

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses (öffentliche Sitzung ab
16:00 Uhr)
am 15.09.2022

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus

Beginn: 16:00 Uhr

Sitzungspause:

Ende: 17:00 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Marcel Kaldek

Herr Dr. Simon Lange

Herr André Langeworth

Frau Carla Steinkröger

SPD

Frau Dorothea Brinkmann

Herr Ulrich Gödde

Frau Brigitte Biermann

Herr Birol Keskin

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Dominic Hallau

Frau Gudrun Hennke

Herr Paul John

Herr Thomas Krause

AfD

Herr Maximilian Kneller

Die Partei

Herr Sven Christeleit

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

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

Herr Michael Gugat

Herr Dietmar Krämer

FDP

Herr Leo Knauf

Von der Verwaltung

Herr Adamski

Beigeordneter Dezernat 3

Herr Lewald

Amt für Verkehr

Schriftführung

Herr Matthias Stein

Bauamt

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Vollmer begrüßt die Anwesenden zur 24. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Es erfolgen folgende Ergänzungen zur Tagesordnung:

2.2 Änderungsantrag der CDU-Fraktion

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 Bestellung der Schriftführung

Herr Stein wird zum Schriftführer bestellt.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 2 Fahrradstraßenverbindung Ehlenruper Weg / Rohrteichstraße: Einrichtung und Neugestaltung

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4122/2020-2025/1

Herr Hallau ist sehr erfreut darüber, dass jetzt die erste Fahrradstraße in Bielefeld, die den Namen auch verdient, auf den Weg gebracht wird. Er räumt ein, dass es ja lange genug gedauert hat, wie das bei Projekten so ist, die das erste Mal durchgeführt werden. Herr Hallau teilt mit, dass es bereits eine intensive Diskussion in der BV Mitte gegeben hat mit einem sehr kleinteiligen Änderungsantrag, wobei über einzelne Parkplätze noch einmal gesondert abgestimmt wurde.

Herr Hallau gibt zu verstehen, dass er die Grundlagen des Änderungsantrags seiner Partei hier im StEA noch einmal darlegen möchte. Er teilt mit, dass es hier vor allem um die Aufteilung des öffentlichen Verkehrsraumes ginge. Da der Verkehrsraum in erster Linie zur Bewegung genutzt wird, müssen hier die entsprechenden Breiten der Fahrradstraße wie auch die Breiten der Fußwege vorhanden sein, um sicheres und komfortables Vorankommen für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Für Herrn Hallau und seine Partei gehören die Breiten der Fahrradstraße wie auch die Breiten der Fußwege dazu.

Er teilt mit, dass der Änderungsantrag daher so zu verstehen ist, dass die Anregungen oder Beschlüsse aus der BV Mitte dahingehend abzuändern sind, dass die Breiten der Fahrradstraße und die Breiten der Fußwege entsprechend einzuhalten sind, so wie sie auch in der Beschlussvorlage der Verwaltung dargelegt sind. Dies bedeute, dass im Bereich des Mildred-Scheel-Parks die aktuelle Position der Parkstände beizubehalten ist, damit auch der Bürgersteig auf der Nordseite der Straße die entsprechende Breite hat. Dies sei auch eine Anregung aus dem Beirat für Behindertenfragen gewesen, dem er und seine Partei entsprechend folgen wollen. Zudem sollen die Parkstände der Radwege und E-Scooter, die jetzt teilweise wieder zu Auto-Parkplätzen zurückgebaut oder umgewidmet werden sollen, im Bereich der Sichtdreiecke und der Kreuzungsbereiche 10-15 m davor wieder zu Fahrradständen und Ständen für E-Scooter werden, um sicher zu stellen, dass in diesen Kreuzungsbereichen die Sichtverhältnisse sofort gegeben

sind und alle Verkehrsteilnehmer im Kreuzungsbereich sich schnell und frühzeitig erkennen und so die Sicherheit auf diesen Fahrradstraßen erhöht und damit auch die Akzeptanz für die Radfahrer weiter verbessert wird.

Herr Hallau berichtet, dass seine Partei darüber Anregungen folge, da natürlich im Zuge des gesamten Parkraumkonzeptes auch Parkraumbewirtschaftung am Ehlenruper Weg durchzuführen ist. Man könne jetzt schon beobachten, dass auf dem kleinen Stück im Ehlenruper Weg, wo bereits eine Parkraumbewirtschaftung existiert, die Parkplätze nicht so nachgefragt sind wie die freien Parkplätze. Herr Hallau erklärt, dass Dank der Anfrage von Herrn Vollmer bekannt sei, dass von der Anzahl der gemeldeten Fahrzeuge in der Rohrteichstraße und am Ehlenruper Weg und dem Vorhandensein von privaten Parkplätzen auf Privatgrundstücken auch mit den verringerten Parkflächen in der Rohrteichstraße und am Ehlenruper Weg nach der Umwidmung ausreichend Parkplätze für die Anwohnenden und für ihren Besuch vorgehalten werden. Dahingehend ist der Änderungsantrag zu verstehen, um hier eine bestmögliche Fahrradstraße zu ermöglichen.

