

26. Sitzung BV Schildesche am 31.8.2023

Mitteilungen

4.1 Weiterentwicklung des On-Demand-Verkehrs in Bielefeld

Stadtentwicklungsausschuss am 13.09.2023

Das Amt für Verkehr teilt mit:

Das Amt für Verkehr und moBiel untersuchen gemeinsam eine perspektivische Weiterentwicklung des On-Demand-Verkehres für die Stadt Bielefeld im Sinne der Verkehrswende.

Eine betriebliche Ausweitung des On-Demand-Verkehrs in Bielefeld, des derzeitigen Probetriebes in Sennestadt und Jöllenbeck (meinAnton), ist mit den vorhandenen fahrzeugseitigen und personellen Ressourcen nicht umsetzbar und erfordert zusätzlichen Fahrzeug- und Fahrerbedarf sowie finanzielle Mittel. Deshalb ist eine On-Demand-Ausweitung generell abhängig von der Beauftragung und der Finanzierung durch den ÖPNV-Aufgabenträger, der Stadt Bielefeld, nach einer entsprechenden Beschlussfassung der politischen Gremien.

Für die Weiterentwicklung des On-Demand-Verkehres soll ein Konzept mit der Unterstützung eines Fach-Gutachters im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung für das gesamte Stadtgebiet und über die Stadtgrenzen hinaus erstellt werden.

Ziel ist die Erstellung eines Leitfadens und die Formulierung von grundsätzlichen, übergeordneten Handlungsempfehlungen für die betrieblich sinnvolle und wirtschaftliche Gebietsweiterentwicklung des On-Demand-Verkehrs anhand einheitlicher fachlicher Kriterien. Auf dieser fachlichen Basis können dann zukünftig weitergehende Entscheidungen zu etwaigen Gebietsausweitungen zwischen der Stadtverwaltung und moBiel getroffen werden.

Dabei werden innovative und ressourcenschonendere Fahrzeugtypen sowie zukunftsweisende Entwicklungen, wie z.B. autonomes Fahren und digitale Vernetzung mit in Betracht gezogen.

Hierzu werden derzeit die Aufgabenbeschreibung und der Leistungsumfang für die Gutachterleistung erstellt.

Die Auftragsvergabe soll bis Ende 2023 erfolgen. Die Ergebnisse sollen Mitte 2024 vorliegen.

Auf der Basis des dann vorliegenden Leitfadens und der Handlungsempfehlungen sollen zukünftige Gebietsweiterentwicklungen des On-Demand-Verkehrs bewertet und den politischen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung inkl. Umsetzungs- und Finanzierungskonzept (Umsetzung vorbehaltlich Finanzierung) vorgelegt werden.

Die vorliegenden Anfragen zu On-Demand-Ausweitungen aus den Stadtbezirken werden im Rahmen dieses Projektes mitbetrachtet und bewertet.

4.2 Vorgärten Sudbrackstraße

Der Umweltbetrieb, Abteilung Grünunterhaltung teilt mit:

Die Grünunterhaltung pflegt an der Sudbrackstraße vor den Häusern 82b bis 86c Flächen als Straßenbegleitgrün. Hier grenzen die privaten Grundstücke mit der vorderen Kante der Gebäude direkt an das städtische Straßengrundstück an, sodass diese öffentlichen Grünflächen vor Ort eher wie die privaten Vorgärten der Anlieger wirken.

Die Flächen sind mit Rosen und einzelnen Gehölzen bepflanzt und leider sehr stark mit Ackerwinde durchsetzt. Die dauerhafte Pflege dieser Flächen ist durch die Ackerwinde sehr aufwendig und muss in sehr kurzen Intervallen regelmäßig wiederholt werden. Leider ist der Erfolg trotzdem nur von kurzer Dauer. Dieser unbefriedigende Pflegezustand führt bei den Mitarbeitern des Umweltbetriebs und auch den Anwohnern zu Unzufriedenheit.

