

STADT BIELEFELD
- Stadtentwicklungsausschuss -

Sitzung
Nr.
StEA/025/20
22

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses (Sitzung ab 16:00 Uhr)
am 10.10.2022

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus
Beginn: 16:00 Uhr
Sitzungspause:
Ende: 17:27 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Marcel Kaldek
Herr Ralf Nettelstroth
Herr André Langeworth
Frau Carla Steinkröger
Herr Frank Strothmann

SPD

Herr Erik Brücher
Herr Martin Kaufmann

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Dr. Astrid Lentz
Frau Gudrun Henneke
Herr Paul John
Herr Thomas Krause

AfD

Herr Maximilian Kneller

FDP

Herr Rainer Seifert

Die Linke

Herr Carsten Strauch

Beratende Mitglieder nach § 58 Abs. 1 Satz 11 GO NRW

Herr Robert Alich
Herr Michael Gugat
Herr Dietmar Krämer
Frau Gordana Kathrin Rammert

Stellvertretende beratende Mitglieder

Herr Günter Seidenberg

Von der Verwaltung

Herr Adamski

Beigeordneter Dezernat 3

Herr Lewald

Amt für Verkehr

Herr Herjürgen

Bauamt

Schriftführung

Frau Anita Lange

Bauamt

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Strothmann begrüßt die Anwesenden zur 25. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist. Es wurde mit verkürzter Ladefrist auf Antrag der FDP-Fraktion eingeladen.

Herr Adamski verweist darauf, dass die Anfragen der FDP-Fraktion und die Anfrage von Frau Rammert beantwortet seien.

Es erfolgen folgende Ergänzungen zur Tagesordnung:

1.1 Änderungsantrag der CDU-Fraktion auf Zurückstellung des Baubeginns.

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1

Baumaßnahme Adenauerplatz

Herr Lewald stellt die Planung zum Umbau des Adenauerplatzes und die Umleitungspläne vor.

Dabei geht es um das Teilstück auf der Seite zum Ostwestfalen-Damm. Im Zusammenhang mit der Maßnahme wird die Bushaltestelle neu angelegt. Durch die Verschwenkung kann der Radweg deutlich verbreitert werden. Stadtauswärts ist ein beidseitiger Radweg mit einer Breite von 4 Metern geplant. In der Auffahrt zum Ostwestfalendamm Johannistal wird der Radweg verschwenkt. Der Radverkehr wird mit einer Lichtsignalanlage über die Auffahrt geführt. In dem Bereich wird es eine Fahrbahnverengung für den MIV geben um den Raum für den Radverkehr und die Querung zu erreichen. Die Maßnahme soll in den nächsten Monaten in zwei Bauabschnitten umgesetzt werden.

Die Umleitungspläne sehen folgende Wegführung vor:

Für den aus der Innenstadt kommenden Verkehr auf dem Ostwestfalendamm entlang der rückwärtigen Seite der Baustelle bis zur Abfahrt Johannistal, dann wieder auf die Artur-Ladebeck-Straße. Für den innerstädtischen Verkehr wird die Umleitung entlang der Straße Waldhof, dann am Niederwall über die Kreuzstraße in Richtung Brackwede geführt.

Zu Beginn des ersten Bauabschnittes wird der Abschnitt mit dem Verkehrszeichen „Anlieger frei“ für den Autoverkehr freigegeben. Mit „Anlieger frei“ wird beschildert, da nur aufgrund der baulichen Maßnahmen die Breite für eine Rettungsgasse zur Verfügung steht.

Es war anfangs vorgesehen, dieses Teilstück zu sperren. Es wurde aus Gründen der Anlieger davon Abstand genommen und die Straßenbreite dahingehend verbreitert, dass Anliegerverkehr noch möglich ist.

Ab Mitte November stellt sich eine andere Situation dar. Dann ist in diesem Abschnitt die Asphaltdecke aufgebracht und auch befahrbar. Als Reaktion auf die Sorgen der Wirtschaft und der Kaufmannschaft kann das Schild „Anlieger frei“ entfernt werden. Für das einsetzende Weihnachtsgeschäft wird der Abschnitt für den Autoverkehr wieder freigegeben.

