

Niederschrift
über die Sitzung der Bezirksvertretung Mitte
am 09.02.2012

Tagungsort: Rochdale-Raum, Altes Rathaus
Beginn: 17:00 Uhr
Sitzungsunterbr
echung: 18:05 Uhr – 18: 15 Uhr
Ende: 22:00 Uhr

Anwesend:

Herr Franz	Bezirksbürgermeister
Herr Gutknecht	Stellv. Bezirksbürgermeister
Herr Henningsen	Stellv. Bezirksbürgermeister

CDU

Herr Langeworth	
Herr Meichsner	Fraktionsvorsitzender

SPD

Herr Emmerich		
Herr Hastaedt		
Frau Mertelsmann	Fraktionsvorsitzende	(ab 18:25 Uhr)

Bündnis 90/Die Grünen

Frau Bauer	Fraktionsvorsitzende	
Herr Bowitz		(von 18:30 – 21:25 Uhr)
Herr Gutwald		
Frau Zeitvogel-Steffen		

Die Linke

Herr Ridder-Wilkens	Fraktionsvorsitzender
Herr Straetmanns	

FDP

Frau George

BfB

Herr Micketeit

Bürgernähe

Herr Klemme

Es fehlen:

Frau Heckeroth, CDU-Fraktion
Herr Dr. Neu, SPD-Fraktion

Verwaltung:

Herr Beigeordneter Moss
Herr Ellermann
Herr Beck
Herr von Neumann-Cosel
Frau Grau
Herr Reidel
Herr Epp
Frau Stude
Herr Kricke

Dezernat 4
Bauamt
Bauamt
Bauamt
Amt für Verkehr
Umweltamt
Jugendamt
Büro des Rates
Büro des Rates, Schriftführung

TOP

6, 7, 21
21, 28
27, 28
27, 28
6, 7
9
12, 13

Gäste:

Pressevertreter
Bürgerinnen und Bürger

Öffentliche Sitzung:**Vor Eintritt in die Tagesordnung**

Herr Franz stellt die Beschlussfähigkeit der Bezirksvertretung Mitte sowie die ordnungsgemäße Einladung, die mit Schreiben vom 31.01.2012 fristgerecht zugegangen sei, fest.

Er führt aus, dass Herr Henningsen ihn darum gebeten habe, vor Eintritt in die Tagesordnung noch eine persönliche Erklärung machen zu dürfen und erteile ihm nunmehr das Wort. Herr Henningsen gibt sodann folgende persönliche Erklärung ab:

Persönliche Erklärung zu einem Presseartikel in der Neuen Westfälischen zur Nutzungsordnung an der Radrennbahn vom 07.02.2012

In diesem Artikel wird unterstellt, dass gute Beziehungen der Bielefelder Kommunalpolitiker zum Bielefelder Schaustellerverein zu einer Vorteilsnahme geführt hätten. Dies weise ich entschieden zurück. Im Gegenteil ist die Verwaltung in ihrer Vorlage im Einverständnis mit der Politik im Interesse der Anwohner nicht auf die Wünsche der Schausteller nach einer Ausweitung der Öffnungszeiten sowohl in Hinsicht auf die Zahl der Tage als auch auf die Öffnungslänge eingegangen. Im Übrigen handele es sich beim Bielefelder Schaustellerverein um eine hier ansässige und Steuern zahlende Veranstaltergemeinschaft, der gegenüber die Bezirksvertretung die gleiche Verbundenheit zeigt wie gegenüber anderen Werbegemeinschaften, Verbänden, Vereinen oder Feuerwehrrabteilungen, die zur Attraktivität unserer Stadt beitragen. Wenn die Anwürfe in dem angeführten Artikel nicht gegenüber ehrenamtlich tätigen Kommunalpolitikern sondern gegenüber Privatpersonen geäußert worden wären, wären sie möglicherweise justiziabel. Vor vielen Jahren, als junger Student, hatte ich die Gelegenheit zu einem Privatissimum mit einem bedeutenden Bielefelder Journalisten, nämlich Emil Groß. Mir ist noch gut in Erinnerung, dass er mir zwei journalistische Todsünden nannte; zum einen die Verquickung von Meldung und Kommentar, zum anderen das Ausnutzen journalistischer Tätigkeit um persönliche Animositäten auszuleben.

Würde Emil Groß heute noch leben und als Chefredakteur tätig sein, hätte der Schreiber dieses Artikels gewiss keine Freude an seinem tendenziösen Erguss gehabt.

Herr Franz schlägt sodann angesichts des großen öffentlichen Interesses vor, die Tagesordnungspunkte 6 „Stadtbahn – Potentialanalyse des Zielnetzes Stadtbahn 2030“ und 7 „Stadtbahnbetrieb im Dürkoppquartier und in der Nikolaus-Dürkopp-Straße“ vorzuziehen und unmittelbar nach der Genehmigung der Niederschriften zu erörtern. Darüber hinaus sei die noch fristgerecht eingegangene Anfrage von Herrn Micketeit zur oberen Weststraße als TOP 4.4 zusätzlich auf die Tagesordnung zu setzen.

Weitere Änderungswünsche zur Tagesordnung liegen nicht vor.

Zu Punkt 1 **Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtbezirks Mitte**

Es werden keine Fragen von Einwohnerinnen und Einwohnern des Stadtbezirks Mitte gestellt.

-.-.-

Zu Punkt 2 **Genehmigung von Niederschriften**

Zu Punkt 2.1 **Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 32. Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 15.12.2011**

B e s c h l u s s:

Der öffentliche Teil der Niederschrift über die 32. Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 15.12.2011 wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2.2 **Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 33. Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 12.01.2012**

B e s c h l u s s:

Der öffentliche Teil der Niederschrift über die 33. Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 12.01.2012 wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 3 **Mitteilungen**

Punkt 3.1 **Errichtung eines Buswartehäuschens in der Joseph-Massolle-Straße**

Das Amt für Verkehr teilt mit, dass sich der Seniorenrat in seiner Sitzung am 14.12.2011 für die Aufstellung eines Unterstandes an den Busparkplätzen in der Joseph-Massolle-Straße ausgesprochen habe. Die Firma moBiel GmbH beabsichtige, in Zusammenarbeit mit der Firma Ströer einen Fahrgast-Unterstand im Bereich Parkhaus / Freizeitbad Ishara aufzustellen. Es handele sich um ein aufgearbeitetes, gebrauchtes Flachdach-Modell (Stahlrahmen mit verglasten Seitenwänden; ohne Sitzbank), wie es in Bielefeld in großer Stückzahl zu

finden sei.

-.-.-

Punkt 3.2 Radsportveranstaltung "Alpecin Cycling Day 2012"

Herr Beigeordneter Moss teilt mit, dass die Dr. Wolff-Gruppe (Alpecin) die Durchführung eines Radrennens für Jedermann am Sonntag, dem 12.08.2012, beabsichtige. Die sportliche Betreuung sei auf den RC Zugvogel Bielefeld delegiert worden.

Die geplante Strecke verlaufe im öffentlichen Straßenraum von der Radrennbahn durch Heepen, in die Kreise Herford und Lippe und (mit einem kurzen Streckenabschnitt) über den Stadtbezirk Stieghorst wieder zurück zur Radrennbahn. Der Rundkurs (ca. 40 km Länge) solle von den Teilnehmern bis zu dreimal befahren werden. Während der Durchfahrt des Rennfeldes seien die entsprechenden Streckenabschnitte für den öffentlichen Verkehr zu sperren.

Die beauftragte Agentur habe bereits erste Abstimmungsgespräche mit der Straßenverkehrsbehörde und den zu beteiligenden Dienststellen geführt. Ein Antrag auf Genehmigung dieser Veranstaltung liege der Straßenverkehrsbehörde jedoch bisher nicht vor. Sobald der entsprechende Antrag eingereicht sei und geprüft werden könne, würden die betroffenen Bezirksvertretungen über das weitere Genehmigungsverfahren informiert.

-.-.-

Punkt 3.3 Bericht zum Quartiersmanagement

Herr Langeworth teilt mit, dass die Verwaltung in der gestrigen Sitzung des Jugendhilfeausschusses über die Planungen zur Einrichtung eines weiteren Quartiersmanagements im Stadtbezirk Mitte informiert habe. In diesem Zusammenhang sollen die statistischen Bezirke „Hammer Mühle“ und „Heeper Fichten“ zu dem Gebiet „Mitte – östliche Innenstadt“ zusammengefasst werden. Zur Erarbeitung des Konzepts stünde die Verwaltung bereits in Kontakt zu Wohnungsbaugesellschaften und freien Trägern. Die Verwaltung habe ihm auf Nachfrage erklärt, dass die Einrichtung des Quartiersmanagements verwaltungsintern beschlossen worden sei. Nachdem er um Vorstellung des Konzepts gebeten habe, sei ihm von der Verwaltung mitgeteilt worden, dass hierzu noch keine Veranlassung bestünde, da es noch nicht fertig gestellt sei. Er habe der Verwaltung dringend empfohlen, dass Konzept möglichst kurzfristig in der Bezirksvertretung zu präsentieren.

Herr Franz unterstreicht, dass den Mitgliedern der Bezirksvertretung sehr daran gelegen sei, auch schon die Konzeptüberlegungen für das zusätzliche neue Quartiersmanagement präsentiert zu bekommen.

-.-.-

Punkt 3.5 Quartiersentwicklung Wilhelmstraße

Unter Verweis auf die Demonstration am 04.02.2012 zur Quartiersentwicklung Wilhelmstraße weist Frau George darauf hin, dass in dem Bereich insgesamt 121 Personen über 18 Jahre gemeldet seien. Sie rege an, die Bewohnerinnen und Bewohner einzuladen, um mit ihnen die Entwicklung in diesem Bereich zu erörtern.

Herr Beigeordneter Moss weist ergänzend darauf hin, dass im nächsten Stadtentwicklungsausschuss die Vorlage zum Masterplan Innenstadt erörtert werde, die eine breite Bürgerbeteiligung vorsehe.

Zu Punkt 4

Anfragen

Zu Punkt 4.1

Überprüfung der Verkehrssituation am Adenauerplatz hier: Querungsstelle an der Lichtzeichenanlage der Rechtsabbiegespur von der Artur-Ladebeck-Straße in die Kreuzstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3624/2009-2014

Text der Anfrage:

Sachverhalt:

Es wird beobachtet, dass die Verkehrsampel an der Rechtsabbiegespur von der Artur-Ladebeck-Straße in die Kreuzstraße von motorisierten Verkehrsteilnehmern zunehmend übersehen wird. Sie biegen meist mit hoher Geschwindigkeit von der Artur-Ladebeck-Straße trotz „Rot“ in die Kreuzstraße ab. Aus unserer Sicht stellt diese Querungsstelle an der Abbiegespur einen Gefahrenpunkt dar. Die Ampel wird von vielen Fußgängern benutzt, um von Gadderbaum in Richtung Innenstadt zu gelangen, häufig auch von Kindern, die von der Musik- und Kunstschule kommend z. B. die Stadtbahnhaltestelle „Adenauerplatz“ erreichen möchten.

Frage:

Welche Maßnahme empfiehlt die Verwaltung, um die Querungsstelle sicherer zu gestalten, damit die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer auf die Lichtzeichenanlage (z. B. durch „Warn-Blinklichter“) erhöht wird?

Zusatzfrage:

Welche Kosten würden, bezogen auf die jeweils empfohlenen Maßnahmen entstehen?