Die Grünunterhaltung plant daher für den kommenden Herbst eine grundlegende Umgestaltung dieser Beete. Sie sollen samt den Wurzelunkräutern ausgebaggert und in extensive Staudenpflanzungen umgestaltet werden. Einige aktuelle Beispiele dieser Staudenbeete an der Westerfeldstraße und der Stiftskirche Schildesche sind als Fotos angefügt.

Die Anwohner werden kurz vor den geplanten Maßnahmen mit einem Rundschreiben direkt vom Umweltbetrieb informiert.



Beete Sudbrackstraße



Bepflanzung Westerfeldstraße



Bepflanzung Stiftskirche

4.3 Bürger*innenbeteiligung zu Fahrradabstellanlagen in Schildesche

Das Amt für Verkehr teilt mit:

Die Stadt Bielefeld beabsichtigt den Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten weiter zu forcieren. Um ein gezieltes und nachfrageorientiertes Angebot zu schaffen, soll auf lokales Wissen der Bürger*innen zurückgegriffen werden. Entsprechend führt die Stadt für die Bürger*innen eine digitale Abfrage durch. Auf einer Karte können Stellen, an denen sich Bürger*innen Fahrradbügel wünschen, verortet werden. Ebenfalls soll mitgeteilt werden, wie viele Stellplätze für Fahrräder dort als notwendig erachtet werden. Beiträge anderer Nutzer*innen können bestätigt bzw. abgelehnt werden, wodurch sich eine Priorisierung ableiten lässt. Nach Abschluss der Befragung wertet die Stadt Bielefeld die Eingaben aus und prüft ihre Umsetzbarkeit.

Die Abfrage für Schildesche findet im Zeitraum vom 04.09.2023 bis zum 24.09.2023 statt.

4.4 Zuständigkeit über Ausbaustandard der Hauptradrouten auf bezirklichen Straßen

Das Büro des Rates teilt den Bezirksvertretungen
Dornberg, Gadderbaum, Jöllenbeck und Senne am 24.08.2023
Brackwede, Mitte, Schildesche, Sennestadt und Stieghorst am 31.8.2023 mit:

Thema:

11. Satzung zur Änderung der Hauptsatzung vom 05.08.2023

Die Bezirksvertretung Heepen hat am 25.05.2023 folgenden Prüfauftrag an die Verwaltung beschlossen:

„Über den Ausbaustandard der Radhaupttrouten auf bezirklichen Straßen entscheidet die zuständige Bezirksvertretung. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob eine Zuständigkeit der Bezirksvertretung hierfür gegeben ist.“

Das Rechtsamt hat hierzu die beigefügte Stellungnahme (Anlage) vorgelegt.

Die Stellungnahme wird Ihnen hiermit zur Kenntnis gegeben:

Rechtsamt 300, 11.08.2023, Tel. 6645

Anlage

An das Bezirksamt Heepen - 162.1-
Per Mail

**Änderung der Hauptsatzung
hier: Ausbaustandard der Radhaupttrouten
Beschluss der Bezirksvertretung Heepen vom 25.5.2023 zu Top 16.1**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die **Bezirksvertretung Heepen** hat in der **Sitzung am 25.5.2023** unter **Top 16.1** zur 11. Sitzung zur Änderung der Hauptsatzung vom 5.8.2004 unter Ziffer 2 folgenden Beschluss gefasst:

„Über den Ausbaustandard der Radhaupttrouten auf bezirklichen Straßen entscheidet die zuständige Bezirksvertretung. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob eine Zuständigkeit der Bezirksvertretung hierfür gegeben ist.“

Der Tagesordnungspunkt wurde daraufhin in der weiteren Beschlussreihenfolge im Haupt-Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss zunächst abgesetzt.

Die Beschlussvorlage (**Drucksachen-Nr. 6113/2020-2025**) sieht die Änderung der Anlage 2 zur Hauptsatzung vor. In der Anlage 2 zur Hauptsatzung hat der Rat festgelegt, welche städtischen Einrichtungen, Gebäude, Räume und Aufgaben von der Bedeutung her über den Stadtbezirk wesentlich hinausgehen (§ 7 Abs. 1 der Hauptsatzung). Hier soll die neue Ziffer 46 (bisher Ziffer 47) „überbezirkliche Straßen einschl. des Verkehrsgrüns“ um den Zusatz „**und Radhaupttrouten**“ ergänzt werden. Auf die Beschlussvorlage nebst Anlagen 1 und 2 wird Bezug genommen.