Herr Langeworth erklärt, dass er sich zu dem Antrag der CDU äußern möchte und spricht Herrn Hallau direkt an, dass der Punkt am Mildred-Scheel-Park im Beschluss Punkt B der BV Mitte als Empfehlung schon beschlossen worden sei. Seiner Meinung nach sei das auch ein Antrag der Grünen gewesen, dem sich alle angeschlossen haben. Daher sei dies im Beschluss der BV Mitte auch schon enthalten.

Er erläutert, dass die Standards, auf die sich in dem Antrag berufen wird und mal beschlossen wurden, als feste Größe gesetzt würden und damit würde man den wesentlichen Charakter des Beschlusses von Mitte oder auf viele Teilbereiche dieses Beschlusses im Grunde genommen wieder aufheben und wieder zurückgehen auf die Beschlussvorlage der Verwaltung und das ist genau das Ansinnen, dass die BV Mitte nicht hatte.

Deswegen betont Herr Langeworth zu seinem Antrag bzw. der seiner Partei, dass es etliche Termine der Vertreter und der einzelnen Fraktionen vor Ort mit Bürgern gegeben habe und es ganz am Ende nach den vielen Gesprächen und Bürgerbeteiligungen, nach Ortsterminen und nach über 20 Einzelabstimmungen in der BV ein Paket gegeben habe, dass – und das könne man aus der Niederschrift entnehmen - am Ende einstimmig bei einer Enthaltung, so sei es protokolliert, abgestimmt worden sei. Dieses sei ein Kompromiss, über 20 Einzelabstimmungen, hinter dem sich zum Schluss alle stellen konnten.

Herr Langeworth weist darauf hin, dass die Frage der Stellplätze in der ganzen Diskussion immer eine entscheidende Rolle gespielt habe und betont, dass in der Bürgerbeteiligung sowohl in der online-Bürgerbeteiligung als auch in der Präsenz-Veranstaltung der drohende Verlust von etlichen Stellplätzen eine Hauptrolle gespielt habe und dass etliche Bürger sich dann für die Fahrradstraße aussprechen würden, wenn für die Stellplätze ein Ersatz geschaffen wird. Es handele sich hier um ein dicht besiedeltes Gebiet mit historischer Bebauung mit wenig Stellplätzen, das sei ein entscheidender Punkt.

Herr Langeworth räumt bezgl. der gestellten Frage der Stellplatzbillanz ein, dass er nur wenige hundert Meter vom Ehlenruper Weg entfernt wohne und seit vielen Jahren wisse, dass die Anwohner der Meinung sind und das täglich erleben, dass die vorhandenen Stellplätze jetzt schon nicht ausreichend sind. Er würde immer wieder erleben, dass vor allem abends deutlich wird, dass dort überhaupt keine Stellplätze übrig seien. Wie man das nun hin und her rechnen könne mit gemeldeten Autos sei seiner Meinung nach im Grunde genommen müßig, da es Firmenwagen etc. gäbe, die da reinspielen würden. Heute schon sei ein Mangel an Stellplätzen vorhanden, wie man auch den Reaktionen der Bürger in den Bürgerversammlungen entnehmen konnte. Er betont, Standards seien grundsätzlich gut, aber die Standards seien kein Selbstzweck, sondern entscheidend muss nachher am Ende eine optimale Lösung sein, die auf der einen Seite eine komfortable Fahrradstraße ermöglicht, aber eben auch für die Bedürfnisse der Bürger ausreichend ist und den Stellplätzen Rechnung trägt.

Deswegen stelle aus der Sicht seiner Partei der Beschluss, dieser Kompromissvorschlag aus der BV Mitte eine gute Grundlage dar, um beides zu gewährleisten.

Herr Langeworth meint, da am Ende Stellplätze wegfallen werden, sei das auch schon ein Kompromiss, der einigen sicherlich nicht leichtgefallen ist, aber eine Basis ist, mit der man arbeiten könne. Wichtig sei, dass die Fahrradstraße nachher vor Ort auf Zustimmung stößt.

Herr Langeworth vergleicht die Situation mit dem Waldhof als Stadtraum.