Im Rahmen der Beantwortung der Anfrage teilt das Amt für Verkehr mit, dass die kombinierte Fußgänger-/Radfahrerfurt über die zwei Rechtsabbiegespuren von der Artur-Ladebeck-Straße in die Kreuzstraße für den Kfz-Verkehr sowie für die Fußgänger und Radfahrer vollständig konfliktfrei signalisiert werde. Diese Signalisierungsform biete für alle Verkehrsteilnehmer das größtmögliche Sicherheitspotential und entspreche voll den derzeit gültigen Richtlinien für Lichtsignalanlagen

(RiLSA). Um einen möglichst hohen Querungskomfort für die Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten, werde die kombinierte Fußgänger-/Radfahrerfurt zweimal in jedem Signalprogrammablauf automatisch in GRÜN geschaltet.

Die Unfallsituation an dieser signalisierten Fußgänger-/Radfahrerfurt sei absolut unauffällig. In den letzten fünf Jahren seien hier weder Beschwerden noch Unfälle zwischen dem Kfz-Verkehr und Fußgängern von der Polizei registriert worden.

Eine mögliche Ursache für das zurzeit zunehmende „Übersehen“ der roten Signalgeber seien aus Sicht der Verwaltung die zwei bestehenden Baustellen in der Kreuzstraße und am Adenauerplatz. Durch die Absperrungen und die Fahrspurreduzierung könne es bei einer nicht angepassten Geschwindigkeit bzw. Fahrweise zu einem möglichen Übersehen der jeweiligen Kfz-Signalisierung kommen.

Ein zusätzliches gelb blinkendes Signal, das parallel mit dem gelben bzw. roten Kfz-Signalgeber geschaltet werden solle, entspreche zum Einen nicht der Straßenverkehrsordnung (StVO) und führe letztendlich zu Irritationen bei den Autofahrern.

Bei einer weiterführenden Überprüfung der Verkehrssituation an der signalisierten Fußgänger-/Radfahrerfurt hätte vor Ort festgestellt werden können, dass es nachmittags bei tief stehender Sonne zu einer Beeinträchtigung in der Erkennung der Kfz-Signalisierung kommen könne. Um die Wahrnehmung bzw. die Auffälligkeit der Lichtsignale gegenüber dem Umfeld - besonders bei hellem Hintergrund - zu erhöhen, werde die Verwaltung die Montage von sogenannten Kontrastblenden veranlassen. Aufgrund der Eigenwartung der Lichtsignalanlagen und der somit vorhandenen erforderlichen Ersatzteile entstünden für die Umsetzung der empfohlenen Maßnahme keine direkten Kosten.

Die Bezirksvertretung nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.2

Wiederaufstellung der historischen Lampe am Kanonenrohr (Anfrage der CDU-Fraktion vom 31.01.2012)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3633/2009-2014

Text der Anfrage:

Frage:

Aus welchen Gründen ist trotz Beschlussfassung der Bezirksvertretung Mitte zumindest die eine entfernte Lampe am Kanonenrohr noch nicht wieder aufgestellt?

Zusatzfrage:

Wo sind die Lampen verblieben und wann werden die Lampen

aufgestellt?

Im Rahmen der Beantwortung der Anfrage führt das Amt für Verkehr aus, dass der Bezirksvertretung Mitte zur Sitzung am 18.11.2010 mitgeteilt worden sei, dass die beiden Leuchten aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht und der Standsicherheit ausgebaut werden müssten. Die Empfehlung von Herrn Meichsner zu diesem TOP sei am 05.05.2011 wie folgt von der Verwaltung beantwortet worden:

Das Amt für Verkehr teilt mit, die ausgebauten alten Maste noch einmal auf eine weitere Nutzung überprüft worden seien. Hierbei sei festgestellt worden, dass sie aufgrund ihres Zustandes nicht mehr im öffentlichen Verkehrsraum aufgestellt werden könnten. Von der Stadtwerke Bielefeld GmbH liege jedoch das Angebot vor, zwei historisierende Gasleuchten einschließlich der Replik eines Gasleuchtenfernzünders in LED-Technik sowie den dazu gehörigen Mast zu spenden. Die LED-Leuchten seien sowohl optisch wie auch in der Lichtfarbe von den gasbetriebenen Leuchten kaum zu unterscheiden. Die Leistung einer Gasleuchte liege bei ca. 1.000 Watt, die zurzeit installierten Pilzleuchten hätten jeweils 80 Watt. Demgegenüber werde eine LED-Leuchte eine Leistung von ca. 24 Watt haben. Die Verwaltung beabsichtige die Spende anzunehmen.

Die zuvor zitierte Mitteilung sei in der Bezirksvertretung Mitte verlesen und ohne weitere Wortmeldung zur Kenntnis genommen worden. Von der Verwaltung sei deshalb die Stadtwerke Bielefeld GmbH darüber informiert worden, die Leuchten bestellen zu können. Diese Leuchten seien am Donnerstag, dem 26.01.2012 in Betrieb genommen worden.

Die Bezirksvertretung nimmt Kenntnis.

--

Zu Punkt 4.3

Sat-Schüssel auf dem Gehäuse des Jahnplatzfahrstuhls vor dem Pizza Hut
(Anfrage der CDU-Fraktion vom 31.01.2012)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3634/2009-2014

Text der Anfrage:

Sachverhalt:

Auf das Gehäuse des Jahnplatzfahrstuhls vor dem Pizza Hut ist seit neuestem eine Sat-Schüssel gesetzt.

Frage:

Aus welchen zwingenden Gründen ist sie an exponierter Stelle gerade auf dem Fahrstuhlgehäuse errichtet worden?

Zusatzfrage:

Weshalb wurde die Politik nicht an dem Entscheidungsprozess beteiligt, dass der Errichtung ein Positivbescheid zugrunde liegen sollte?

Im Rahmen der Beantwortung der Anfrage teilt das Bauamt mit, dass die Sat-Schüssel einen Durchmesser von unter 1,00 m habe und somit nach der Bauordnung NRW genehmigungsfrei sei. Nach Aussage des Jahnplatzmanagers sei die Anlage vor ca. 10 Jahren angebracht worden und werde von einem türkischen Restaurant im Forum genutzt.

Öffentlich-rechtliche Beseitigungsgründe seien hier zurzeit nicht erkennbar. Die Verwaltung beabsichtige unter Hinzuziehung der Aufteilungspläne des Forums eine weitergehende Prüfung durchzuführen und werde hierzu in der nächsten Sitzung berichten.

Im Rahmen seiner Stellungnahme merkt Herr Meichsner an, dass im Zuge der Digitalisierung zumindest eine Erneuerung der Schüssel erfolgt sei. Die Frage, was in diesem sensiblen Bereich aufgestellt werden könne und was nicht, sei von grundsätzlicher Bedeutung. In diesem Zusammenhang sollte die Verwaltung Überlegungen zum weiteren Vorgehen anstellen und der Bezirksvertretung präsentieren, da es im Forum noch mehr Ladeninhaber gebe, die selbstverständlich auch einen Anspruch auf einen TV-Empfang via Sat-Schüssel geltend machen könnten.

Die Bezirksvertretung nimmt Kenntnis.

-- --

Zu Punkt 4.4

Obere

Weststraße

(Anfrage von Herrn Micketeit [BfB] vom 31.01.2012)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3643/2009-2014

Text der Anfrage:

Sachverhalt:

In der Sitzung am 09.06.2011 hatte die Bezirksvertretung Mitte mit mehrheitlichem Beschluss den Bezirksbürgermeister beauftragt, mit der Bezirksregierung Detmold ein Gespräch zur Klärung der offenen Rechtsfragen zu führen. Insbesondere sollte hier darauf eingegangen werden, ob eine abstrakte oder konkrete Gefährdung der Bürger vorliegt. In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung der folgenden Anfrage:

Auf welcher Rechtsgrundlage konnte der Oberbürgermeister den Vorgang der Informationsübermittlung an die Regierungsbehörde bzgl. des Problemfalles „obere Weststraße“ an sich ziehen?

1. *Zusatzfrage:*

Wieso wurden die Mitglieder der Bezirksvertretung nicht vom Bezirksbürgermeister zeitnah über diese Vorgehensweise informiert?

2. *Zusatzfrage:*

Warum hat der Bezirksbürgermeister erst am 02.11.2011 – fast 5 Monate nach Erteilung des Auftrages durch die Mitglieder der Bezirksvertretung

Mitte- schriftlich die Sach- und Gefahrenlage der Oberen Weststraße der Bezirksregierung Detmold vermittelt, obschon die Aussage der Regierungsbehörde zu diesem Zeitpunkt bereits feststand?

Im Rahmen der Beantwortung der Anfrage führt Herr Franz aus, dass - wie bereits mehrfach berichtet - am 04.07.2011 mit der Bezirksregierung Kontakt aufgenommen worden sei, um einen dem Beschluss der Bezirksvertretung Mitte entsprechenden Gesprächstermin zu vereinbaren. Die Kontaktaufnahme sei bewusst nach der Ratsentscheidung über den BfB-Antrag zur Weststraße vom 30.06.2011 erfolgt, da bei einem positiven Beschluss Gespräche der Bezirksvertretung mit der Bezirksregierung obsolet gewesen wären.

Bei dem Telefonat am 04.07.2011 habe Herr Beckfeld, Leiter der Abteilung Kommunalaufsicht, mitgeteilt, dass er zum jetzigen Zeitpunkt keine Notwendigkeit für ein Informationsgespräch sehe. Die Bezirksregierung werde nach dem üblichen Verfahren eine schriftliche Stellungnahme der Stadt Bielefeld und hier des Rechtsamtes einfordern, auf deren Grundlage die Prüfung erfolge. Bei Bedarf könne im Anschluss daran ein Gespräch vereinbart werden.

Herr Franz betont, dass er keinen Grund gehabt hätte und habe, die Form des von der Bezirksregierung als Aufsichtsbehörde bestimmten Verfahrens in Zweifel zu ziehen. Entsprechend diesem Verfahren seien am 14.07.2011 die Stellungnahme des Rechtsamtes sowie ein Begleitschreiben des Oberbürgermeisters an die Bezirksregierung versandt worden.

Über dieses Verfahren habe er den Fragesteller persönlich informiert, da dieser an dem geplanten Gespräch hätte teilnehmen wollen. Ferner habe er auch die Mitglieder der Bezirksvertretung entsprechend informiert.

Zur ersten Zusatzfrage merkt Herr Franz an, dass die Mitglieder der Bezirksvertretung über das Verfahren informiert worden seien. In der Bezirksvertretungssitzung am 15.09.2011 sei ein ausführlicher Bericht zum Verfahrensstand gegeben worden einschließlich der Mitteilung, dass die Bezirksregierung den Sachverhalt durch mehrere Ortstermine prüfe.

Zur zweiten Zusatzfrage führt Herr Franz aus, dass, nachdem die Bezirksregierung das Verfahren wie unter Ziffer 1 bestimmt hätte, es keine Veranlassung für eine zusätzliche Stellungnahme der Bezirksvertretung zu dem Sachverhalt gegeben hätte, da deren Position mit dem Beschluss vom 09.06.2011 Grundlage der Überprüfung durch die Kommunalaufsicht gewesen sei.

Ende Oktober 2011 habe der Fragesteller ihm gegenüber dargestellt, dass bei der Bezirksregierung keine Unterlagen vorlägen. Der Sachbearbeiter der Abteilung Verkehr der Bezirksregierung, Herr Mischer, der auch die zwei Ortstermine durchgeführt hätte, habe dazu umgehend per Email an den Fragesteller und auch telefonisch auf Nachfrage der Bezirksvertretung erläutert, dass in seinem Gespräch mit dem Fragesteller ein Missverständnis entstanden sei. Die gesamten Unterlagen lägen damals bei der Abteilung Kommunalaufsicht vor.