Hierdurch soll eine Umsetzung des **Ratsbeschlusses vom 24.6.2021 zu Top 24 (Drucksachen-Nr. 0697/2020-2025)** erfolgen. Der Rat hat zu dem Thema „Mobilitätsstrategie: Umsetzungskonzept Radverkehr“ unter Ziffer 6 u.a. folgendes mehrheitlich beschlossen:

„Die Verwaltung wird beauftragt, folgende Änderungen vorzubereiten:

- Die Zuständigkeitsordnung für die Ausschüsse des Rates der Stadt Bielefeld (ZustO) wird bei der nächsten Änderung unter dem zuständigen Fachausschuss für das Amt für Verkehr (derzeitig Stadtentwicklungsausschuss) zusätzlich zu Punkt 2.6 „Ausbaustandard von überbezirklichen Straßen“ um den Punkt „Ausbaustandard von Radhaupttrouten“ ergänzt.
- Zur Verdeutlichung der Zuständigkeit wird in der Anlage 2 der Hauptsatzung der Stadt Bielefeld bei der nächsten Änderung zusätzlich zu 47 „überbezirklichen Straßen einschließlich des Verkehrsgrün“ der Punkt „Radhaupttrouten“ ergänzt.“

Auf die Beschlussvorlage und Protokoll wird ebenfalls Bezug genommen.

Vor diesem Hintergrund nimmt 300 in Abstimmung mit 660 zu der Frage, ob die Entscheidung über den Ausbaustandard von Radhaupttrouten eine bezirkliche oder eine überbezirkliche Angelegenheit ist, wie folgt Stellung:

Die Zuständigkeit der Bezirksvertretungen ergibt sich aus § 37 GO NRW i.V.m. der Hauptsatzung der Stadt Bielefeld.

Eine gesetzliche Regelung in der GO NRW explizit zur Zuständigkeit für Radhaupttrouten gibt es nicht.

Grundsätzlich entscheiden die Bezirksvertretungen - unter Beachtung der Belange der gesamten Stadt und im Rahmen der vom Rat erlassenen allgemeinen Richtlinien - in allen Angelegenheiten, deren Bedeutung nicht wesentlich über den Bezirk hinausgeht, soweit nicht der Rat nach § 41 Abs. 1 GO NRW ausschließlich zuständig ist. Die näheren Einzelheiten sind in der Hauptsatzung zu regeln.

Damit wird die Entscheidungszuständigkeit der Bezirksvertretungen nach Art einer Generalklausel praktisch auf alle „Angelegenheit von bezirkliche Bedeutung“ ausgedehnt.

Die Aufgabenzuteilung an die Bezirke hat das Ziel, einerseits lokale, auf den Stadtbezirk begrenzte Aufgaben möglichst ortsnah erledigen zu lassen, andererseits den Rat zu entlasten, ohne dass seine Verantwortung für die „Belange der ganzen Stadt“ beeinträchtigt wird (vergl. Begründung des Gesetzesentwurfs zu § 13 b, Lt-Drs. 7/3799). Bei Auslegungsschwierigkeiten ist jedenfalls davon auszugehen, dass die Vorrangstellung der zentralen Gemeindeorgane – insbesondere des Rates - zwar in bestimmten Umfang begrenzt werden solle, dass diese aber im Zweifel im Interesse der Gesamtheit „den längeren Arm“ haben sollen (Winkel in: Praxis der Kommunalverwaltung, § 37 Rn. 2.).

Ausschlaggebend für die Abgrenzung zwischen den Angelegenheiten mit überbezirklicher Bedeutung einerseits und solchen, deren Bedeutung nicht wesentlich über den Stadtbezirk hinausgeht, andererseits, sind Art, Umfang und Bedeutungsgehalt des jeweiligen Entscheidungsgegenstandes (so schon OVG NW, Urteil vom 1992-07-07 - 15 A 990/91 -, NWVBl 1993, 265).