Herr Adamski führt im Anschluss an Herrn Lewalds Umbau- und Umleitungsplänen aus, dass eine temporäre Vollsperrung, wobei es sich nur um einzelne Tage handelt, nicht zu vermeiden sei. Diese seien notwendig, um das Abfräsen der Asphaltdecke möglich zu machen. Eine genaue Terminierung sei noch nicht möglich.

Für die Erneuerung der Asphaltdecke werden Temperaturen um die 6 Grad aufwärts benötigt, ansonsten würde bis zum Weihnachtsgeschäft „Anlieger frei“ aufrechterhalten, um dort den Verkehr zu ermöglichen.

Herr Seifert stellt klar, es gebe keine Zweifel an der Tatsache, dass es sich hier um einen Unfallschwerpunkt handele, der zeitnah abzustellen sei. Dies sei nie angezweifelt worden, auch wenn Kritik an der Baustelle und der Kommunikation der Baustelle geübt worden sei, die dazu geführt hätte, dass sie in die Ecke der Unfallegeuer gedrängt worden wären.

Es ginge zu keiner Zeit um das ob, sondern um das wie der Baustelle. Bereits vor 2 Jahren hätten sie auf die Gefahrenlage aus Sicht der Radfahrer*innen hingewiesen und Amt für Verkehr einen konkreten Umbauvorschlag für den kompletten Adenauerplatz vorgestellt. Dieser wurde als

technisch nicht realisierbar abgelehnt. Weiterhin wurde mitgeteilt, dass kein konkreter Handlungsbedarf bestünde. Damals wurde die Maßnahme als laufendes Geschäft der Verwaltung gesehen, da es um eine Pflichtaufgabe aus der Unfallkommission zur Entschärfung eines Unfallschwerpunktes ginge, also um eine Maßnahme aus der Verkehrssicherungspflicht. Wenn eine Maßnahme von wenigen hundert Metern zur Umliegung eines Radweges fast 4 Monate bei einer Vollsperrung dauert und 1 Million Euro kostet, sei es keine kleine Verkehrssicherungspflichtmaßnahme. Diese Maßnahme befände sich am stärksten frequentierten Knotenpunkt der Stadt und stünde in einem großen öffentlichen Interesse. Die Maßnahme sei zu 85 % über das Projekt zur Förderung der Nahmobilität gefördert. Hier sei zu erkennen, dass es sich nicht um eine Verkehrssicherungspflicht und Akutmaßnahme der Unfallkommission handle, sondern um ein Nahmobilitätsprojekt. Es mache Sinn, den Umbau einer großen Kreuzung und Straße mit anderen Zielen zu verbinden und Fördermittel dafür zu akquirieren. Aber hier sei die Maßnahme ein Verkehrsprojekt geworden, bei dem die Öffentlichkeit und die politischen Gremien involviert hätten werden müssen. Dazu hätte es genügend Zeit gegeben, da die Planungen seit Oktober 2020 laufen. Die Öffentlichkeit sei nie einbezogen worden. Die Politiker seien lediglich über die Entscheidungen der Unfallkommission informiert worden. Erst durch eine Pressemitteilung des Amtes für Verkehr aus September 2022 sei die Öffentlichkeit und die Politiker über den Umfang und Dauer der Baumaßnahmen mit den Auswirkungen auf den Verkehr in Kenntnis gesetzt worden.

Es ginge um die Art und Weise, wie die Maßnahme geplant sei, ohne die Öffentlichkeit und die Politik zu involvieren. Mit ein wenig mehr öffentlicher Beteiligung hätte sicherlich eine Verbesserung geschaffen werden können. Das größere Problem sehe er in der Bauphase. Die Baumaßnahme könne sich witterungsbedingt verzögern. Damit stünde sie in Konflikt mit der Maßnahme „Stapenhorststraße“. Die Stausituation auf Grund der 2 Großbaustellen gäbe es trotzdem.

Herr Seifert stellt ein Beispiel für die Verkehrsführung vor, in der keine Fahrspur eingezogen werden würde.

Vielleicht könne die Verwaltung ergebnisoffen prüfen, ob ein breiter Radweg ohne Verlust einer Fahrbahn an dieser wichtigen Kreuzung realisierbar ist.