Um weiteren, eventuell nicht sachgerechten Interpretationen

vorzubeugen, habe er dann am 02.11.2011 in einem kurzen Brief an die Bezirksregierung die Kernpunkte des Beschlusses der Bezirksvertretung vom 09.06.2011 - nämlich das Problem der Verkehrsgefährdung und das Problem der Verletzung der Beteiligungs- und Entscheidungsrechte der Bezirksvertretung -, die ohnehin Gegenstand der bereits vorliegenden Sachverhaltsdarstellung des Rechtsamtes gewesen seien, noch einmal dargestellt. Auch über diesen Vorgang seien die Mitglieder der BV informiert worden.

Im Rahmen seiner Stellungnahme erklärt Herr Micketeit, dass die Bezirksvertretung ein freies und unabhängiges Gremium sei, das von den Bürgerinnen und Bürgern direkt gewählt sei. Insofern lehne er eine Bevormundung durch den Oberbürgermeister ab und spreche sich auch aus Gründen der Glaubwürdigkeit dafür aus, die gefassten Beschlüsse selbst umzusetzen. Aufgrund des Beschlusses der Bezirksvertretung vom 09.06.2011 habe der Oberbürgermeister die Bezirksvertretung mit Schreiben vom 14.07.2011 um Prüfung gebeten, die jedoch nicht nach der Gefahrenlage erfolgt sei. Ihm stelle sich die Frage, warum der Bezirksbürgermeister die Bezirksvertretung nicht unmittelbar unterrichtet habe. Darüber hinaus sei es erschreckend, mit wie wenig Nachdruck der Bezirksbürgermeister in Anbetracht der Gefährdung der Anwohnerinnen und Anwohner der oberen Weststraße den Beschluss bei der Bezirksregierung umgesetzt habe. Dies zeige sich auch daran, dass er sich erst im November 2011 schriftlich an die Bezirksregierung gewandt habe. Im Übrigen weise er darauf hin, dass die Gefahrenlage in der oberen Weststraße unverändert hoch sei. Es sei nur eine Frage der Zeit, wann hier gefährliche Unfälle geschehen und sich Duisburger Verhältnisse einstellen würden mit entsprechenden Konsequenzen für den Oberbürgermeister. Er gehe davon aus, dass die Bezirksvertretung entsprechend des Beschlusses vom 09.06.2011 nunmehr einen Anwalt beauftrage, um zu prüfen, ob das Aufstellen von Pollern an den gefährlichsten Stellen vor Gericht Erfolg haben könnte.

Herr Franz erklärt, dass er diese Stellungnahme zur Kenntnis nehme. Gleichzeitig bekräftige er, dass seine Darstellung umfassend und korrekt gewesen sei. Der Hinweis von Herrn Micketeit auf Duisburger Verhältnisse sei völlig unverhältnismäßig. Diese Art eines unverhältnismäßigen Sprachgebrauchs habe sicherlich auch zu einer Verschärfung der Debatte um die obere Weststraße beigetragen.

Herr Straetmanns regt Akteneinsicht an.

Herr Klemme bittet darum, zukünftig darauf zu achten, dass sich die Stellungnahmen konkret auf den Inhalt der Anfrage bezögen und den Fragesteller gegebenenfalls auch zu unterbrechen.

Die Bezirksvertretung nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 5

Anträge

Zu Punkt 5.1

Optimierung der Ampelschaltung für Fußgängerinnen und

Fußgänger an den Querungen der Herforder Straße im Bereich Nahariyastraße und Brökerstraße
(Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.01.2012)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3626/2009-2014

Text des Antrags:

Beschlussvorschlag:

1. *Die Verwaltung wird gebeten, die Grünphase für Fußgänger, die die Herforder Straße im Kreuzungsbereich zur Nahariyastraße überqueren, zu optimieren und dabei vor allem Wartezeiten auf der Mittelinsel zu vermeiden.*
2. *Die Verwaltung wird ebenso gebeten, bei der Fußgängerampel, die die Querung der Herforder Straße auf Höhe Brökerstraße quert, deutlich zu verkürzen. Ferner möge überprüft werden, ob aus betriebsökonomischen wie ökologischen Gründen hier ein Betrieb in einem „Stand-By“-Modus realisierbar ist.*

Begründung:

Die langen Wartezeiten an beiden oben genannten Ampeln tragen nicht zu einer Akzeptanz der Rotphasen bei. Bei der erstgenannten Ampel ist häufig ein Warten auf der Mittelinsel nötig, bei der zweitgenannten Ampel, die eine reine Querungshilfe für Fußgänger ist, ist kein Grund ersichtlich, aus dem in aller Regel sofort nach Anforderung durch den Fußgänger die Lichtsignalanlage für den Straßenverkehr die Gelb- und Rotphase einleitet – eine Wartezeit von einer halben Minute ist hier die Regel.

Das Amt für Verkehr teilt im Rahmen einer Stellungnahme zu diesem Antrag mit, dass die Lichtsignalanlage Herforder Straße / Nahariyastraße (Stadthalle) verkehrsabhängig koordiniert betrieben werde. Die signalisierten Fußgänger-/Radfahrerfurten über die Herforder Straße erhielten sowohl bei einer separaten Anforderung sowie auch automatisch durch die parallel geführten und konfliktfrei signalisierten Kfz-Ströme ihre Freigabe. Die jeweiligen Freigabezeiten der Fußgänger-/Radfahrerfurten entsprächen voll den zurzeit gültigen Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) und würden zudem parallel mit den konfliktfrei geführten Kfz-Signalgruppen verlängert. Aufgrund der vorhandenen Kontenpunktgeometrie bzw. der Fahrspurverteilung in der Nahariyastraße mit jeweils zweispurigen Einbiegeströmen in die Herforder Straße, dürften die kombiniert signalisierten Fußgänger-/Radfahrerfurten nur konfliktfrei, das heißt, ohne kreuzenden Kfz-Verkehr, in GRÜN geschaltet werden. Daher sei eine komplette Querung des gesamten Straßenquerschnittes über die Herforder Straße, mit zwei hintereinander liegende Furten, nur bedingt durchgängig möglich. Je nach Gehrichtung sei ein kurzer Zwischenstopp bzw. das Warten auf den Fahrbahnteilern (Mittelinseln) nicht immer zu vermeiden.

Die südliche Fußgängerfurt sei, in Gehrichtung von der Stendaler Straße zur Stadthalle, bei einer vorhandenen Kfz-Anforderung aus der Nahariyastraße nicht immer (je nach Gehgeschwindigkeit) durchgängig zu queren. Ein zweiter Halt (Warten) auf dem Fahrbahnteiler sei somit in

der Regel nicht zu vermeiden. Eine Querung ohne Halt sei für die Fußgänger nur gegeben, wenn kein Fahrzeug aus der Nahariyastraße in die Herforder Straße einbiege. In der Gegenrichtung, von der Stadthalle zur Stendaler Straße, sei jederzeit eine vollständige bzw. durchgängige Querung der Herforder Straße möglich.

Die nördliche Fußgängerfurt sei bei einer Freigabezeit von mindestens 12 Sekunden (max. 25 Sekunden), in Gehrichtung zu der Postfiliale, jederzeit durchgängig zu überqueren. Auch in der Gegenrichtung, von der Postfiliale kommend, sei - mit einem zeitlich variablen, kurzzeitigen Zwischenstopp auf dem Fahrbahnteiler - eine vollständige Querung der Herforder Straße möglich.

Eine Reduzierung der vorhandenen Wartezeiten anhand einer Verkürzung der Umlaufzeiten der jeweiligen Signalprogramme sei aufgrund der Koordinierung nicht möglich. Eine mögliche Optimierung bzw. Verlängerung der Fußgängerfreigabezeiten sei nur zu Lasten der Leistungsfähigkeit aller Verkehrsteilnehmer sowie der Verkehrsabhängigkeit der Signalprogrammsteuerung möglich. Aufgrund der vorgenannten Rahmenbedingungen und dem beschriebenen, vorhandenen Querungskomfort für den Fußgänger, sehe die Verwaltung keinen zwingenden Handlungsbedarf eine Grünzeitverlängerung an den kombinierten Fußgänger-/ Radfahrerfurten vorzunehmen.

Die Fußgängerlichtsignalanlage in der Herforder Straße in Höhe der Brökerstraße werde ebenfalls mit einer koordinierten Signalprogrammsteuerung betrieben. Die Fußgänger über die Herforder Straße erhielten nur bei einer Betätigung der Anforderungstaster ihre Freigabezeit. Die Fußgängergrünzeit betrage in allen geschalteten Signalprogrammen 10 Sekunden. Diese Freigabezeit entspreche ebenfalls den Vorgaben der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA). Die jeweiligen Umlaufzeiten der geschalteten Signalprogramme seien an dieser reinen Fußgängerlichtsignalanlage schon auf das mögliche Minimum reduziert worden und würden im Tagesverlauf lediglich 40 bzw. 50 Sekunden betragen. In der Regel seien die Umlaufzeiten an den Bielefelder Lichtsignalanlagen tagsüber 80 bzw. 100 Sekunden lang.

Je nach Anforderungszeitpunkt im Signalprogrammablauf würden die vom Amt für Verkehr ermittelten Wartezeiten zwischen 5 und 54 Sekunden betragen. Die durchschnittlichen Wartezeiten lägen im Tagesverlauf bei 30 Sekunden. Eine weitere Reduzierung der Fußgängerwartezeiten durch eine weitere Reduzierung der Umlaufzeiten sei aufgrund der Koordinierung nicht möglich. Eine Aufhebung der koordinierten Signalprogrammsteuerung sei wegen der großen Verkehrsbelastung auf der Herforder Straße als Hauptzufahrtsstraße ebenfalls nicht zu empfehlen. Auch der vorgeschlagene „Stand-By“-Modus bzw. eine sogenannte Dunkelschaltung sei an dieser Fußgängerlichtsignalanlage aufgrund der großen Verkehrsbelastung und der vorhandenen Streckencharakteristik nicht zulässig.

Herr Bowitz erklärt, dass er den Antrag vor dem Hintergrund der Ausführungen der Verwaltung zurückstelle. Er werde die Aussagen zunächst überprüfen und zu gegebener Zeit auf den Antrag zurückkommen.

Der Antrag wird zurückgestellt.

-.-.-

Zu Punkt 6

Stadtbahn Bielefeld - Potentialanalyse des Zielnetzes Stadtbahn Bielefeld 2030

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3592/2009-2014

Frau Grau stellt die vom Büro TTK erstellte Potentialanalyse des Zielnetzes Stadtbahn Bielefeld 2030 vor und geht hierbei zunächst kurz auf die 15 Maßnahmen ein, die in die Untersuchung und Bewertung eingegangen seien. Nach Ausführungen zum methodischen Vorgehen der Untersuchung erläutert sie die vorgenommenen Bewertungen und stellt die Ergebnisse und Empfehlungen der Potentialanalyse dar, die wiederum der Beschlussvorlage der Verwaltung zugrunde gelegt worden seien. Zum weiteren Vorgehen erläutert sie, dass die Maßnahmen nunmehr in den Bezirksvertretungen vorgestellt würden und Ende März eine Priorisierung durch den Stadtentwicklungsausschuss erfolgen solle.