Ist die Angelegenheit hiernach unter objektiven Gesichtspunkten von gesamtstädtischem Interesse, so ist von einer über den Stadtbezirk hinausgehenden Bedeutung auszugehen. Dies wird vor allem dann der Fall sein, wenn mit der Angelegenheit Vor- oder Nachteile nicht nur für den betroffenen Stadtbezirk, sondern für die gesamte Stadt verbunden sind (s. VG Düsseldorf, Entscheidung vom 14.02.1997 – Az.: 1 K 833/96).

Gemäß § 7 Abs. 1 S. 2 Buchst. j der Hauptsatzung der Stadt Bielefeld entscheiden die Bezirksvertretungen über die Festlegung des Ausbaustandards im Einzelfall bei Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes NRW sowie bei öffentlichen Plätzen. Entsprechend der Anlage 2 zur Hauptsatzung gehören allerdings „überbezirkliche Straßen einschließlich des Verkehrsgrüns“ zu den Angelegenheiten, deren Bedeutung über den Bezirk hinausgeht. Überbezirkliche Straßen sind – wie der Begriff schon sagt - nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt, wodurch sich der Bedeutungsumfang logischerweise erweitert.

Bei der Entscheidung über den Ausbauzustand von Radhaupttrouten beschränkt sich die Bedeutung ebenfalls nicht auf den einzelnen Bezirk. So hat der **Rat** bereits in seiner **Sitzung am 18.6.2020 unter Top 40** im Rahmen der Umsetzung der BYPAD-Ziele, hier: Beschluss des Radverkehrskonzepts, Beschlüsse zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie getroffen. In der Beschlussvorlage **Drucksachen-Nr. 10675/2014-2020** heißt es u.a. auf Seite 5:

Für eine strategische Radverkehrsförderung ist eine Bündelung von Zuständigkeiten entscheidend. In dem Zusammenhang ist die Zuständigkeit für die im Netzplan definierten Haupttrouten (Kategorie I und II) im Sinne der gesamtstädtischen Entwicklung analog zum klassifizierten Straßennetz an den Stadtentwicklungsausschuss zu übertragen. Hier sollen somit zukünftig die Entscheidungskompetenzen für alle zentralen Hauptachsen des Radverkehrs gebündelt und Planungen sowie Umbaumaßnahmen stadtweit einheitlich beschlossen werden.“

Die Hauptrouten der Kategorie I und der Kategorie II sind in der Anlage 1 zu der vorgenannten Beschlussvorlage dargestellt. Diese Routen verteilen sich ausweislich der Planunterlagen über das gesamte Stadtgebiet und sind nicht auf einzelne Bezirke begrenzt. Besonders deutlich wird dies bei den elf sogenannten Entwicklungskorridoren, die bezirksübergreifend eine gradlinige Anbindung aller Bezirke und Bielefelds Nachbarkommunen, insbesondere mit der Innenstadt, anstreben.

Grundlegendes Ziel der Mobilitätsstrategie 2030 ist es, dass weniger Wege mit dem Kfz und mehr Wege mit dem Umweltverbund, also unter anderem mit dem Rad, unternommen werden. Dies betrifft nicht nur Kurzstrecken. Das Radfahren soll auch bei weiteren Distanzen attraktiv und eine Alternative zum Kfz sein. Nutzende der jeweiligen Radverbindungen haben demnach nicht zwangsläufig ihren Start- oder Zielpunkt im entsprechenden Bezirk, sondern nutzen die Radhauptrouten, ähnlich wie im ÖPNV, zum Durchqueren des Bezirks auf einer längeren Strecke.