Frau Rammert bedankt sich für die Beantwortung der Frage, jedoch sei ihre Frage nicht beantwortet. Ihre Frage sei, ob gewisse Schilder neu gedruckt, beklebt werden müssen. Bezüglich der vorgestellten Umleitungsregelung sei sie irritiert. Im Ausschuss sei diskutiert worden, wie die Schulwegsicherheit sichergestellt werden könne. Sie sehe nicht die Aufnahmefähigkeit der Straße Am Bach und die zusätzlichen Gefahren für die Schülerinnen und Schüler und der Kindergartenkinder. Es wird um eine Erläuterung der Abwägungen gebeten, die zur Festlegung der idealen Route für Fahrzeuge führe.

Herr Strothmann erklärt, dass die Fragen und Anregungen gesammelt werden. Die aufkommenden Fragen werden dann von der Verwaltung beantwortet.

Herr Langeworth führt aus, dass er zwei Punkte ansprechen möchte.

Grundlage für dieses Verfahren sei die Informationsvorlage 3286, Bericht Unfallkommission, BV Mitte am 24.02., BV Gadderbaum, 17.02., SteA 01.03.

Zur Maßnahme Adenauerplatz heißt es: "Es ist im Zuge der Planung UK Maßnahme Adenauerplatz durch 660.31 die Deckensanierung zur Aufbringung entsprechender Markierung zu beauftragen."

Das aber jetzt daraus eine Maßnahme von 900.000 € und einer Dauer von ½ Jahr daraus abgeleitet werden würde, ohne weitere Beteiligung der politischen Gremien, riefte erhebliche Fragen auf.

Bei den ihm zur Verfügung stehenden Zahlen stellt sich die Frage nach der Unfallhäufigkeitsstelle in diesem Bereich. Hier wird um entsprechende Erläuterung gebeten.

Frau Steinkröger verweist auf die neuen Decken, die neu hergerichtet werden und fragt nach dem Umgang mit der Schienenerweiterung, die im Abschnitt Landgericht bis Bethelack vamosgerecht hergestellt werden muss. Es wird angefragt, ob das im Zusammenhang gesehen wird. Gleichzeitig interessiert es, ob in der Artur-Ladebeck-Straße die Protecting Bike Line, als vorgezogene Maßnahme, verwirklicht werden solle.

Herr Nettelstroth fragt nach den Erwägungen, die zu diesem Planergebnis geführt haben. Hier spiele neben der Frage der Sicherheit für Fahrradfahrer*innen auch die Frage eine Rolle, ob hier ein künftiger Unfallort für den Individualverkehr geschaffen werde. Das wird daran festgemacht, dass hier eine Fahrspur eingezogen wird. Damit sei die Frage verbunden, wieviel Verkehr derzeit vom Adenauerplatz im Bereich Johannistal bzw. auf dem OWD fließt und wie der Knoten neu ausformuliert wird, wenn die Fahrradfurt da ist. Er hätte gern gewusst, wieviel Verkehre wir haben und ob berücksichtigt worden sei, was in der letzten StEA-Sitzung besprochen wurde in Bezug auf Geschwindigkeitsreduzierung auf dem OWD.

Herr Strothmann dankt den Referierenden und übergibt das Wort an Herrn Adamski und Herrn Lewald von der Verwaltung.

Herr Adamski fragt bei Frau Rammert nach, inwieweit die Beantwortung ihrer Frage aufgrund der Vielzahl der Fragen vorgezogen werden solle.

Herr Lewald führt aus, dass er sich die Frage gestellt habe, inwieweit die Straßen „Waldhof“ und „Am Bach“ überhaupt in der Lage seien, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Dabei sei er zu dem Ergebnis gekommen, dass die Umleitung über die „Waldhof“ und „Am Bach“ eine vertretbare Alternative auch im Hinblick auf die Sicherheit des Schulweges sei, denn im Projekt Altstadtraum habe man sich genau angeschaut, welche Auswirkungen sich durch die damalige Maßnahme ergeben haben. Eine ideale Umleitung werde es nie geben. Durch eine Umleitung komme es immer und überall zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen.

Sowohl die Polizei als auch die Verwaltung werde jedoch genau beobachten, wie sich die Situation entwickelt.

Die Beantwortung der Frage, inwieweit Schilder noch zu verändern seien, könne er erst in der nächsten Sitzung beantworten.