Nachfolgend hebt Frau Grau auf den Endbericht der ebenfalls vom Büro TTK durchgeführten Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahnlinie nach Heepen ab und stellt zunächst die neun Varianten einer möglichen Streckenführung im Stadtbezirk Mitte vor. Sie erläutert sodann, wie mit Hilfe einer Multikriterienanalyse die jeweiligen Unterschiede der Varianten herausgearbeitet worden seien. Nach Durchführung des Verfahrens seien für den Stadtbezirk Mitte zwei Vorzugsvarianten (Variante 1 und 5) ermittelt worden, deren Verlauf sie im Folgenden näher vorstellt. Die Erschließungsqualität beider Varianten sei identisch, allerdings verlaufe die Variante 1 zu 98 % auf einem eigenen Gleiskörper, was ein wichtiges Entscheidungskriterium für eine mögliche Förderung darstelle. Beide Varianten seien sowohl im Niederflur- als auch im Hochflursystem möglich. Darüber hinaus könne die Variante 1 auch in Mittellage geführt werden. Unabhängig davon beanspruchten beide Varianten Flächen des Individualverkehrs, wobei dies bei der Variante 1 eher Flächen für den ruhenden Verkehr und bei der Variante 5 eher Flächen des fließenden Verkehrs betreffen würde. Sodann geht Frau Grau noch kurz auf das Nachfragepotential sowie auf die Investitions- und Betriebskosten der Varianten ein. Als Ergebnis sei festzuhalten, dass die Verlängerung der Stadtbahn nach Heepen eine wirtschaftliche Maßnahme sei, die keine Steigerung des Betriebskostendefizits verursache, und die grundsätzlich möglich sei. Bei einer Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Höhe von aktuell 75 – 80 % würden zusätzliche Fahrgelderlöse die Kosten für die Instandhaltung und die anteiligen Baukosten decken. Die Verwaltung werde in Abstimmung mit der moBiel GmbH und unter Einbeziehung externer Gutachter die noch offenen Fragen (Trassenfestlegung, Hochflur/Niederflur, Einbindung der neuen Stadtbahn in eine zukünftige Netzkonzeption) prüfen und beabsichtige, den zuständigen politischen Gremien in der zweiten Jahreshälfte eine umfassende Beschlussvorlage vorzulegen. Abschließend spricht sich Frau Grau noch für eine möglichst frühzeitige Durchführung einer

Bürgerinformationsveranstaltung im Stadtbezirk Mitte aus.

Auf die Frage von Frau George zu Fahrgastzahlen erläutert Herr Beigeordneter Moss, dass die vom Büro TTK prognostizierten Steigerungen eher konservativ berechnet worden seien. Aufgrund der bisher in Bielefeld gemachten Erfahrungen könne davon ausgegangen werden, dass die tatsächlichen Steigerungen höher ausfallen würden.

Auf Nachfrage von Frau Mertelsmann bestätigt Frau Grau, dass bei den Planungen zum Grünen Band die mögliche Trassenführung berücksichtigt worden sei.

Herr Meichsner erklärt, dass er bei den vorgestellten Varianten Erläuterungen zu einem zusätzlichen Betriebshof vermisse, der schon in dem Gutachten Bahntechnik 2001 als erforderlich angesehen worden sei.

Herr Beigeordneter Moss führt aus, dass sich der Gutachter intensiv mit dieser Fragestellung auseinandergesetzt habe. Allerdings sei zunächst die Systementscheidung Hochflur oder Niederflur zu klären. In diesem Zusammenhang habe der Gutachter darauf hingewiesen, dass Bielefeld - auch nach einer Streckenerweiterung - über ein relativ kleines Stadtbahnnetz verfüge und von daher die Frage aufgeworfen, ob ein Systemwechsel sinnvoll sei. Nach Aussage der moBiel GmbH sei die Kapazitätsgrenze des Betriebshofes in Sieker überschritten, so dass zumindest überlegt werden könnte, die Busse nicht mehr am Betriebshof zu verorten. Andererseits stelle sich auch die Frage, ob bei einer möglichen Einführung eines Niederflursystems die Errichtung eines neuen Betriebshofes nicht auch sinnvoll sein könne. Hierfür geeignet sei aus Sicht der Verwaltung der rückwärtige Teil des ehemaligen Containerbahnhofes.

Herr Straetmanns bittet um Auskunft, ob bei den konservativen Berechnungen der Fahrgastzahlen der Linie 5 die Anbindung des Ostbahnhofes als Umsteigemöglichkeit in den Zugverkehr in Richtung Lippe sowie Sondereffekte durch Großveranstaltungen an der Radrennbahn enthalten seien. Im Übrigen spreche er sich dafür aus, den Auslastungsgrad der Linie 4, die zu bestimmten Zeiten überfüllt sei, noch einmal gesondert zu betrachten. Frau Grau erläutert, dass bei der Berechnung der Fahrgastzahlen nur von den Einwohnerzahlen ausgegangen worden sei und somit keine Sonderveranstaltungen oder mögliche neue Einrichtungen am Streckenverlauf berücksichtigt worden seien. Im Hinblick auf die Auslastung der Linie 4 habe es in der Potentialanalyse den Hinweis gegeben, nicht die Linie 4 fortzusetzen, sondern die Linie 2 von Babenhausen aus in Richtung der Linie 4 zu verlängern.

Auf Nachfrage von Frau Bauer zum zeitlichen Rahmen führt Herr Beigeordneter Moss aus, dass zur Fristwahrung bereits ein Förderantrag über den NWL an das Bundesverkehrsministerium geschickt worden sei. Da die Großprojekte in Köln und Düsseldorf ausfinanziert seien, bestünden gute Aussichten, in den nächsten 8 – 12 Jahren eine Bundesförderung zu erhalten, was natürlich bedeute, dass bis dahin entsprechendes Planrecht zu schaffen sei.

Herr Meichsner weist darauf hin, dass in dem bereits zitierten Gutachten von 2001 von vorneherein sowohl die Heeper Straße wie auch die Bleichstraße als mögliche Trassen ausgeschlossen worden seien. Er bedaure, dass dieses Gutachten und die darin enthaltenen Empfehlungen, die auch auf städtebauliche Aspekte abgehoben hätten, bei der Erstellung der Potentialanalyse keine Berücksichtigung gefunden hätten. Des Weiteren sehe er es als kritisch an, den Jahnplatz als möglichen Ausgangspunkt festzuschreiben. Vielmehr sollte der vorhandene Gesamtkomplex betrachtet werden, zu dem die Veränderung der Verkehrsführung um den Kesselbrink, die Veränderung der baulichen Situation im Bereich der Wilhelmstraße mit ihren verkehrlichen Auswirkungen und die Systementscheidung Hochflur / Niederflur zu zählen sei. Unter städtebaulichen Gesichtspunkten erachte er es als wenig sinnvoll, von vorneherein eine Strecke zu favorisieren, ohne die Auswirkungen auf den gesamten Bereich zu untersuchen. Vor diesem Hintergrund schlage er vor, die Gesamtfragen zu prüfen, um hierdurch zu einem tragfähigen Konzept zu kommen. Zur Finanzierung sei anzumerken, dass die Bundesförderung 2019 auslaufen werde und eine Förderung dann ausschließlich über die Länder bzw. die Zweckverbände erfolgen werde. Nachfolgend betont er, dass nicht nur Fragen der betrieblichen Notwendigkeit in den Vordergrund gestellt werden dürften und dass eine umfassende Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger frühzeitig erfolgen müsse. Abschließend erachtet es Herr Meichsner als grotesk, die leistungsfähige Linie 4 in einem Stumpfgleis enden zu lassen. Daran anschließend stelle sich ihm die Frage, ob es nicht sinnvoll sei, das vorhandene Liniennetz neu zu betrachten und Überlegungen zum Austausch bestimmter Linien anzustellen.

Herr Beigeordneter Moss entgegnet, dass es in der Potentialanalyse nicht um den neuen Endpunkt der Linie 4 auf dem Gelände Dürkopp Tor 6 gehe. Er weist darauf hin, dass die Analyse auf das Konzept „moBiel 2030“ zurückzuführen sei, dass gemeinsam von moBiel und dem Amt für Verkehr entwickelt und vom Rat einstimmig verabschiedet worden sei. Auf der Grundlage dieses Konzeptes sei das Büro TTK mit der Prüfung beauftragt worden, welche in „moBiel 2030“ enthaltenen Maßnahmen tatsächlich weiter verfolgt und umgesetzt werden sollten und wie eine Prioritätenliste aussehen könnte. Im Rahmen der diesbezüglichen Diskussion sei politisch beschlossen worden, unabhängig von der Potentialanalyse die Strecke nach Heepen vorab konkreter zu untersuchen, wofür die Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben worden sei. Zu dem von Herrn Meichsner gemachten Vorschlag, die Linien vor dem Tunnel zu verlängern, sei darauf hinzuweisen, dass dieses aufgrund der Zunahme von Unwägbarkeiten zu erheblichen verkehrlichen Beeinträchtigungen führen werde. Vor diesem Hintergrund sei diese Möglichkeit bewusst nicht weiter verfolgt worden. Im Übrigen sei er sich darüber bewusst, dass die Überlegungen zu möglichen Streckenführungen erhebliche Auswirkungen z. B. auf das Erscheinungsbild des Jahnplatzes, den grünen Stadtring oder auf die Situation auf dem Langen Kampe haben könnten, was eine frühzeitige und breite Information der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner erforderlich mache.

B e s c h l u s s :

1. Die Ergebnisse der Potentialanalyse werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt zu Maßnahme 6: Die vom Gutachter empfohlene Maßnahme 6: Innenstadt – Heepen (Linie 5) soll zusätzlich zu den bereits beschlossenen Maßnahmen (Verlängerung der Linie 4 Hochschulcampus und Verlängerung der Linie 2 Milse-Ost) in die Prioritätenliste mit aufgenommen werden und die Umsetzung soll vorbereitet werden.
3. Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt weiterhin:
Die Maßnahme 13 „Verbindungsstrecke Sieker – Sieker Mitte“, die wegen der betrieblichen Bedeutung vom Gutachter empfohlen wird, soll in ihrer Umsetzbarkeit weiter untersucht werden und bei positiven Ergebnissen in die Prioritätenliste mit aufgenommen werden.
4. Darüber hinaus beschließt die Bezirksvertretung die Durchführung einer frühzeitigen Bürgerinformationsveranstaltung.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 7

Stadtbahnbetrieb im Dürkoppquartier und in der Nikolaus-Dürkopp-Straße - Ergebnis der Variantenuntersuchung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3152/2009-2014

Frau Bauer erklärt, dass ihre Fraktion die Notwendigkeit eines möglichst störungsfreien Ablaufs des Stadtbahnbetriebes erkannt habe, der letztendlich von gesamtstädtischer Bedeutung sei. Ohne einen neuen Endpunkt der Stadtbahnlinie 4 im Dürkoppquartier sei eine Minimierung der Ausfallzeiten nicht zu gewährleisten. Ein weiterer Grund für die Verlängerung in das Gelände Dürkopp Tor 6 sei die bessere Anbindung an das Jugendgästehaus, das Theaterlabor, die Volkshochschule sowie an den Realmarkt, was unstreitig zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen führen werde. Des Weiteren sei die Realisierung eines Hochbahnsteiges in diesem Gebiet auch für Menschen mit Behinderungen sowie Seniorinnen und Senioren von erheblicher Bedeutung. Die von den Anwohnerinnen und Anwohnern vorgebrachten Argumente könne sie nachvollziehen, allerdings sei auch zu berücksichtigen, dass die Trasse seit Beginn der Planungen Ende der 90er Jahre freigehalten worden sei. Unter Berücksichtigung der Vorteile, die innerstädtisches Wohnen mit sich bringe, müssten die Bewohnerinnen und Bewohner auch bestimmte Nachteile in Kauf nehmen, zumal diese mit einer verbesserten Anbindung an den ÖPNV einhergingen. Abschließend kündigt Frau Bauer an, dass ihre Fraktion der Vorlage zustimmen werde und merkt in diesem Zusammenhang an, dass sich ein Mitglied ihrer Fraktion an der Abstimmung wegen einer

Pairingvereinbarung mit der SPD-Fraktion nicht beteiligen werde.