Auch da hätte die BV nach intensiver Beratung und vielen Einzelabstimmungen mit sehr großer Mehrheit ein Paket beschlossen. Hier sei die Koalition der Meinung gewesen, dass man das Paket wieder aufschnüren müsse. Dann habe es den sehr umstrittenen Beschluss zum Waldhof gegeben, woran das Altstadtkonzept ein Stück gescheitert und vor allem in Verruf geraten sei. Herr Langeworth vertritt die Meinung, dass die Fahrradstraße am Ehlenruper Weg vor Ort in Verruf geraten wird, wenn dieser Kompromiss jetzt wieder in Frage gestellt würde. Dann sei nämlich die Akzeptanz nicht mehr gegeben, dann sei es eine „Parkplätze-Vernichtungsaktion“ und dies würde zu weiteren Protesten führen und das Projekt in ein schlechtes Licht setzen.

Herr Langeworth betont, dass die Parkraumbewirtschaftung ein wichtiges Thema sei und auch im Beschluss von Mitte enthalten ist, aber man gut überlegen müsse, wie man vorgeht. Es wäre keine gute Lösung und würde den Ärger noch potenzieren, wenn man in solchen Bereichen, wo man sich teilweise auch an der Stadtbezirksgrenze befindet, irgendwelche Lösungen mit 365,- € im Jahr oder noch mehr einführen würde.

Deswegen plädiere seine Partei dafür, heute diesen Kompromiss aus der BV Mitte als Basis zu nehmen für die weitere Umsetzung. Varianten, die sich daraus ergeben könnten, müssten im Einzelfall noch besprochen werden.

Herr Kneller spricht Herrn Langeworth an und gibt zu verstehen, dass

er sich jetzt fast noch überlegen müsse, ob er doch für den rot-grünen Änderungsantrag stimmen würde, nachdem Herr Langeworth gesagt habe, dass die Fahrradstraße dadurch in Verruf gerät.

Herr Kneller begrüße die Äußerung von Herrn Hallau, dass er das grüne Prestige-Projekt, was dieser mit seinem Dezernenten hier durchpaukt, auch befürwortet. Herr Kneller bedankt sich auch für den „erhellenden“ Hinweis, dass Verkehrsraum zu Verkehr genutzt wird. Das sei alles schon sehr hilfreich, dadurch habe er heute schon sehr viel gelernt. Daher wolle er jetzt wieder in „medias res“ gehen. Herr Kneller betont, dass er sich letztendlich, wie Herr Langeworth eben vorgelesen habe „einstimmig bei einer Enthaltung“ an dieser Stelle enthalten habe.

Herr Kneller gibt an, der Grund seiner Enthaltung liege darin, dass da viele Kompromisse enthalten sind, die wichtig sind, da man es seiner Meinung nach so oder so „durchpauken“ wird. Er teilt weiter mit, dass er weitestgehend mitgestimmt habe, weil es wichtig sei, dass die Anwohner zumindest etwas Linderung erfahren würden.

Herr Kneller weist darauf hin, dass private Parkplätze da nach wie vor vorhanden seien. Die Parkplätze seien da vorher dagewesen und werden da auch weiterhin sein. Er erklärt, dass dies keine Parkplätze sind, die dazu kommen. Wenn Parkplätze weggenommen werden, seien netto weniger Parkplätze vorhanden. An den Privatparkplätzen ändere sich nichts und die Parksituation sei dort absolut ausgelastet auf dem Maximum, vor allem mit den zusätzlichen Parkplätzen, die jetzt noch gestrichen werden sollen. Dies könne er beurteilen, da er im privaten Umfeld eine Krankenschwester habe, die dort arbeitet. Es gäbe ja diese berühmte Anfrage, ob das Parkhaus, das nicht mal genug Parkplätze für die Angestellten der Klinik hat, vielleicht nachts ein paar Parkplätze für die Anwohner freigeben kann, was dann dazu führen würde, dass jeder Anwohner, der dort parkt, um ca. 4.30 Uhr, auf jeden Fall rechtzeitig vor Schichtbeginn sein Auto aus dem Parkhaus der Klinik fahren müsse oder auch nachts rausgeklingelt wird, wenn Jemand zum Bereitschaft anreist.

Herr Kneller betont, dass daran zu erkennen ist, wie kopflös und weltfremd agiert würde. Aus seiner Sicht sei es so, dass Vieles beschlossen wurde, was den Anwohnern Linderung verschafft, die Fahrradstraße ist und bliebe trotzdem ein Handstreich-Projekt. Herr Kneller vertritt die Meinung, dass die Beteiligung auch weitestgehend gelenkt sei.