Herr Adamski wendet sich an Herrn Seifert. Aus seiner ausführlichen Darstellung hätte er wenig Fragen erkannt. Er wolle jedoch das Gesamtkonzept erläutern.

Es ginge darum, dass es einen Erlass des Innenministeriums gibt, eine Unfallkommission zu gründen, um schnell handlungsfähig zu sein. Es sei so, dass die Unfallkommission getagt habe die Planung auf den Weg gebracht worden sei. Die Zusammensetzung der Kommission sei definiert. Leider seien Vertreter der Politik dort nicht vorgesehen.

Er verweist auf die genannten Unfälle. Er glaube, alle können froh sein, dass diese Unfallstelle kurzfristig demnächst behoben wird. Hier sei die Eilbedürftigkeit gegeben und darum sei es so schnell gegangen. Man habe die Aufgabe, die Bielefelder Bevölkerung vor den offensichtlichen Gefahren zu schützen. Der Erlass sei so konzipiert. Insofern stelle sich nicht die Frage, ob die Maßnahme ein Geschäft der laufenden Verwaltung sei oder nicht. Die Frage stelle sich auch nicht zum ersten Mal. Sie sei in der Vergangenheit bereits durch die Rechtsabteilung und durch die Bezirksregierung geprüft.

Wenn es eine konzeptionelle, planerische Aufgabe wäre, würde in der bekannten Ausführlichkeit berichtet werden. Dies sei hier nicht der Fall. Hier ginge es um Gefahrenabwehr. Die Maßnahme im Altstadt - Projekt und diese Maßnahme könne man nicht miteinander vergleichen, auch wenn es emotional nachvollziehbar sei.

Mit den Vertretern von Handelsverband, IHK und der Altstadt-Kaufmannschaft sei gesprochen worden.

Das Gespräch sei sehr sachlich und konstruktiv verlaufen. Die Argumente der Verwaltung seien gut nachvollzogen worden. Kritik käme auf Grund der fehlenden Kommunikation. Die oben Angesprochenen hätten die Pläne erst durch die Presse zur Kenntnis erhalten.

Er nehme die Kritik an und werde in Zukunft auch über solche Maßnahmen, die aus der Unfallkommission resultieren, die Mitglieder des StEA informieren.

Herr Seifert äußert sich zu den Ausführungen und führt aus, dass sich die Nachfrage darauf beziehe, dass es sich bei der Maßnahme um ein Geschäft der laufenden Verwaltung handle. Eine Akutmaßnahme hätte vor längerer Zeit gelöst werden können. Hier ist die Akutmaßnahme mit einem Nahverkehrsprojekt mit Akkreditierung von 85 % Fördermitteln verbunden. Eine Maßnahme mit 85 % Förderung sei kein Geschäft der laufenden Verwaltung. Hier hätte man in 2 Projekte fahren können. Eine langfristige und eine mittelfristige Lösung in einem eigenen Projekt wären machbar gewesen.

Herr Langeworth führt aus, dass die Informationsweitergabe in der Vergangenheit besser gelaufen sei. Es sei in der Regel transparent gelaufen. Aber in dem konkreten Fall sei von Markierungen die Rede gewesen, die sich zu einer Großmaßnahme entwickelt hätten. Die Rede sei von einer Nichtinformation, oder einer viel zu späten Information, statt einer Art und Weise der Beteiligung, wie sie bei kleineren Maßnahmen bereits jahrzehntelang üblich gewesen sei.

Die zweite Frage sei die Frage nach der Unfallhäufigkeitsstelle gewesen. Es ist der Bereich Zufahrt Johannistal. Es werden weitere Bereiche mit umgebaut, auch auf der anderen Seite. Diese seien teilweise über 100 m entfernt. Wo sei die Verbindung zur Unfallhäufigkeitsstelle? Die Ableitung der großen Maßnahme aus der Unfallhäufigkeitsstelle sei die Frage gewesen, diese sei nicht erläutert worden.

Herr Adamski verweist auf die vernünftigen Anschlusspunkte. Man müsse die Infrastruktur entsprechend anpassen. Es erscheine sinnvoll, bei einer

Sperrung, die Bereiche links und rechts im Rahmen der Baumaßnahme zu füllen.

Er werde den Wunsch beherzigen, die Mitglieder des StEA ausführlicher zu informieren.