Frau George erklärt, dass die Notwendigkeit des Stumpfgleises in der Entscheidung der moBiel GmbH begründet liege, 16 VAMOS-Fahrzeuge für 45 Mio. Euro zu kaufen, die aus ihrer Sicht nichts anderes als Renommierobjekte seien. Im Nachhinein sei festgestellt worden, dass die Kapazität der vorhandenen Gleisanlagen nicht ausreiche und ein Rangiergleis erforderlich sei. Es sei eine Zumutung, dass die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat der moBiel GmbH durch den Kauf der neuen Fahrzeuge vollendete Tatsachen geschaffen hätten und die zuständigen Gremien über die Tragweite dieser Entscheidung nicht umfassend in Kenntnis gesetzt worden seien. Im Übrigen habe sie kein Verständnis dafür, dass in den modernen Fahrzeugen nur 52 Sitzplätze, aber 152 Stehplätze zur Verfügung stünden, was allenfalls auf der Strecke zwischen Hauptbahnhof und Universität Sinn mache, darüber hinaus aber am Bedarf vorbeigehe. Des Weiteren könne sie nicht nachvollziehen, dass das Stumpfgleis in ein intaktes Wohnquartier verlegt werde, das erst vor zehn Jahren mit erheblichen Expo-Mitteln realisiert worden sei. Im Übrigen sei die Trasse in dem in 2006 beschlossenen Bebauungsplan entgegen anderslautenden Aussagen nicht festgeschrieben worden. Auch die im letzten Jahr vorgenommene Prüfung der verschiedensten Varianten habe sie nicht überzeugt, da diese zunächst nur von moBiel selbst untersucht worden seien, so dass sie das Ergebnis letztlich nicht sehr überrascht habe. Das dann durch den Stadtentwicklungsausschuss in Auftrag gegebene Gutachten über die zwei verbleibenden Varianten komme letzten Endes zum Ergebnis, dass beide Möglichkeiten schlecht seien. Sie betont in diesem Zusammenhang, dass der Gutachter eine gute Arbeit geleistet und die Rahmenbedingungen objektiv bewertet habe. Nachfolgend erklärt sie, ihren bereits in der Sitzung am 23.10.2008 gestellten Antrag erneut zur Abstimmung zu stellen und beantragt namentliche Abstimmung.

Antragstext:

1. *Die Bezirksvertretung Mitte widersetzt sich ganz entschieden jeglichen Eingriffen in das Wohnquartier Dürkopp Tor 6, wie es z. B. moBiel durch die Erweiterung des Stadtbahnnetzes gewünscht wird.*
2. *Darüber hinaus erwartet die Bezirksvertretung Mitte, dass die seinerzeit geplante und durch das Quartier verlaufende Stadtbahntrasse nach Heepen mit Rücksicht auf die inzwischen erfolgte umfangreiche Wohnbebauung aufgehoben wird.*

Abschließend appelliert sie an die Mitglieder der Bezirksvertretung, sich bewusst zu machen, dass sie von den Bürgerinnen und Bürger dieses Stadtbezirks gewählt worden seien.

Herr Beigeordneter Moss entgegnet als Mitglied des Aufsichtsrates der moBiel GmbH, dass sich der Aufsichtsrat angesichts des Auslastungsgrades der Linie 4 schon seit längerem mit Optimierungsmöglichkeiten befasst habe. Aufgrund der in die Jahre gekommenen Fahrzeuggeneration sei geprüft worden, ob es am Markt ein den Anforderungen gerecht werdendes Serienprodukt gebe. Da dieses jedoch wegen der in Bielefeld eingesetzten Hochflurtechnik nicht

der Fall gewesen sei, sei die Entscheidung für den Bau eines Sondermodells getroffen worden. In diesem Zusammenhang sei allen Mitgliedern des Aufsichtsrates klar gewesen, dass die Beschaffung der neuen Fahrzeuge an vielen Stellen auch eine Ausweitung des Gleisnetzes implizieren würde. Im Übrigen sei die gesamte Finanzierung der VAMOS-Fahrzeuge nicht nur im Aufsichtsrat der moBiel GmbH entschieden worden. Vielmehr habe sich der Rat aufgrund der Zuteilung der ÖPNV-Pauschale ebenfalls dazu verhalten und einen einstimmigen Beschluss gefasst. Insofern weise er den von Frau George erhobenen Vorwurf, dass vollendete Tatsachen geschaffen worden seien, entschieden zurück und betone, dass diese Entscheidungen in einem demokratisch legitimierten Prozess getroffen worden seien.

Frau Mertelsmann merkt an, dass in der Vergangenheit stets davon gesprochen worden sei, dass Zuschüsse nur dann gewährt würden, wenn die Maßnahme zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen führen würde. Dieses Potential sehe ihre Fraktion in diesem Bereich trotz des dort ansässigen Jugendgästehauses jedoch genauso wenig wie das bereits zitierte Gutachten. Die Verlängerung der Linie 4 in das Dürkoppquartier sei nach ihrer Auffassung lediglich ein Betriebsgleis, das keinen weiteren Nutzen, aber erhebliche Belastungen für die Anwohnerschaft mit sich bringe. Vor diesem Hintergrund werde sich die SPD-Fraktion gegen die Variante „Dürkopp Tor 6“ entscheiden.

Herr Meichsner weist darauf hin, dass der damalige Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss am 26.08.1998 aufgrund einer gutachterlichen Empfehlung beschlossen habe, keine Strecke durch das Gelände „Dürkopp Tor 6“ zu führen. In diesem Zusammenhang sei auch die Durchführung einer Informationsveranstaltung zur weiteren Entwicklung des Gebietes beschlossen worden, in deren Rahmen am 17.09.1998 erklärt worden sei, dass *„ferner eine Verlängerung der Stadtbahn Richtung Heepen nicht ausgeschlossen sei. Mögliche Trassenvarianten würden derzeit untersucht. Zurzeit könne daher definitiv nicht gesagt werden, ob diese mit einer Haltestelle auch über das Dürkoppgelände verlaufen werde.“* Ein Jahr später sei ein Bauleitplan gegen die Stimmen der CDU-Fraktion beschlossen worden, in dem die Trasse nachrichtlich enthalten gewesen sei. Im Bebauungsplan stünde explizit, dass *„darüber hinaus durch eine geschickte Gebäudeanordnung erreicht wird, dass ein größtmöglicher Lärmschutz für die Außenwohnflächen des Plangebietes und die Nutzung der Außenräume ermöglicht wird.“* Dieses sei von dem Gutachter Herrn Beckenbauer am 14.04.1999 dahingehend bestätigt worden, als dass dieser die Notwendigkeit gesehen habe, für die Außenbereiche zur Teutoburger Straße und zur August-Bebel-Straße Lärmschutz vorzuschreiben. Für den Innenbereich als in sich beruhigtem Bereich sei diese Notwendigkeit nicht gesehen worden. Insofern sei festzustellen, dass im Vertrauen auf diese Aussage Baumaßnahmen ohne Lärmschutz realisiert worden seien. Bemerkenswert sei auch der Umstand, dass die Bauleitplanung erst in 2006 zum Abschluss gebracht worden sei und somit zu einem Zeitpunkt, in dem die Neubauten bereits errichtet gewesen seien. In der Zwischenzeit habe auch die Verwaltung im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren nie darauf hingewiesen, dass dort unter Umständen eine Stadtbahnhaltestelle mit entsprechend höheren Immissionswerten realisiert werden könnte, wodurch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen ausgelöst worden wären. Zudem

habe die Verwaltung nie im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplans auf eine Veränderung der Trasse gedrungen. Insofern sich ihm die Frage, wie im Falle einer Klage gegen das Planfeststellungsverfahren mit diesen Sachverhalten umzugehen sei. Abschließend weist er darauf hin, dass die CDU-Fraktion eine Verlängerung der Stadtbahnlinie in das Dürkoppquartier stets abgelehnt habe und auch in der heutigen Sitzung gegen die Beschlussvorlage stimmen werde.

Herr Ridder-Wilkens erklärt, dass sich - unabhängig vom Ausgang des Verfahrens - viele Bürgerinnen und Bürger persönlich verletzt fühlen würden. Für dieses Dilemma sei eindeutig die moBiel GmbH verantwortlich, die durch die Anschaffung der teuren VAMOS-Fahrzeuge vollendete Tatsachen geschaffen habe. Nunmehr benötige moBiel zum störungsfreien Verkehr der Stadtbahnen die Endhaltestelle im Dürkoppquartier. Die von der Anwohnerschaft geäußerten Bedenken, die Trasse zerschneide das Quartier, führe zu erhöhten Lärmbelastigungen und Bodenvibrationen seien sicherlich zutreffend. Andererseits hätte die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers aber auch wissen können, dass im Bebauungsplan eine Trassenführung nach Heepen vorgesehen gewesen sei, was die seinerzeit verantwortliche Architektin Frau Schreiber auf einer Veranstaltung der Dürkopp Tor 6-Initiative vor kurzem bestätigt habe. Im Rahmen der Wettbewerbsausschreibung seien u. a. die Trassenführung sowie ein Haltepunkt vor dem Jugendgästehaus beschrieben worden. Obwohl seine Fraktion nicht in der politischen Gestaltungsverantwortung stehe, sei sie nach langer interner Diskussion und Gesprächen mit Anwohnerinnen und Anwohnern zu dem Ergebnis gekommen, die besser beurteilte Variante des Gutachtens zu unterstützen. Maßgeblich für diese Entscheidung sei der Umstand, dass wegen der Erweiterung der Universität und des damit verbundenen erhöhten Fahrgastaufkommens eine leistungsfähige Linie 4 benötigt werde. Des Weiteren gelänge es nur mit einem funktionsfähigen und preiswerten öffentlichen Personennahverkehr, die Pkws aus der Innenstadt zu verdrängen. Abschließend merkt Herr Ridder-Wilkens an, dass die Einstellung der Fraktionen von SPD und CDU zur Haltestelle im Dürkoppquartier unglaubwürdig und scheinheilig sei. Die heutige Debatte hätte sich erübrigt, wenn die Fraktionen dem im Oktober 2008 von Frau George gestellten Antrag zugestimmt hätten. Stattdessen sei Frau George gedrängt worden, den Antrag zurückzuziehen. Von der moBiel GmbH wünsche er sich im Rahmen der Umsetzung des Projekts mehr Transparenz sowie eine intensive Beteiligung der Anwohnerschaft insbesondere im Hinblick auf Sicherheits-, Gestaltungs- und Lärmschutzaspekte.

Herr Micketeit erachtet die geplante Verlängerung der Linie 4 in das Dürkoppquartier als unmöglich, da der vorhandene Bereich aus seiner Sicht viel zu schmal sei. Insofern könne er nicht nachvollziehen, dass in 2003 eine Genehmigung zur Errichtung des Gebäudes August-Bebel-Straße/Carl-Schmidt-Straße in unmittelbarer Nähe zur Trasse erteilt worden sei. Er spreche sich dafür aus, das Betriebsgleis in der Nikolaus-Dürkopp-Straße zwischen der August-Bebel-Straße und der Turnerstraße zu errichten, da hierdurch das gleiche Ziel bei wesentlich geringeren Belastungen erreicht werden könne. Im Übrigen sei davon auszugehen, dass ein permanentes Kreuzen der August-Bebel-Straße durch die Linie 4 unter Berücksichtigung des dort ohnehin vorhandenen

Verkehrs der Linie 3 zu erheblichen verkehrlichen Beeinträchtigungen führe, da die August-Bebel-Straße eine der wenigen unmittelbaren Verbindungen zur Detmolder Straße sei.