Wenn man dort Leute reinsetzen würde, die in der Verwaltung arbeiten und deren Job es ist, von morgens bis abends an der Fahrradstraße „rumzuschrauben“ und dann Anwohner dorthin kommen, die einfach nur Sorge um ihren Parkplatz haben oder die einfach wollen, dass Kunden vor ihren Läden parken können. Wenn das die Sorgen sind, dann sei es seiner Meinung nach klar, dass das „rhetorische Duell“ zugunsten desjenigen ausfällt, dessen Job es ist, permanent solche Projekte durchzupauken. Dieses sei nach der Meinung von Herrn Kneller auch der Witz an dieser Bürgerbeteiligung.

Herr Kneller betont, dass es jetzt einen Kompromiss gäbe und er dem CDU-Antrag zustimmen werde, weil vieles dabei wäre, was dem Ganzen zumindest etwas Dämpfung verschaffen würde. An Herrn Lange-

worth gewandt teilte Herr Kneller mit, dass es wenig überraschend sei, dass die Grünen und die Linken bzw. die Grünen und die SPD das jetzt wieder in Frage stellen. Beim Altstadtraumkonzept habe es, „Gott sei Dank“ dazu geführt, dass das Ganze geplatzt ist. Herr Kneller sei gespannt, wie das jetzt bei der Fahrradstraße sein wird.

Herr **Gugat** gibt bekannt, dass seine Partei den Antrag der Koalition für den richtigen Weg halte. Seiner Meinung nach hat die BV hier das Millimeter-Papier rausgeholt. Das sei seiner Auffassung nach Aufgabe einer Bezirksvertretung und vollkommen richtig, dass die BV vor Ort mit den Menschen spricht, Meinungen einholt und versucht hat, nach Kompromissen zu suchen.

Herr Gugat weist darauf hin, dass er sich nicht so ganz sicher sei, ob die BV Mitte tatsächlich überlegt habe, was mit diesen Kompromissen passiert, ob tatsächlich die Fahrradfahrer zufrieden sind mit diesem vermeintlichen Kompromissvorschlag.

Herr Gugat räumt ein, dass der Koalitionsantrag auf die Standards von Fahrradstraßen bestehen würde und es nicht schlimm sei, sich an Standards zu halten. Er gibt zu verstehen, dass Parkplätze wegfallen würden und dass dies so sein müsse. Herr Gugat betont, dass es auch tatsächlich gut sei, dass im Einzelfall hingeschaut wird, wo man eventuell noch etwas machen könne. Es sei aber genauso eine richtige Entscheidung zu sagen, dass versucht wird, die große Linie einzuhalten, indem der Autoverkehr der MIV reduziert wird, auch durch die Förderung des Fahrradverkehrs. Daran könne Herr Gugat nichts Falsches erkennen und hält das für den richtigen Weg. Man sei ja auch in einer Verpflichtung gegenüber dem Radentscheid. Es wurde ein Vertrag unterschrieben, in dem enthalten ist, dass eine Fahrradstraße erstellt werden müsse. Das alles zusammen sei für Herrn Gugat der Grund, dem Antrag der Koalition zuzustimmen. Das sei für seine Partei der richtige Weg.

Herr Gugat gibt zu verstehen, dass es nicht für alle einfach sein wird und dass es möglicherweise auch Menschen geben wird, die meinen, dann dort nicht mehr wohnen zu können, weil diese Anwohner auf ihr Auto angewiesen sind.

Herr Gugat ist der Meinung – wie eben von Herrn Langeworth beschrieben – dass die Parkplätze nicht mehr ausreichen und noch mehr Parkplätze dahin gebaut werden sollen – wie ist fraglich, ob das dann genauso gemacht werde wie beim OWD, wo seinerzeit 150 Häuser abgerissen worden sind. Das hält er für den falschen Weg, der richtige Weg ist der der Koalition.

Herr Knauf erläutert, dass er sich insbesondere in einem Punkt bei Andre Langeworth anschließen möchte. Er gibt zu verstehen, dass Herr Gugat eben die Meinung von Herrn Langeworth geframt habe und weist darauf hin, dass Herr Langeworth nicht die Andre Langeworth-Meinung vertritt, sondern den Kompromiss, der in der BV Mitte unter Beteiligung aller Parteien, die auch als Fraktion im Rat vertreten sind, geschlossen wurde.

Herr Knauf teilt mit, dass er nicht persönlich beteiligt war wie jetzt Gudrun Henke oder Andre Langeworth. Er habe das aber über den Kollegen Franz, der ja als FDPLer in der BV Mitte ist, mitbekommen, dass hier immer ein sehr fairer Austausch stattgefunden habe und dass das nicht auf die leichte Schulter genommen wurde, dieses Thema „mehr Parkplätze“, sondern es ginge jetzt um das Papier, das hier diskutiert wird und um die Frage, was jetzt hier beschlossen wird oder auch nicht.

Weiter betont Herr Knauf, dass niemand leichtfertig gesagt habe „mehr Parkplätze“, sondern dass im Detail und im Gespräch mit den Anwohnern geguckt wurde, wie man das jetzt am besten umsetzen könne.