Bezüglich der Anfrage von Frau Steinkröger könne er sagen, dass die Vamos-Maßnahme nicht von dieser Maßnahme tangiert wird.

Für die Arthur-Ladebeck-Straße werde für die nächste Sitzung des StEA die Vorlage erstellt.

Auf die Anfrage von Herrn Nettelstroth, ob die Belastbarkeit aufgrund der Verringerung der einen Abbiegespur Richtung Johannistal negative Auswirkungen auf den fließenden Verkehr habe, könne er sagen, dass eine entsprechende Modellierung vorgenommen worden sei und dass das nicht zu befürchten sei. Die Zahlen werden zum Protokoll dargelegt.

Die Verkehrszahlen würden nachgereicht werden. Sollte eine detaillierte Ausführung gewünscht sein, wäre es schön, wenn die Anfrage im Vorfeld gestellt worden wäre. Dann könne die Verwaltung sich vorbereiten und konkrete Auskunft gegeben werden.

Herr Nettelstroth rügt in dem Zusammenhang die Verwaltung. Die genannte Vorgabe sei in dem Fall nicht einzuhalten. Die Vorlage sei ihm 1 ½ Wochen vor Sitzungstermin erst zur Kenntnis gelangt und dann solle er im Vorfeld die Fragen detailliert formulieren.

Die geforderten Zahlen wären für ihn entscheidend gewesen für die Einschätzung der Funktionsfähigkeit dieses Knotens in der Zukunft, was den Individualverkehr angehe. Die von ihm genannten Konfliktsituationen seien nicht gelöst, es wurde lediglich der Hinweis gegeben, dass daran gedacht worden sei.

Sowohl die CDU-Fraktion als auch die FDP hätten ihn angeschrieben mit der Fragestellung, dass die Maßnahme keine Maßnahme der Unfallkommission sei, sondern weit darüber hinausgehe. Von der Verwaltung sei geantwortet worden, dass die Maßnahme darunterfalle.

Auf Grund der Sondersitzung hätten sie von weiteren Prüfungen abgesehen. Es wäre es wert, dieses durch die Fachaufsicht prüfen zu lassen. Des Weiteren stelle sich die Frage nach der Verhältnismäßigkeit. Dass die Maßnahme geeignet sei, sei nicht in Frage zu stellen. Bei der Erforderlichkeit hätte er erhebliche Zweifel. Um den Unfallschwerpunkt festzumachen, hätte zunächst die Unfallfurt gereicht, um diese kritische Stelle zu lösen. Ihm dränge sich der Schluss auf, dass diese Unfallmaßnahme dazu genutzt werden soll den für die Stadt Bielefeld so wichtigen Knoten in Gänze umzubauen. Herr Nettelstroth geht auf die konkrete Planung ein. Die Frage, wie die Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem OWD den Knoten zusätzlich belastet, sei nicht beantwortet worden. Da behalte man sich eine nochmalige Prüfung vor.

Kritisch findet er den Umgang mit der Informationsbasis. Mit der Pressemitteilung sei eine große Informationsbasis erreicht, aber nicht dadurch, dass 1 ½ Wochen eine Mitteilung erfolgt, wir verbauen 900.000 €, machen für mehrere Monate den Knotenpunkt dicht und das ist alles laufende Verwaltung. Dies sei unabhängig vom Ausgang der Sitzung noch einmal separat zu prüfen.

Herr Brücher führt aus, dass Baustellen, egal in welcher Hinsicht, immer ein Ärgernis darstellen. Jedoch seien sie notwendig, um die Sicherheit in

der Stadt zu gewährleisten und die Infrastruktur aufrechtzuerhalten und zu gestalten. Es gäbe in der Stadt Kommissionen und Gremien, die sich mit diesen Sachen beschäftigen. Wenn die Unfallkommission festgestellt hat, dass die Situation am Adenauerplatz eine große Gefahr darstelle, sei es notwendig, zu handeln. Wenn die Unfallkommission beschließt, sei es eine Pflichtaufgabe der Verwaltung, diesen Beschluss umzusetzen und zwar zeitnah und umfassend. Dann sei diese Maßnahme ein Geschäft der laufenden Verwaltung.