Herr Klemme erklärt ebenfalls, dass eine Stadtbahnlinie im Quartier Dürkopp Tor 6 nichts zu suchen habe. Die Anwohnerschaft habe ein eindeutiges Votum abgegeben, dem er sich anschließen und die Verlängerung der Linie 4 in das Dürkoppquartier mithin ablehnen werde.

Auf die Anmerkungen von Herrn Ridder-Wilkens eingehend merkt Herr Henningsen an, dass dieser in der Sitzung am 04.09.2008 die Auffassung vertreten habe, *„dass die Planungen einen massiven Eingriff in das Quartier darstellen würden, der große Beeinträchtigungen für die Anwohnerschaft bedeute und er von daher der Planung zum jetzigen Zeitpunkt nicht zustimmen könne.“* Des Weiteren habe Herr Ridder-Wilkens in der Sitzung am 23.10.2008 ausgeführt, dass *„bereits in der letzten Sitzung deutlich geworden sei, dass sich alle Parteien gegen die Endhaltestelle aussprechen würden.“* Dieses Verhalten sei eindeutig *„Wendehalsigkeit“*. Auch Herr Gutknecht habe in der Sitzung am 23.10.2008 darauf hingewiesen, dass *„bisher unter den Fraktionen keine Zustimmung zu der von moBiel geplanten Verlängerung der Linie 4 in das Dürkopp Tor 6 –Gelände festzustellen sei.“* Herr Franz habe in der Sitzung darauf hingewiesen, dass *„die Bebauung im Dürkoppquartier Ende der 90er Jahr als herausragendes Modellprojekt vorgestellt worden sei und er es von daher unter den Gesichtspunkten von Stadtgestaltung und Quartiersentwicklung als unangemessen erachte, in dieses Quartier ein Abstellgleis zu legen.“* Abschließend betont Herr Henningsen, dass in unmittelbarer Nähe zu diesem Bereich die Stadtbahnhaltestellen der Linie 3 *„August-Schroeder-Straße“* und *„Ravensberger Straße“* vorhanden seien und von daher keine Notwendigkeit bestünde, die Haltestelle unmittelbar in das Wohnquartier zu verlegen. Wäre eine Haltestelle in dem Bebauungsplan vorgesehen gewesen, hätten auch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden müssen. Da dieses jedoch nicht erfolgt sei, würden die Anwohnerinnen und Anwohner einen gewissen Vertrauensschutz genießen.

Frau Mertelsmann betont, dass ihre Fraktion auch schon zum damaligen Zeitpunkt entscheidungsbereit gewesen sei. Allerdings hätte die Hoffnung bestanden, dass es zur Verlängerung der Linie 4 in das Dürkoppquartier noch Alternativen gebe, die den gleichen betrieblichen Nutzen bei geringeren Beeinträchtigungen des Umfelds mit sich bringen würden.

Herr Straetmanns merkt an, dass Herr Ridder-Wilkens in der Sitzung am 04.09.2008 der Planung explizit *„zum jetzigen Zeitpunkt“* nicht hätte zustimmen können. Insofern könne er in der kritischen Überprüfung der eigenen Position keine Wendehalsigkeit erkennen. Im Übrigen sei zu betonen, dass der Verlängerung der Linie 4 nicht mit Begeisterung zugestimmt werde. Vielmehr zeige das Gutachten, dass es keine wirklich gute Variante gebe und eine Verlängerung auf das Gelände Dürkopp Tor 6 letztendlich die von allen möglichen Varianten die am wenigsten schädliche Alternative sei. In diesem Zusammenhang sei auch der Aspekt zu berücksichtigen, dass die Errichtung eines Hochbahnsteiges für ältere Bewohnerinnen und Bewohner des Bereichs sicherlich von großem Nutzen sein dürfte. Abschließend unterstreicht Herr

Straetmanns, dass es bei allen Varianten Betroffene gegeben hätte.

Herr Ridder-Wilkens ergänzt, dass er nach wie vor der Auffassung sei, dass die Verlängerung der Stadtbahn in das Dürkoppquartier eine unglückliche Lösung sei. Aber aufgrund der Bedeutung eines gut funktionierenden öffentlichen Nahverkehrs für Bielefeld werde seine Fraktion dieser Planung letztendlich zustimmen.

Herr Franz erklärt, dass er das Projekt in dem seit fast vier Jahren andauernden Diskussionsprozess stets kritisch betrachtet habe. In diesem Zeitraum habe auch er die Erwartung gehabt, dass bei einer offenen Prüfung die ein oder andere realistische Lösung für das aus der betrieblichen Notwendigkeit heraus resultierende verkehrliche Problem gefunden werden könnte. Nunmehr sei ein Punkt erreicht, an dem alle Varianten und Fakten durchdiskutiert und – mit Blick auf die zwei Varianten – auch noch von einem externen Gutachter transparent und nachvollziehbar bewertet worden seien. Die Umsetzung einer verkehrlichen Infrastrukturmaßnahme im unmittelbaren Innenstadtbereich werde stets zu entsprechenden Einschränkungen und Belastungen führen. Aus seiner Sicht stehe der Aspekt der betrieblichen Notwendigkeit und der damit verbundene reibungslose Stadtbahnbetrieb im gesamten Stadtgebiet im Vordergrund. Aus diesem Grunde werde er – auch wenn er in der heutigen Bezirksvertretungssitzung die Mehrheitsmeinung seiner Fraktion respektieren und sich bei der Abstimmung enthalten werde – in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 21.02.2012 für die Variante einer neuen Endhaltestelle der Linie 4 im Quartier Dürkopp Tor 6 stimmen.

Herr Beigeordneter Moss weist den Vorwurf, es sei bei der Realisierung des Expo-Projekts auf dem Gelände Dürkopp Tor 6 nicht an einen Stadtbahnbetrieb gedacht worden, entschieden zurück. So stehe in der Begründung der Vorlage zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplans „Dürkopp Tor 6“ (Drucksache 2065/2004-2009, S. 18) vom 10.02.2006 wörtlich, dass *„die Stadt Bielefeld Überlegungen über eine Trassenführung der Stadtbahn Innenstadt - Heepen anstellt. Eine Variante führt in Verlängerung der Nikolaus-Dürkopp-Straße über die August-Bebel-Straße durch das Plangebiet, verläuft südlich der Maschinenhalle und mündet in die Teutoburger Straße. Eine Entscheidung über die verbindliche Führung der Stadtbahntrasse ist bisher noch nicht getroffen worden. Bei einer Entscheidung für die vorab beschriebene Trassenführung ist deren planungsrechtliche Sicherung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche möglich.“* Darüber hinaus habe die Verwaltung bereits in 2001 in den Sitzungen der Bezirksvertretung Mitte (04.10.2001) und des Umwelt- und Stadtentwicklungsausschusses (20.11.2001) einen Sachstandsbericht zur Stadtbahn nach Heepen und zur Erarbeitung von Trassenvarianten abgegeben. In der Verwaltungsvorlage (Drucksache 3797 N1) sei hierzu ausgeführt worden, dass *„die Verwaltung empfehle, eine Trasse über das Gelände Dürkopp Tor 6 auch weiterhin als Option für die Stadtbahn in Richtung Heepen beizubehalten. Aufgrund der bisherigen Planungen sind auf dem Gelände von Dürkopp Tor 6 Verkehrsflächen für eine Stadtbahntrasse freigehalten worden. Beim Bau der Brücke wurde die Durchfahrthöhe der Stadtbahn bereits berücksichtigt. Der noch aufzustellende Bebauungsplan enthält einen Hinweis auf eine mögliche*

spätere Stadtbahntrasse.“ Nachfolgend betont Herr Beigeordneter Moss, dass es in der heutigen Diskussion letzten Endes nur um die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens gehe, in dessen Rahmen die vorgetragenen Anregungen und Bedenken durch die Bezirksregierung Detmold als Planfeststellungsbehörde zu klären seien und den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern Rechtsmittel zur Verfügung stünden.

Herr Franz merkt an, dass eine namentliche Abstimmung nach § 15 Abs. 5 der Geschäftsordnung von mindestens einem Fünftel der anwesenden Mitglieder beantragt werden müsste und fragt nach, wer diesen Antrag noch unterstütze.

Da sich nur drei von insgesamt 17 Mitgliedern für eine namentliche Abstimmung aussprechen, wird das erforderliche Quorum nicht erreicht.

Sodann lässt Herr Franz über die Beschlussvorlage abstimmen.

Die Beschlussvorlage der Verwaltung zum Stadtbahnbetrieb im Dürkoppquartier und in der Nikolaus-Dürkopp-Straße (Drucksache 3152/2009-2014) wird bei 6 Ja-Stimmen, 9 Nein-Stimmen und einer Enthaltung mehrheitlich abgelehnt.

(Frau Zeitvogel-Steffen hat wegen Pairings nicht an der Abstimmung teilgenommen.)

Frau George erklärt nachfolgend, dass sie in der Ablehnung der Verwaltungsvorlage eine Bestätigung ihres Antrages sehe und sich von daher eine Abstimmung über denselbigen erübrige.

Zu Punkt 8

PLAKARTIVE Bielefeld 2012

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3595/2009-2014

Herr Kricke verweist auf eine über die Vorlage hinausgehende ergänzende Mitteilung des Dezernats 2, derzufolge der Umweltbetrieb (UWB) im Rahmen eines Ortstermin am 06.02.2012 die grundsätzliche Zustimmung zur Durchführung der Veranstaltung gegeben habe. Der UWB habe jedoch darum gebeten, bei der Aufstellung der mobilen Plakatflächen insbesondere das Wurzelwerk der Bäume, die in den Grünflächen beiderseits der Mindener Straße stünden, nicht zu beschädigen. Aus diesem Grunde werde er bei der Aufstellung der Plakatflächen zugegen sein und über den Standort mitentscheiden. Darüber hinaus werde sich der Verein *stadtklar* an den beiden Flächen, die Graffiti-Künstlern zur Verfügung gestellt würden, finanziell beteiligen und sich zudem um die Entfernung der gegebenenfalls nach Ende der

Veranstaltung noch sichtbaren Schablonen kümmern. Überdies könne die Firma Ströer lt. Auskunft des Amtes für Verkehr trotz des zwischen ihr und der Stadt Bielefeld bestehenden Vertrages Dritten zusätzliche mobile Plakatflächen zur Verfügung stellen. Andere Firmen könnten dies aufgrund des v. g. Vertrages nicht.

Herr Henningsen bittet darum, darauf zu achten, dass die Aktion auch tatsächlich auf zehn Wochen beschränkt sei.

Herr Gutknecht merkt an, dass die Stadt Bielefeld und die BI Marketing GmbH deutlich gemacht hätten, die Veranstaltung finanziell mit einem noch zu benennenden Betrag aus der Kulturförderung zu unterstützen (S. 3 der Vorlage). Diese Vorgehensweise erachte er als sehr ungewöhnlich und spreche sich von daher dafür aus, die Vorlage lediglich zur Kenntnis zu nehmen.

Herr Franz entgegnet, dass die Bezirksvertretung ein Votum über die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums abzugeben habe, jedoch nicht über die Finanzierungsmodalitäten der Aktion.