Wenn man das jetzt– „genauso wie damals beim Altstadtraum“ - mit der Brechstange durchsetzen wolle, müsse man sich grundsätzlich die Frage stellen, ob das die Art sei, wie diese Verkehrswende, die ja gewollt ist, gestaltet werden soll oder ob das nicht im Konsens durchgeführt werden soll mit den Anwohnern und Parteien, die sich in der Opposition befinden, aber auch insbesondere mit denjenigen, die an der Fahrradstraße leben müssen.

Herr Knauf äußert die Meinung, dass es eine vertane Chance bezgl. der Fahrradstraße sei und es würde sich ein Trend herausbilden. Beim Altstadtraum war die Meinung der Fraktionssitzung, dass abgewartet wird, wie die Entwicklung in den nächsten Jahren sein wird und er so langsam die Befürchtung habe, dass das jedes Mal so sein wird, dass die hart erarbeiteten Kompromisse aus den BVs mit den Anwohnern im Dialog dann im Rat nicht gefolgt werde. Herr Knauf weist darauf hin, dass seine Partei daher große Sorge habe, dass das nicht zu einer erfolgreichen Verkehrswende führe, sondern dass es zu Ablehnungen bei den Bürgern führen werde. Politik könne schließlich nur mit der Unterstützung der Bürger durchgeführt werden. Politik gegen Bürger sei sinnlos. In der Politik müsse auf die Unterstützung der Bürger vertraut werden. Darauf müsse gebaut werden, alles andere wäre ein großer Fehler.

Herr Hallau erläutert, dass es strategisch nachvollziehbar sei, dass man in der BV Mitte das Signal eines einstimmigen Beschlusses nicht gefährden wollte, auch wenn viele der Änderungsanträge nicht mit den Stimmen seiner Fraktion dort umgesetzt wurden, man trotzdem natürlich das starke Signal der Einstimmigkeit machen wollte und dem deswegen auch zugestimmt hat, jetzt so aufgebauscht wird, als wäre das eine lockere Diskussion in der BV Mitte gewesen und alle Unteranträge wären einstimmig durchgegangen. Er räumt ein, dass es so ja nicht gewesen sei, sondern es sei ja intensiv diskutiert worden. Es sei auch nicht so, dass hier mit dieser angeblich ideologischen Brechstange durchgegangen werden soll. Wenn harte Standards angelegt werden sollten, dann müssten 60 Parkplätze oder mehr wegfallen, weil am Milred-Scheel-Park die Abstände nicht eingehalten werden und auch in der Bielsteinstraße nicht. Der natürlichere Weg für eine Fahrradstraße wäre, dass man eben nicht die Teutoburger Straße queren müsste, da würden dann 60 Parkplätze wegfallen. Dieses seien auch alles Kompromisse, die er und seine Partei bereit sind, einzugehen.

Herr Hallau spricht, dass er es nicht mehr im Kopf habe, was die Ände-

rungsanträge der BV Mitte ein „Mehr an Parkplätzen“ mache, aber er der Meinung sei, dass es nicht der entscheidende Unterschied ist, ob das jetzt stimmungsmäßig in die eine oder andere Richtung kippt. Herr Hallau vertritt die Meinung, wenn das wieder als Möglichkeit gesehen wird, Stimmung gegen die Koalition zu machen und Stimmung gegen die Verkehrswende in Bielefeld zu machen, dann kann man sich wieder in diese Grabenkämpfe zurückziehen.

Wenn seine Partei der Vorlage der Verwaltung folgen wird und den sinnvollen Ergänzungen zur Bewirtschaftung und Parkraumüberwachung, zu Tempoüberwachung mitginge, so spricht er damit von einem großen Schritt des Entgegenkommens und obwohl die Fahrradstraße nicht zu 100% dem Standard entspräche und nicht die ideale Fahrradstraßensituation sei. Daher läge es jetzt an ihm und seiner Partei, dies zu einem Erfolg zu machen und da wäre er und seine Partei auch bereit, Kompromisse einzugehen.

Herr Hallau zieht eine Parallele zu dem „wunderbaren Papier“, dass im Zuge der Miteinander-Mobilität entwickelt wurde, wo sich für das Fahrrad-Magistrat an den Hauptverkehrsstraßen eingesetzt wurde und der Ehlenruper Weg dort als Standard genannt wird und gefragt wurde, ob man bereit sei, Einschnitte für den Individualverkehr einzugehen.