Ist hier frühzeitig und ordentlich gehandelt worden? Hier sehe er kein Problem. Staus verursachen immer Ärger. Egal welche Umleitung man nimmt, es gibt immer Vor- und Nachteile für bestimmte Strecken. Irgendetwas gäbe es immer, was Bedenken hervorruft. Gerade im Innenstadtbereich sei dies schwierig. Daher sei er zuversichtlich, dass es mit dem neuen Konzept für die Umleitung, welches nur 3 – 4 Monate besteht, auch ordentlich gehandelt werde. Es werde diskutiert, dass die Maßnahme geschäftsschädigend sei. Dass sie für die Innenstadt problematisch sei, streite er nicht ab. Sie hätten die Aufgabe, dass sich die Stadt weiterentwickelt. Gefahrenquellen müssen beseitigt werden, die Stadt müsse sich insgesamt weiterentwickeln, auch verkehrstechnisch was neue Verkehrsstrukturen betreffe. Es gäbe jetzt und in den nächsten Jahren viel zu tun. Wenn eine zukunftsfähige Stadt gewünscht sei, die alternative Verkehrsmitteln die Möglichkeit der Entfaltung böte, könne auf Baustellen nicht verzichtet werden. Baustellen seien stets für den Einzelhandel problematisch. Aber das sei bei jeder Straßenbaumaßnahme der Fall. Es funktioniere dann jedoch einigermaßen, weil sich die Autofahrer an die Umleitungssituation schnell gewöhnt haben. Er hält es für ein Geschäft der laufenden Verwaltung. Zukünftig sei es allerdings sinnvoll, im Rahmen einer Informationsveranstaltung die Mitglieder des Ausschusses und der Bezirksvertretungen frühzeitig über solche Maßnahmen zu informieren, damit diese Probleme, die jetzt vorliegen, im Vorfeld geklärt werden können.

Er halte den Aufwand, der jetzt mit der Sondersitzung betrieben wurde, für nicht gerechtfertigt. Man hätte es auch intern in Gesprächen klären können. Um in der Öffentlichkeit besondere Aufmerksamkeit zu erhaschen, sei diese Sitzung nicht notwendig gewesen.

Herr John führt aus, dass die Verwaltung klargestellt hätte, dass einiges besser gemacht hätte werden können. Für die Zukunft wolle man es besser machen. Man müsse in die Zukunft schauen, um die Stadt zukunftsfähiger zu machen. Klar sei, dass hier ein Unfallschwerpunkt umgebaut wird. Das sei ein wichtiger Punkt und da gäbe es auch einen Konsens. Wenn Straßen marode seien, müssen sie erneuert werden. Das würde zu Baustellen und demzufolge zu Staus und Verspätungen führen und zu Verkehren, die an anderer Stelle aufgefangen werden müssen. Ein wichtiger Punkt sei es dabei, die Maßnahmen den Bürgerinnen und Bürgern transparent nahe zu bringen. Wenn es ein neuralgischer Punkt sei wie der Jahnplatz oder der Adenauerplatz, hätte es Auswirkungen auf das gesamte Umfeld.

Auf die Fachlichkeit der Arbeit der Verwaltung könne man vertrauen. Geheimniskrämerei, wie im Vorfeld erwähnt, sei nicht die richtige Wortwahl.

Herr Seifert führt aus, dass eine Frage nicht richtig beantwortet sei. Es sei ein Projekt der Nahmobilität, welches zu 85 % gefördert wird mit einem Projekt der Unfallkommission gleichzeitig zusammen durchgeführt worden. Er hat nicht verstanden, warum diese 2 Projekte nicht getrennt

behandelt worden seien. Dann hätte diese Umbaumaßnahme in der Politik öffentlich diskutiert werden können.

Die zweite Frage beziehe sich auf die Sicherstellung. Es steht fest, dass es sich um eine Unfallhäufigkeitsstelle handele. Es wurde vom „Todesstreifen“ gesprochen, sind dort tatsächlich tödliche Unfälle gewesen? Ansonsten würde das eine Emotion hochbringen, die nicht angebracht sei, wenn das nicht der Fall wäre. Bezüglich der Wortwahl Geheimniskrämerei bliebe er dabei. Im Vorfeld sei von einer Deckensanierung die Rede gewesen und 6 Monate später bekäme man die Unterlagen auf den Tisch gelegt, was dort alles geplant sei.