Herr Meichsner weist darauf hin, dass es sich nicht um bezirkliche Mittel handele und er von daher keine Bedenken habe, der Vorlage zuzustimmen. Sollte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen anderer Auffassung sein, müssten sie dieses im Kulturausschuss vertreten.

B e s c h l u s s :

Die Bezirksvertretung Mitte stimmt der Durchführung der von der Fachhochschule Bielefeld, Fachbereich Gestaltung, geplanten Veranstaltung „PLAKARTIVE Bielefeld“ in den Grünflächen beiderseits der Mindener Straße zwischen der Jöllenbecker Straße und der Arndtstraße für die Dauer von ca. 10 Wochen zu.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 9

Teilnahme der Stadt Bielefeld am bundesweiten Städtewettbewerb "Stadtradeln" des Klima-Bündnisses

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3586/2009-2014

Auf Nachfrage von Herrn Meichsner führt Herr Reidel aus, dass sich die Kosten der Maßnahme im Wesentlichen auf Sachkosten für Werbemaßnahmen (Flyer, Plakate etc.) beschränken würden, wobei in diesem Zusammenhang auch zu berücksichtigen sei, dass die entsprechenden Entwürfe vom Klima-Bündnis zur Verfügung gestellt würden. Die Verwaltung gehe davon aus, dass der gesamte Sachkostenaufwand unter 1.000 Euro liege. Zur Frage der Personalkosten merkt er an, dass die Umsetzung des Städtewettbewerbs „Stadtradeln“ durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolge, deren

Stellen im Rahmen eines geförderten Projekts des Bundesumweltministeriums zur Umsetzung des Handlungsprogramms Klimaschutz bewilligt worden seien und die auf drei Jahre zu 80 % gefördert würden. Insgesamt handele es sich hierbei um 2,5 Stellen.

Herr Henningsen erklärt, dass er sich nicht an der Aktion beteiligen könne und von daher der Vorlage auch nicht zustimmen werde.

B e s c h l u s s :

Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt dem Rat wie folgt zu beschließen:

Der Rat beschließt die Anmeldung der Stadt Bielefeld am bundesweiten Wettbewerb „Stadtradeln“ für das Jahr 2012 und beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung der Aktion. Der Rat der Stadt Bielefeld begrüßt eine rege Teilnahme der Bielefelder Bürgerinnen und Bürger und wünscht gleichermaßen eine Beteiligung der gewählten politischen Vertreterinnen und Vertreter.

- mit Mehrheit bei einer Enthaltung beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 10

Satzung über die nochmalige Verlängerung der Anordnung einer Veränderungssperre für das Gebiet Detmolder Straße, Mozartstraße, Promenade und Spiegelstraße (Gebiet des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. III/4/55.00 "Wohngebiet Lessingstraße")
- Stadtbezirk Mitte -
Nochmalige Verlängerung der Veränderungssperre

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3573/2009-2014

Ohne Aussprache fasst die Bezirksvertretung folgenden

B e s c h l u s s :

Die der Beschlussvorlage als Anlage beigefügte Satzung über die nochmalige Verlängerung der Anordnung einer Veränderungssperre für das Gebiet Detmolder Straße, Mozartstraße, Promenade und Spiegelstraße (Gebiet des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. III/4/55.00 „Wohngebiet Lessingstraße“) wird beschlossen.

Für die genauen Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches der Veränderungssperre ist die im Abgrenzungsplan des Bauamtes im Maßstab 1: 1500 vorgenommener Eintragung (rote Linie) verbindlich.

- einstimmig beschlossen -

-.-

Zu Punkt 11 **Haushalt 2012: Beratung der im Entwurf des Finanzplanes 2012 des Umweltbetriebes enthaltenen Investitionsmaßnahmen für den Stadtbezirk Mitte**

Herr Gutknecht bittet für die Zukunft um Erstellung einer formellen Verwaltungsvorlage.

Die Bezirksvertretung Mitte nimmt die im Entwurf des Finanzplans 2012 des Umweltbetriebes enthaltenen Investitionsmaßnahmen für den Stadtbezirk Mitte zur Kenntnis.

-.-

Zu Punkt 12 **Planung der Tagesbetreuung zum Kindergartenjahr 2012/2013**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3570/2009-2014

Herr Epp merkt ergänzend zur Vorlage an, dass mit dem dargestellten Ausbaustand zum kommenden Kindergartenjahr eine gesamtstädtische Versorgungsquote im U3-Bereich von 29,4 % erreicht werde. Im Stadtbezirk Mitte betrage diese Quote 29,2 %. Bei den Kindern im Alter von 3 bis 6 Jahren liege diese stadtweit bei 96,4 % und im Stadtbezirk Mitte bei 94,5 %. Somit werde mit dem kommenden Kindergartenjahr im Stadtbezirk Mitte rein rechnerisch die durchschnittliche Versorgungsquote erreicht. Allerdings sei in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass der Jugendhilfeausschuss und der Finanz- und Personalausschuss in ihren Sitzungen im November bzw. im Dezember 2011 eine stufenweise Erhöhung der Versorgungsquote bis auf 43 % im Kindergartenjahr 2014/2015 beschlossen hätten. Dies werde dazu führen, dass im Stadtbezirk Mitte in den nächsten drei Jahren noch weitere ca. 120 Plätze überwiegend im U3-Bereich geschaffen werden müssten. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass ein nachfragebedingter höherer Bedarf im Stadtbezirk Mitte bestehe, da die Einrichtungen in diesem Stadtbezirk - wie auch die Tageseinrichtungen in Schildesche und Gadderbaum - nicht nur von den Familien im unmittelbaren Wohnumfeld, sondern auch in immer stärkerem Maße von Pendlerinnen und Pendlern nachgefragt würden.

Auf Nachfrage von Herrn Straetmanns zur heilpädagogischen Betreuung führt Herr Epp aus, dass die Landesregierung in den letzten Jahren verstärkt Mittel für so genannte Integrationsplätze für Kinder mit Behinderungen zur Verfügung gestellt habe. Zum kommenden Kindergartenjahr stünden in den Einrichtungen rd. 360 Integrationsplätze zur Verfügung, durch die letztendlich Bedarfe im heilpädagogischen Bereich kompensiert würden.

B e s c h l u s s:

1. Der Jugendhilfeausschuss, die Beiräte und die Bezirksvertretungen stellen den durch die Jugendhilfeplanung und Trägergespräche ermittelten Bedarf an Betreuungsplätzen für das Kindergartenjahr 2012/2013 fest und beauftragen die Fachverwaltung diesen bis zum 15.03.2012 an das Ministerium für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport des Landes NRW zu melden:

	Platzzahl* Tageseinrich- tungen	davon unter 3 Jahren	davon über 3 Jahren	Platzzahl Tagespflege
Ia	322	1.048	2.733	
Ib	1.331			
Ic	2.128			
IIa	24	24		
IIb	233	233		
IIc	1.003	1.003		
IIIa	884		884	
IIIb	2.064		2.064	
IIIc	3.076		3.076	
Summe	11.065	2.308	8.757	600**

Stand: 05.01.2012

*Abweichungen gegenüber den Daten in der Anlage „Kindergartenbedarfsplanung“ ergeben sich aus der Tatsache, dass nicht alle Plätze über das KiBiz NW gefördert werden, insofern in dieser Vorlage keine Berücksichtigung finden können (56 Plätze in heilpädagogischen Gruppen und 45 Plätze in den sog. Intensivhorten sowie 15 Plätze in einer Kita, die vom Träger bzw. einem Betrieb frei finanziert werden, sowie 2 Kitas, die teilweise nur halbjährlich angemeldet werden weil die Inbetriebnahme erst im Laufe des KiGa-Jahres erfolgen wird).

**Inkl. 50 Reserveplätze Tagespflege

2. Gegenüber dem Land NRW werden auf der Basis der zurzeit vorliegenden Erkenntnisse, vorbehaltlich einer endgültigen verwaltungsmäßigen und medizinischen Prüfung des Integrationsbedarfes von Kindern, 360 Integrationsplätze gemeldet. Sollten bis zum 15.03.2012 weitere Bedarfe vorliegen, wird die Verwaltung beauftragt, die Meldung entsprechend anzupassen.

3. Die Verwaltung wird analog zur Regelung im Kindergartenjahr 2011/2012 beauftragt, die erforderliche haushaltsmäßige Umsetzung zu gegebener Zeit für das Haushaltsjahr 2013 vorzunehmen bzw. den Haushalt 2012 unter Berücksichtigung der Veränderungen umzusetzen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 13

Umsetzung der bedarfsgerechten Planung der Tagesbetreuung in Kindertageseinrichtungen und in der TagespflegeBeratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3571/2009-2014

Zu Beginn seiner Ausführungen stellt Herr Langeworth fest, dass sich die Angebote in Kindertageseinrichtungen in den letzten zwei Jahrzehnten kontinuierlich verbessert hätten. Zur Vorlage sei jedoch kritisch anzumerken, dass sie keine schlüssige Begründung für die vier im Stadtbezirk Mitte vorgeschlagenen Standorte enthalte. Darüber hinaus hätte er im Zusammenhang mit der Benennung konkreter Grundstücke unter anderem auch Hinweise zum Wohnumfeld sowie zur vorhandenen Angebots- und Trägerstruktur erwartet. Insbesondere der Vorschlag, eine Kindertageseinrichtung im Bereich Ehlenruper Weg / Wilbrandstraße auf dem Schulhof der Kuhlo-Realschule zu errichten, werfe einige Fragen auf, zumal in einem Umkreis von 500 m bereits fünf Kindertagesstätten betrieben würden. So vermisse er eine Stellungnahme der Kuhlo-Realschule sowie Aussagen zu möglichen Erweiterungsmaßnahmen in den benachbarten städtischen Tageseinrichtungen „Wilbrandstraße“ und „Jakobus“. In diesem Zusammenhang stelle sich ihm auch die Frage, ob zusätzliche Gruppen der Kita „Jakobus“ nicht auch in freien Räumlichkeiten der benachbarten Kirchengemeinde betreut werden könnten. Alternativ könnte das in unmittelbarer Nähe befindliche leerstehende Gebäude des ehemaligen chemischen Untersuchungsamtes als Kindertagesstätte genutzt werden. Angesichts des Umstandes, dass der zusätzliche Bedarf allenfalls mittelfristig vorhanden sei, stelle sich ihm die Frage, welche alternative Nutzung für eine Kindertagesstätte auf einem Schulhofgelände in Frage komme. Aus seiner Sicht sollte vor der Errichtung eines Neubaus geprüft werden, ob nicht eine vergleichbare Platzzahl in den von ihm genannten Alternativen errichtet werden könnte. Im Übrigen hätten die Ausführungen in der gestrigen Sitzung des Jugendhilfeausschusses (JHA) den Eindruck vermittelt, dass von dem im Januar vom JHA beschlossenen strukturierten Ausbauprogramm abgerückt werde und nicht mehr für jede Tageseinrichtungen die entsprechenden Entwicklungspotentiale ermittelt werden sollten. Von daher rege er an, dies für die Einrichtungen im Stadtbezirk Mitte zu beschließen.

Herr Gutknecht weist darauf hin, dass die sicherlich berechtigten Fragen nicht in der Bezirksvertretung, sondern im Jugendhilfeausschuss gestellt werden sollten. Im Übrigen gehe es bei dem Konzept der BGW um Gebäude im Passivhausstandard, die extrem kostengünstig und vom Raumbedarf genau auf die Bedürfnisse der Träger zugeschnitten seien. Demgegenüber sei die Nutzung bestehender Gebäude wesentlich teurer und damit unwirtschaftlicher.