Herr Hallau bittet darum, nicht anhand von 20 Parkplätzen zu entscheiden, ob das jetzt eine Super-Fahrradstraße oder eine ideologisch vergräzte Fahrradstraße sei und deswegen der Meinung ist, dass man mit den Grundsätzen der Verwaltungsvorlage einen hervorragenden Kompromiss habe, die die Belange der Menschen berücksichtigt, die die Parkplätze dort brauchen, aber auch eine Fahrradstraße herstellt, die den Namen verdiene. So eine Fahrradstraße, die den Namen auch verdiene, obwohl es Straßen mit dem Schild „Fahrradstraße“ gäbe, existiert in Bielefeld noch nicht.

Herr Hallau fügt hinzu, dass es noch eine grundsätzliche Sache gäbe, die jedoch nicht in Bielefeld entscheiden wird, andere Länder wären da schon weiter wie z. B. Japan, es sei vielleicht ein grundsätzlicher Fehler im System, dass man sich in diesem Land ein Auto kaufen kann und nicht nachweisen kann, wo man das Auto dann privat abstellen möchte.

Herr Dr. Lange äußert, dass manchmal der Eindruck entsteht, dass beispielsweise die Lokaldemokratie die Gentrifizierung in dieser Stadt immer weiter vorantreiben möchte, die Leute aus der Stadt treiben möchte und dafür nur Kopfschütteln übrig habe für seine Fraktion.

Herr Dr. Lange weist darauf hin, dass es in diesem sehr emotional geführten Thema Mobilität in unserer Stadt einen Konsens gäbe. Die BV Mitte habe einstimmig bei einer Enthaltung einen Konsens mit auf den Weg gebracht und es wäre gut, bei diesem Thema Mobilität, Verkehr in der Stadt sich an diesem Konsens zu orientieren, weil hier eine Einigkeit bestand, dass damit etwas auf den Weg gebracht wird.

Herr Dr. Lange weist darauf hin, dass die Leidenschaft, Emotionalität, Verbohrtheit, Ideologie, Kämpfe zur Seite geschoben werden sollten und stattdessen eine Einigkeit bestehen sollte, dies zu probieren. Er teilt mit, dass sich die Koalition mit ihrem Antrag von diesem Weg wie-

der verabschieden wird. Beim Altstadtraum habe man es auch schon gemacht und jetzt würde man es ebenso machen, am Ende würde wieder nur Murks dabei rauskommen und die Grabenkämpfe wieder aufblühen.

Herr Dr. Lange berichtet, wie schwer Mobilität in dieser Stadt sei und welche Herausforderungen Verkehrswende und Mobilität haben, könne man alltäglich in den Tageszeitungen lesen, finanzieller Art, personeller Art etc. Alles würde hinausgeschoben werden und es gestalte sich schwieriger als man sich eventuell gedacht hat.

Herr Hallau hebt die positive Seite hervor, dass es vom Stieghorster Teil bis zur Otto-Brenner-Straße einen gut ausgebauten Fahrradweg gäbe, der parallel zu Verkehrsadern führt und dies dazu beigetragen hat, das Projekt weiter in Angriff zu nehmen.

Herr Dr. Lange teilt mit, dass er und seine Partei gleichzeitig in diesen Diskussionen auch immer betont haben, dass der Verkehrsraum begrenzt sei und es viel schöner wäre, wenn es einen Pracht Boulevard von 42 / 50 Metern gäbe, dann könne man alles miteinander verbinden, dies aber leider nicht möglich ist. Er äußert, dass sich dazu noch die Herausforderung ergibt, dass Standards beschlossen wurden, die über das Regelbuch hinausgehen. Zugleich gibt Herr Dr. Lange an, dass man auch damit umgehen müsse, wenn Standards nicht auf den letzten Millimeter eingehalten werden können, dass man davon auch abweichen könne. Die Problematik an dieser Stelle würde ja bestehen, man habe einen dicht besiedelten Parkraum, einen dicht besiedelten Verkehrsraum, wo der Parkraum, Parkdruck entsprechend gegeben ist, nicht nur für die Anwohner. Man habe die Situation eines Klinikums, die Schichtarbeit haben, die auch entsprechend einen Parkplatz haben, z. B. um Mitternacht oder um 2 Uhr nachts, wenn der Bus nicht fährt und die Anwohner daher häufig auf das Auto angewiesen sind. Diese Nachfragen müsse man in irgendeiner Form auch bedienen. Nach Ansicht von Herrn Dr. Lange müsse das Ganze gesamtheitlich betrachtet werden und nicht nur als Insellösung.

Er äußert, wenn man jetzt aufwiegen würde, Parkplätze, die frei sind, bewirtschaftet sind, wie viele Parkplätze, wie viele Anwohner-Parkausweise beantragt worden sind, diese Rechnung würde an dieser Stelle nicht aufgehen. Jeder, der diese Straße kennt, und auch Kollegen, die dort wohnen, wissen, was es abends für Verkehr gibt, wenn man noch einen Stellplatz sucht. Der Druck an dieser Stelle sei auf jeden Fall da.