Herr Adamski führt aus, dass es sich zur Geheimniskrämerei nicht äußern wolle. Er stellt nochmals fest, dass die Ursache und der Grund der Umbaumaßnahmen das Ergebnis der Unfallkommission seien. Den Ausdruck („Todesstreifen“), den er nicht mehr wiederholen wolle, hätte er von seinen Kollegen/innen übernommen, die ihm das so metaphorisch dargestellt hätten. Der Ausdruck sei nicht so angebracht gewesen, da dort keiner zu Schaden gekommen sei.

Frau Steinkröger führt aus, dass es sie verwundert habe, dass sie das aus der Zeitung erfahren habe und sich geärgert hätte. Da müsse etwas auf dem gesamten Adenauerplatz passieren. Sie fühle sich als Autofahrerin unsicher. Sie sei froh, dass jetzt die Maßnahme begonnen wird. Die Eile könne sie nicht nachvollziehen. Die Situation gibt es nicht erst seit 2 Jahren, die gibt es schon lange. Sie hätte sich gewünscht, im Vorfeld vernünftig informiert worden zu sein. Sie hätte gern mitdiskutiert. Für die Zukunft hoffe sie auf eine bessere Zusammenarbeit.

Herr Strauch legt dar, dass ihm die Umbaumaßnahme nicht überrasche. Sie sei am 31.05 ausführlich in der NW beschrieben, einschließlich Wegfall der Fahrspur. Insoweit könne er nicht von Geheimniskrämerei reden. Er wünsche sich auch eine bessere Unterrichtung durch die Verwaltung. Mit der Information sei es nicht so gut gelaufen. Die einvernehmliche Lösung bezüglich der Überleitung durch den Waldhof findet er gut. Die Umbaumaßnahme sei richtig. Kritik sei angebracht, man solle es aber nicht übertreiben. Es sei vernünftig, die Maßnahme jetzt anzupacken, da es sich hier um einen Unfallschwerpunkt handele. Informationen hätte es gegeben, aber nicht ausreichend. Er fände, dass sie auch in die Gremien gehören.

Herr Gugat führt kurz aus, dass die Verwaltung eingestanden hätte, dass es nicht optimal gelaufen sei. Ansonsten denke er, dass festgestellt werden kann, dass die Maßnahme unstrittig sei. Jetzt sollten es auch alle zur Kenntnis nehmen. Die Sondersitzung, die zusätzlich stattgefunden habe, sei ein bisschen wie ein Sturm im Wasserglas.

Eine Unfallkommission hätte es nicht gebraucht. Es sei offensichtlich und unstrittig für Fahrradfahrer eine unsichere und gefährliche Situation. Der heutige Termin sei aus seiner Sicht gut.

Herr Seifert legt dar, dass durch die Unfallkommissionsmaßnahme ein Rückstau produziert werde. Seine Frage, ob durch die Maßnahme eine Gefahrenquelle aufgebaut wird, wo es vorher keine gab, sei nicht beantwortet. Der Wegfall einer Spur sei Teil der Nahmobilität und nicht der Un-

fallverhütung und hätte in einem anderen Projekt behandelt werden können. Dies hätte dazu geführt, dass darüber ausführlich geredet hätte werden können.

Herr Adamski weist darauf hin, dass man für die Simulation Programme hätte, die die notwendigen Daten liefern. Auf diese könne man sich verlassen. Die Ampelanlage sei so ausgestattet, dass sie flexibel auf das Verkehrsaufkommen reagiere. Die Situation Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Ostwestfalendamm sei durchgespielt. Dazu gäbe es ein Gutachten, welches bekannt sei.

Im Rahmen der Vorlage werde alles getan, das es auf der gesamten Länge der Artur-Ladewig-Straße zu maximal 8 % mehr Verkehrsaufkommen kommen wird. Die absoluten Zahlen werden noch geliefert.