Das Radverkehrskonzept definiert bereits Qualitätsstandards für die jeweiligen Radverbindungen auf dem Radwegenetz und benennt Maßnahmen, die zur Erreichung dieser Standards notwendig sind. Im dazugehörigen Umsetzungskonzept wird die zusammenhängende Planung und Umsetzung von Maßnahmen angestrebt, die teilweise mehrere Bezirke gleichzeitig umfassen. Selbst wenn der Ausbau des Radroutennetzes sukzessive erfolgt und teilweise zunächst nur auf einer bezirklichen Straße umgesetzt wird, so handelt es sich bei den Radhauptrouten der Kategorie I und II um ein Radwegenetz, das sich über das gesamte Stadtgebiet und teilweise darüber hinaus (z.B. Regiopoles Radverkehrskonzept, Radnetz OWL) erstreckt. Die nach Umfang und Bedeutung der im Zusammenhang mit dem Radhauptroutennetz zu treffenden Entscheidungen sind nicht isoliert auf den einzelnen Bezirk beschränkt. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Bedeutung über den einzelnen Bezirk, in dem gerade die Einzelmaßnahme als Teil eines Gesamtkonzepts umgesetzt wird, hinausgeht. Daher ist für die Entscheidungskompetenz bei den Maßnahmenplanungen ein überbezirklicher und stadtweiter Blick notwendig.

Beim Radwegenetz ist zu unterscheiden zwischen Hauptrouten und untergeordneten Radverbindungen. Die Radhauptrouten sind die zentralen Hauptachsen, auf denen Radverkehre gebündelt werden und ein zügiges Fahren mit dem Rad über größere Distanzen ermöglicht werden soll. Hierbei ist die einheitliche Verkehrsführung auch über einen Bezirk hinweg von großer Bedeutung, da jeder Wechsel der Verkehrsführung, insbesondere der Wechsel der Straßenseite, Einbuße bei der Qualität der Radverbindung mit sich bringt. Radhauptrouten sind daher vergleichbar mit klassifizierten Straßen für den Kfz-Verkehr und müssen im Regelfall gemäß dem vorgegebenen Standard umgesetzt werden. Die Klassifizierung einer Straße als Kreis- oder Gemeindeverbindungsstraße spricht schon dafür, dass deren Bedeutung über den Stadtbezirk hinausgeht (s. Winkel in: Praxis der Kommunalverwaltung § 37 GO Rn. 4.3). Das lässt sich auf Radhauptrouten entsprechend übertragen.

Im Ergebnis ist die Entscheidung über den Ausbauzustand der Radhauptrouten insgesamt von gesamtstädtischer Bedeutung. Daher steht den jeweiligen Bezirksvertretungen hier keine Entscheidungskompetenz zu.

Die beabsichtigte Änderung der Hauptsatzung, die klarstellend in Anlage 2 zur Hauptsatzung festlegt, dass - entsprechend der überbezirklichen Straßen - auch die Entscheidung über den Ausbauzustand von Radhauptrouten zu den Angelegenheiten gehört, deren Bedeutung über den Bezirk hinausgeht, ist daher nicht zu beanstanden.

Mit freundlichen Grüßen

4.5 Maßnahmen zur Sicherheit an der Beckhausstraße/Deciusstraße

Das Amt für Verkehr teilt mit:

Die Planung für eine Vollsignalisierung der Kreuzung Beckhausstraße / Deciusstraße sowie damit zusammenhängend für die Kreuzung Beckhausstraße / Hamfeldstraße ist fast fertiggestellt. Ziel

der Verwaltung ist eine verkehrsrechtliche Anordnung und Ausschreibung noch in 2023. Die Verwaltung wird eine entsprechende Beschlussvorlage zur Sitzung der Bezirksvertretung am 19.Oktober 2023 vorlegen.

4.6 Lärmprüfung Engersche Straße zwischen Beckhausstraße und Am Vorwerk

Das Amt für Verkehr teilt mit:

Die Prüfung auf Maßnahmen nach der Straßenverkehrsordnung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenverkehrslärm ist fast abgeschlossen. Die Verwaltung muss im Rahmen der Prüfung auch die bei Umbau der Engerschen Straße bereits durchgeführten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Fensteraustausch) berücksichtigen. Dieser abschließende Teil der Prüfung wird derzeit erarbeitet. Die Ergebnisse wird die Verwaltung zur Sitzung der Bezirksvertretung Schildesche am 19.Oktober 2023 vorlegen.