Weiter gibt Herr Dr. Lange an, dass an dieser Stelle die Situation der Partizipation enorm sei, etwas, das von den Kollegen auf der anderen Seite noch hochgehalten würde. Es habe Bürgerbeteiligungen gegeben, die Bürger hätten sich auch entsprechend eingebracht, haben Vorschläge, Befürchtungen, Bedenken, Anregungen etc. artikuliert. Diese würde man dann wieder unter den Tisch fallen lassen, weil der Konsens aufbricht.

Als Beispiel nennt Herr Dr. Lange die Situation im Verkehrsraum an der Detmolder Straße in Ubbedissen, wo es eine breite Beteiligung gab. Klar artikuliert Wünsche und Probleme der Anwohnerschaft und Anlie-

ger wären nicht akzeptiert worden. So würde man keine Akzeptanz des Projekts schaffen. Herr Dr. Lange betont daher noch einmal die Wichtigkeit eines Konsenses. Herr Dr. Lange erwähnt den Koalitionsantrag, den seine Partei ablehnen werde, wenn z. B. auf die Parkraumbewirtschaftung und eine Übergangslösung eingegangen werde. Zunächst müsse man an dieser Stelle feststellen, was genau drinstehen wird, das wisse man an dieser Stelle nicht: ein Parkraumkonzept, weil es ja noch nicht beschlossen worden ist, zweitens die Parkraumbewirtschaftung, wie sie angedacht ist, in 3, 4 Konzepten mit einer Erhöhung der Gebühren von Bewohner-Parkausweisen auf 700,-, 800,- € sei an dieser Stelle definitiv nicht mit der CDU zu machen.

Herr Dr. Lange erwähnt das Thema der Gentrifizierung und Verdrängung in den urbanen Raum in die angrenzenden Kommunen. Eine Übergangslösung zu schaffen an dieser Stelle sei kontraproduktiv und nicht zielführend. Herr Dr. Lange spricht sich an dieser Stelle noch mal mit allen Aspekten der Herausforderung der Mobilität, Parkraum, Partizipation für den Konsens aus und bittet, den Konsens aus der BV Mitte auf den Weg zu bringen. Das wäre ein gemeinsamer Weg. Ansonsten käme seiner Meinung nach wieder „Murks“ heraus.

Herr Vollmer erklärt, dass er sich soeben selber auf die Liste gesetzt habe. Er spricht Herrn Langeworth direkt an und äußert, dass die CDU ja 20 Positionen beschlossen habe, hierzu gäbe es eine Stellungnahme der Verwaltung mit verschiedenen Dingen, die sich so nicht umsetzen lassen würden, da u.a. Fahrradflächen auf Privatflächen nicht gehen würden und u.a. auch Stellplätze vorgesehen seien im Bereich der Sichtdreiecke der Kreuzungen. Dieses ließe sich jedoch gar nicht umsetzen. Das sei der erste Punkt. Der zweite Punkt, den Herr Vollmer anspricht, um wieviel Stellplätze es eigentlich ginge, seiner Meinung nach um 20 Plätze.

Herr Vollmer spricht den Sicherheitsaspekt an. Er ist darüber verwundert, dass dieser Punkt noch nicht angesprochen wurde, da zu den Standards ganz bewusst gesagt wurde, dass ein alternierendes Parken gefordert wird, nicht um die Geschwindigkeit zu dämpfen. Dies sei eine der grundsätzlichen Maßnahmen, die getroffen werden müsse. Dieses sei jedoch nachher noch ein bisschen davon abhängig, ob es eine Einbahnstraße wird und das Parken nur auf einer Seite stattfinde, dann sei das auch ein Problem.

Herr Vollmer stellt dar, dass seine Partei sich insofern gut überlegt habe, diese Standards festzulegen. Herr Vollmer spricht Herrn Dr. Lange an und sagt, dass er an einer Stelle mit ihm einer Meinung sei: Wenn es vom Platz her nicht mehr ginge, müsse man überlegen, ob man nicht etwas schmalere Dinge zuließe.

Herr Vollmer weist deutlich zurück, seiner Partei zu unterstellen, es seien Parkgebühren von 700,- € oder mehr im Gespräch. Dieses wäre in der Verwaltungsvorlage enthalten und an keiner Stelle bis heute irgendwo in der Politik diskutiert worden. Diese Unterstellung weist Herr Vollmer insbesondere als „Linker“ zurück, weil so etwas nicht Bestandteil seiner Politik sei. Ganz deutlich betont Herr Vollmer, dass er dieses Argument nicht mehr hören möchte.