Herr Nettelstroth betont, dass er diese Zahlen bräuchte, um das beurteilen zu können. Wenn von Modellierung gesprochen wird, wäre es hilfreich, die Prämissen, die gesetzt wurden, zu kennen. Er wolle die Diskussion nicht wiederholen, die Kritikpunkte seien eingebracht. Es sei das Wort Transparenz gefallen. Diese setze voraus, dass alle Dinge zur Kenntnis gelangen. Dies sei hier nicht der Fall. Deshalb sei er der Auffassung, dass heute über eine solche Maßnahme nicht entschieden werden könne und beantragen die Zurückstellung der Maßnahme und das bis zur nächsten StEA- Sitzung die Verwaltung eine Vorlage vorlegt, in der genau diese Punkte, die hier angesprochen sind, insbesondere auch die Verkehrsbelastung, die Grundlage der Modellierung und die Verkehrszahlen deutlich macht. Die Kreuzung Adenauerstraße sei so eine komplexe Kreuzung, dass Sorge bestünde, durch den Umbau wird eine neue Unfallgefahrenstelle geschaffen. Womöglich fordere die Unfallkommission dann den Rückbau der Maßnahme. Das kann keiner wollen. Daher der Antrag auf Zurückstellung der Maßnahme und Erarbeitung einer Vorlage zu dieser Maßnahme. Darin solle enthalten sein, wie die verkehrliche Situation aussehe, von welcher Modellierung beim Gesamtverkehr ausgegangen worden sei, insbesondere die Fahrradfahrer. Hier sei von Interesse, wie viele Radfahrer die Kreuzung queren. Nur so könne er ein Gefühl dafür bekommen, ob die Maßnahme funktionieren kann oder nicht.

Herr Strothmann erklärt, dass ein Änderungsantrag der CDU vorliege.

Herr John führt aus, dass er diese Option der Zurückstellung nicht sehe und fragt bei Herrn Adamski nach, ob das möglich sei.

Herr Adamski erklärt, er hätte die Eilbedürftigkeit und das Ergebnis der Unfallkommission hier dargelegt. Der Ermessensspielraum sei sehr begrenzt. Auch zeitlich gesehen, käme man in die Monate, wo es ins Weihnachtsgeschäft gehe. Er könne auch nicht gewährleisten, dass die Maßnahme rechtzeitig fertig werde, um dann mit der Stapenhorststraße und den anderen Baumaßnahmen beginnen zu können. Dann wäre man im nächsten Jahr und würde eventuell eine Diskussion führen, warum es zu weiteren Unfällen gekommen sei und warum die Verwaltung nicht tätig geworden sei.

Herr John weist Herrn Strothmann darauf hin, dass Ratsdamen und Ratsherren Rederecht in diesem Ausschuss haben und dass er Frau Pfaff zu Wort kommen lassen solle.

Frau Pfaff, BV Gadderbaum Bezirksbürgermeisterin führt aus, dass über die ganze Diskussion, die geführt worden sei, bisher nicht an die Menschen, die dort arbeiten – unmittelbar an der Straße -, gedacht worden sei. Nach Fertigstellung der Maßnahme sei nur eine Spur für Autos frei. Es gäbe Menschen, die unter diesen schwierigen Bedingungen ihre Arbeit dort machen. Daran denkt niemand, dass wolle sie nur einmal anbringen.

Herr Kneller sagt zur Sache, dass er sich als Ratsherr nicht gut informiert fühle. In Bezug auf die Umleitung über die Straße „Am Waldhof“ sei letztes Jahr gesagt worden, dass die Straße „Am Waldhof“ komplett für den Autoverkehr dichtgemacht werden sollte. Jetzt solle die Straße zu einer stark befahrenden Straße ummodelliert werden. Dies als Maßnahme Beseitigung Unfallschwerpunkt Adenauerplatz zu titulieren, sei schwierig. Anhand anderer Maßnahmen stellt er die Verkehrspolitik in der Stadt Bielefeld in Frage. Es würde nicht fair mit der Opposition umgegangen.

Herr Strothmann stellt fest, dass Information und Transparenz ein hohes Gut sei.

-.-.-

Zu Punkt 1.1

CDU-Fraktion, Antrag auf Rückstellung des Projektes bis zur nächsten StEA-Sitzung und Erstellen einer entsprechenden Informationsvorlage

Herr Strothmann lässt über den Antrag der CDU auf Rückstellung des Projektes bis zum nächsten StEA und entsprechender Informationsvorlage abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

- mit Mehrheit bei einer Enthaltung abgelehnt –

-.-.-

Anlage zur Niederschrift:

- Anlage zu TOP 1: Stellungnahme Amt für Verkehr

Frank Strothmann, Vorsitzender

Anita Lange, Schriftführerin