Herr Meichsner bittet um Erläuterungen zu möglichen Folgenutzungen der Einrichtungen bei nicht mehr gegebenem Bedarf. Überdies stelle sich ihm die Frage, wie individuell die Gebäude tatsächlich seien und ob auch stadtgestalterische Aspekte bei der Errichtung berücksichtigt würden. Abschließend zeigt er sich über die Vorgehensweise der BGW verwundert, die in der Presse schon vorab die städtischen Flächen benannt und ihr Vorhaben vorgestellt habe.

Herr Epp weist darauf hin, dass zum kurzfristigen Erreichen einer Versorgungsquote von 43 % die Neubauplanungen nicht ausreichen würden und insofern auch bauliche Erweiterungen vorhandener Einrichtungen sowie die Umnutzung geeigneter Räumlichkeiten in Betracht kämen. Des Weiteren werde ein Teil der benötigten Plätze im Rahmen der Tagespflege zur Verfügung gestellt. Um die angestrebte Versorgungsquote bis zum Kindergarten 2014/2015 erreichen zu können, sei eine möglichst frühzeitige Beteiligung und Information der politischen Gremien sinnvoll, so dass die zur Beratung anstehende Vorlage als ein erster Schritt zu werten sei. Insofern könnten auch noch keine detaillierten Planungen vorgestellt werden. Die von Herrn Langeworth angesprochene Nähe zu bestehenden Einrichtungen sehe er eher unproblematisch, solange es für die Einrichtungen entsprechende Bedarfe gebe. Zum Aspekt möglicher Folgenutzungen bestünde Einvernehmen zwischen der BGW und der Verwaltung, dass die Neubauten in 15 – 20 Jahren ohne großen Aufwand kurzfristig einer anderen Nutzung zugeführt werden könnten. Abschließend betont Herr Epp, dass weder die Verwaltung noch die BGW über neue Einrichtungen entscheide sondern die Politik. Insofern bedaure er den Eindruck, der durch die Presseveröffentlichung entstanden sei. Die vier in der Vorlage genannten Standorte im Bezirk Mitte seien in Abstimmung mit dem Immobilienservicebetrieb (ISB) und der BGW unter Beachtung der bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Aspekte sowie unter Berücksichtigung der Anforderungen des Landesjugendamtes identifiziert worden. Auf Nachfrage von Herrn Langeworth erklärt Herr Epp zum Grundstück Ehlenruper Weg / Wilbrandstraße, dass eine Stellungnahme der Kuhlo-Realschule noch nicht eingeholt worden sei.

Herr Meichsner erklärt, dass er keinem der genannten Standorte zustimmen könne, bevor die Frage der Folgenutzung nicht eindeutig geklärt sei. Im Übrigen weise er darauf hin, dass nach der Gemeindeordnung die Zuständigkeit bei der Bezirksvertretung liege.

Herr Gutknecht entgegnet, dass vor einer Nutzungsänderung ohnehin ein politischer Beschluss zu fassen sei. Insofern könne er die geäußerten Bedenken nicht nachvollziehen.

Herr Epp betont, dass mit dem ISB vereinbart worden sei, in einem zweiten Schritt die Detailplanungen in den Bezirksvertretungen vorzustellen.

Herr Henningsen erklärt, dass aus seiner Sicht die von Herrn Langeworth gestellten Fragen nicht beantwortet worden seien. Von daher sollte die Vorlage zurückgestellt werden, bis die Fragen beantwortet seien.

Herr Langeworth beantragt sodann, dass die Verwaltung einen Bericht zu den von ihm aufgeworfenen Fragestellungen abgeben solle.

Herr Franz lässt sodann über die einzelnen Ziffern des Beschlussvorschlages getrennt abstimmen und stellt nachfolgend den Antrag der CDU-Fraktion zur Abstimmung.

B e s c h l u s s :

1. Den Standortvorschlägen (gem. Anlage) zum Bau von acht neuen Kindertageseinrichtungen wird zugestimmt.

- bei vier Gegenstimmen mit Mehrheit beschlossen -

2. Die Finanzierung der An- und Umbaumaßnahmen der städtischen Kindertageseinrichtungen in Höhe von insgesamt ca. 5,2 Mio. € der Jahre 2013 und 2014 erfolgt

- weitestgehend durch die Inanspruchnahme von Mitteln der Bildungspauschale,
- für den Fall, dass die Mittel der Bildungspauschale in den Jahren 2013 und 2014 nicht auskömmlich sind, aus Zuweisungen des Haushalts an den ISB im Rahmen der Obergrenze der Kreditermächtigung der beiden Haushaltsjahre.

- einstimmig beschlossen -

3. Zur baulichen Umsetzung des Umbau- und Erweiterungsprogramms der städtischen Kindertageseinrichtungen werden im Immobilienservicebetrieb fünf jeweils auf zwei Jahre befristete Stellen eingerichtet.

- einstimmig beschlossen -

4. Darüber hinaus erwartet die Bezirksvertretung einen Bericht der Verwaltung zu den von der CDU-Fraktion aufgeworfenen Fragestellungen.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 14

Neuaufgabe der Schulwegpläne für die städt. Grundschulen für die Schuljahre 2012/13 und 2013/2014

Die Mitglieder der Bezirksvertretung nehmen die Entwürfe zur Neuaufgabe der Schulwegpläne für die städtischen Grundschulen für die Schuljahre 2012/2013 und 2013/2014 zur Kenntnis.

Zu Punkt 15

Verwendung der Sondermittel der Bezirksvertretung 2012

Herr Franz verweist auf die Anträge der städtischen Kindertagesstätte Kamphof und des Koordinationskreises „Stadtteilstadt Petristraße“, die vom vergangenen Jahr in das aktuelle Haushaltsjahr verschoben worden seien und schlägt vor, diese wie beantragt zu unterstützen.

Herr Meichsner stimmt dem Vorschlag von Herrn Franz zu, spricht sich aber dafür aus, das Verfahren über die Gewährung von Sondermitteln der Bezirksvertretung insofern wieder zu ordnen, als dass eine Beschlussfassung über die Gewährung von Sondermitteln vor der Sommerpause und eine zweite Runde nach den Herbstferien erfolgen solle.

Frau Bauer spricht sich ebenfalls für eine Bündelung aus und regt an, die Mittel für das Stadtteilstadt auf 800 Euro und für die Kindertagesstätte Kamphof auf 1.300 Euro angemessen zu kürzen.

Herr Franz betont, dass eine Bündelung der Anträge durchaus sinnvoll sein könne. Allerdings dürfte dies nicht dazu führen, dass Maßnahmen nicht ausgeschlossen würden. Eine Kürzung der Anträge lehne er ab.

B e s c h l u s s :

Die Bezirksvertretung Mitte gewährt aus ihren in 2012 zur Verfügung stehenden Sondermitteln folgende Beträge:

- 1. 1.500 Euro für die Kindertagesstätte Kamphof zur Anschaffung von Außenspielgerätschaften**
- 2. 1.400 Euro an den Koordinationskreis Stadtteilstadt zur Durchführung des 25. Stadtteilstadts**

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 16 Beschlüsse aus vorangegangenen Sitzungen - Bericht der Verwaltung zum Sachstand

Punkt 16.1 Überprüfung einer alternativen Signalanlagensteuerung am Willy-Brandt-Platz bzgl. einer durchgängigen und schnelleren Fußgängersignalisierung

Unter Bezugnahme auf den Beschluss der Bezirksvertretung Mitte zum TOP 14.2 der Sitzung vom 12.01.2012 teilt das Amt für Verkehr mit, dass - wie schon in der letzten Sitzung der Bezirksvertretung mitgeteilt - der Verkehrsknotenpunkt „Willy-Brandt-Platz“ aufgrund der vielen, signaltechnisch abzusichernden Verkehrsströme mit einer komplexen, verkehrsabhängig koordinierten Signalprogrammsteuerung nach dem so genannten „Turbinenprinzip“ betrieben werde. Durch die sehr kurzen Räumwege und die entsprechend langen Einfahrwege würden sich bei diesem Signalisierungskonzept kurze Schutz- bzw. Zwischenzeiten und somit auch eine optimierte Leistungsfähigkeit sowie ein möglichst guter Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer (Kfz-Verkehr, Radfahrer und Fußgänger) im Signalprogrammablauf ergeben. Die vorhandene Signalprogrammsteuerung nach dem Turbinenprinzip sei auch schon bei der Vor- bzw. Neuplanung der Lichtsignalanlage, die von dem externen Ingenieurbüro „Schnüll Haller und Partner“ im Jahr 2003 erstellt worden

sei, als die Signalisierungsvariante ermittelt worden, die den besten und leistungsfähigsten Signalprogrammablauf und Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer darstelle.

Es sei natürlich durchaus möglich, die komplette Signalprogrammsteuerung nur auf eine jeweils durchgängige und auf großem Querungskomfort basierende Fußgängersignalisierung auszurichten. Da sich der Verkehrsknotenpunkt „Willy-Brandt-Platz“ nicht in einem verkehrsberuhigten Bereich befinde, sondern ein Hauptverkehrsknotenpunkt mit einer großen Verkehrsbelastung sei und die Herforder Straße eine Hauptzufahrtsstraße bzw. Verkehrsader in Bielefeld darstelle, seien die daraus resultierenden negativen Auswirkungen wesentlich größer (auch auf den ganzen Innenstadtbereich) als die vorhandene Signalprogrammsteuerung mit einer nicht optimalen Fußgängersignalisierung. Entweder würde die angeregte Signalisierung eine nicht zu verantwortende Reduzierung bzw. Einschränkung in der Verkehrssicherheit darstellen oder die daraus resultierende Leistungsfähigkeit würde dermaßen den Verkehrsfluss im Zuge der Herforder Straße beeinträchtigen, dass es in den Zufahrten zum „Willy-Brandt-Platz“ zu Rückstaubildungen komme. Die nicht abfließenden bzw. wartenden Kraftfahrzeuge würden den Innenstadtbereich dann unnötig mit Abgase belasten. Dieses widerspreche wiederum den angestrebten Zielen der Luftreinhaltung.

Die Verwaltung sehe daher keine begründete Notwendigkeit die vorhandene Signalprogrammsteuerung am Verkehrsknotenpunkt „Willy-Brandt-Platz“ zu ändern.

Die Bezirksvertretung nimmt Kenntnis.

-.-.-

Punkt 16.2

Trockensteinmauer in der Furtwängler Straße

Unter Bezugnahme auf den in o. g. Angelegenheit gefassten Beschluss der Bezirksvertretung vom 12.01.2012 teilt das Büro des Oberbürgermeisters mit, dass der Oberbürgermeister der Empfehlung, ein Mediationsverfahren durchzuführen, nicht gefolgt sei. Ein solches Verfahren würde voraussetzen, dass ein Ausgleich unterschiedlicher Interessen möglich sei. Da die Stadt Bielefeld hier Verkehrssicherungspflichten zu erfüllen habe, seien die Errichtung oder die Nicht-Errichtung einer neuen Mauer nicht verhandelbar. Auf die Interessen der Anlieger sei die Verwaltung bereits zu Beginn der Baumaßnahme insoweit eingegangen, als dass eine Wiederherstellung des ursprünglichen optischen Zustands im Laufe des Jahres 2012 bereits zugesagt worden sei.

Des Weiteren sei der Vorwurf eines möglichen Amtsmissbrauchs nach einer Prüfung des städtischen Rechtsamtes nicht berechtigt. Der Handlungsbedarf an der Trockenmauer bestehe nach maßgeblicher eigener fachlicher Einschätzung der Stadt Bielefeld und werde darüber hinaus durch einen unabhängigen Gutachter bestätigt.

Die Bezirksvertretung nimmt Kenntnis.
