrsleitsystem und dem weiteren Ausbau des ÖPNV einschl. der Vorhaltung von P+R-Anlagen weitere Entlastungen für alle Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden erreicht werden.

11. Neben frühzeitiger Online-Kommunikation muss vor Ort geeignete Informations- und Beschilderungsmaßnahmen vorzusehen. Ergänzend sind gezielte Formate für betroffene Quartiere zu entwickeln.

Anmerkung der Verwaltung:

Hier kann auf dem Projekt der gemeinsamen Baustellenkommunikation (SWB, UWB, AfV) aufgesetzt werden.

Die Baustellenmatrix ist das Tool zur Einordnung der Baustellen nach dem Betroffenheitsgrad und dessen Auswirkungen auf die einzelnen Anspruchsgruppen.

Das Ergebnis der Baustellenmatrix unterscheidet heute drei mögliche Kommunikations-szenarien (schwach, mittel, stark) und stellt die vorhandenen Möglichkeiten (Kommunikationsmittel und Maßnahmen) zur Kommunikation der Baustelle dar.

Dieser Aspekt soll weiter ausgeweitet werden. Neben der Einbindung in das Verkehrsleitsystem sollen zukünftig die Daten auch den einzelnen Mobilitätsdatenanbietern und Navigationssoftwareunternehmen bereitgestellt werden, sodass den Nutzenden die Informationen barrierefrei zur Verfügung gestellt wird.

12. Die Verwaltung wird beauftragt, jährlich eine Evaluation und Monitoring in einem Baustellenbericht vorzulegen. Dieser soll konkrete Zahlen zur Dauer, Koordination und Bürgerbeschwerden enthalten sowie Verbesserungsvorschläge für zukünftige Maßnahmen dokumentieren.

Anmerkung der Verwaltung:

Dieser Vorschlag soll aufgegriffen werden und regelmäßig in die künftige Berichterstattung einfließen.

13. Die Ergebnisse des angekündigten „Verkehrsgipfels“ sind dem Rat in der nächsten Sitzung vorzulegen und in einen verbindlichen Maßnahmenplan zu überführen. Die Umsetzung ist regelmäßig zu überprüfen. Symbolpolitik reicht nicht – der Gipfel muss der Startpunkt für echte Reformen sein.

Anmerkung der Verwaltung:

Die durch den Rat der Stadt Bielefeld festgelegten Prüfaufträge für eine verbesserte Baustellenkoordinierung wird durch die Verwaltung nun mit höchster Priorität bearbeitet. Dabei werden neben inhaltlichen Aspekten auch die Themen der finanziellen und personellen Ressourcen und Prozesse genauer betrachtet, um im Kontext eines angepassten Prozess- und Projektmanagement Verbesserungen in der Koordination von Baustellen zu erreichen. Durch den stattgefundenen Verkehrsgipfel ist allen Beteiligten noch einmal deutlich geworden, welche wichtige Rolle dabei eine frühzeitige, transparente Kommunikation spielt.

Es soll einerseits künftig regelmäßig in den StEA-Sitzungen über die wichtigsten aktuellen Baumaßnahmen berichtet werden. Der Verkehrsgipfel soll mindestens einmal pro Jahr tagen, dort werden die getroffenen Maßnahmen vorgestellt und evaluiert. Die oberste Handlungsprämisse lautet dabei, insbesondere die Hauptverkehrsachsen zu betrachten, erforderliche und begrüßenswerte Maßnahme zu bündeln und auch unter Berücksichtigung des 13-Punkte-Katalogs der politischen Beschlüsse vom 05.06.2025 zu steuern.

Beigeordneter

Adamski