Herr Knauf stellt die Frage in den Raum, wenn es wirklich nur um die 20 Parkplätze ginge, wenn es wirklich nur um die 50 Meter am Waldhof ginge, warum man dann nicht den Konsens mitnehmen könne.

Herr Kneller äußert, dass man diese Frage ganz leicht beantworten könne. Wenn immer betont wird, auf den Konsens zurückzukommen, so sei es doch immer das gleiche, es gehe hier nicht darum, dass Herr Langeworth seine Meinung vertritt, sondern dass Herr Langeworth hier den Konsens vertritt. Er betont, das Einzige, was „Sie da aufhält“, ist nicht die CDU, FDP oder AfD, sondern das sei dann eben das Verwaltungsgericht. Herr Kneller gibt zu verstehen, wenn man diesen Weg gehen möchte, könne man nur hoffen, dass es so kommt und dann muss eben abgewartet werden. Es gehe hier seiner Meinung nach nicht darum, Kompromisse zu erwirken.

Herr Kneller gibt zu verstehen, dass eben von Herrn Gugat bekräftigt wurde, dass es dort Menschen gäbe, die dort nicht mehr wohnen können. Er fragt, ob diese Logik eigentlich auch auf Leute angewendet wird, die nach 40 Jahren merken, dass sie an einer Stadtautobahn wohnen und zu dem „Bonzenklientel“ gehören im Bielefelder Westen oder warum eine eingeschränkte Wahrnehmung bestehe, dass am liebsten Tempo 30 auf einer Stadtautobahn eingeführt werden soll? Herr Kneller sei nicht ganz schlüssig, wie Herr Gugat diese kognitive Dissonanz bei sich dann immer zusammenbringe.

Herr Kneller betont, dass es Fakt sei, die Fahrradstraße wieder so durchzupauken, wie es die Koalition von vornherein haben wollte und es daher schön wäre, wenn man sich dann diese Beteiligungssimulation vielleicht sparen würde. Herr Kneller äußert, das Problem von der Koalition sei ja nicht der Widerspruch von ihr selber oder der FDP oder der CDU, sondern das Problem, das besteht, dass noch nie Jemand in der Altstadt gefragt hätte, wann endlich dieses Altstadttraumkonzept wiederkäme oder ein Gewerbetreibender gefragt hätte, wann denn endlich dieses Altstadttraumkonzept wiederkäme, damit man als Gewerbetreibender endlich eine attraktive Altstadt habe. Herr Kneller teilt mit, dass es bei der Fahrradstraße genauso wäre, da würde auch keiner ankommen und fragen, wann denn endlich diese fantastische Fahrradstraße kommen würde, die noch 20 Parkplätze mehr wegstreiche. Herr Kneller betont, dass die Koalition sich damit gegen die Bürger und nicht gegen andere Parteien wendet.

Herr Adamski berichtet, dass die Verwaltung nicht gegen Bürger arbeiten würde, sondern umsetzen würde, was der Rat und die Stadt Bielefeld der Verwaltung beauftragt hat zu tun. Er berichtet, dass Hamburg fast 2 Millionen Einwohner habe und sich bei dem Radentscheid nur 22.000 Einwohner für eine Verkehrswende ausgesprochen haben. Bielefeld wäre ein Vielfaches kleiner und hier hat es 28.000 Bürger gegeben, die diese Verkehrswende mit vernünftig ausgebauten Fahrradstraßen, die ihren Namen auch verdienen, nach vorne bringen.

Herr Adamski berichtet, dass es hier nicht darum ginge, dass der übliche Weg eingeschlagen wurde, sondern dass ihn viele Kollegen aus anderen Bundesländern anrufen und fragen würden, wie Bielefeld das hinbekommen hätte mit dieser Fahrradstraße in Zeiten der Pandemie und der Partizipation. Herr Adamski sei bei beiden Veranstaltungen

dabei gewesen und berichtet, dass hier letztendlich beispielhaft die Bevölkerung mitgenommen wurde. Weiter meint Herr Adamski, dass es Ergebnisse gäbe, die nicht alle glücklich machen würde und es so sei, was auch in der Diskussion klar würde, dass es unterschiedliche Ansätze gäbe.

Er teilt mit, dass er und die Verwaltung ergebnisoffen seien und dass es klar sei, dass es eine Testphase gäbe und dass man nach einem halben Jahr, dass die BV Mitte vorgegeben hätte, ein Resümee ziehen könne und dass es vielleicht noch dazu kommen würde, dass es hier und da noch Stellschrauben gäbe und dann auch noch mal über den einen oder anderen Parkplatz nachzudenken sei. Letztendlich würde diese Planung zeigen, dass man Kompromisse und Abweichungen finden und dem entgegenkommen wolle. Eine Verkehrswende würde nur dann funktionieren, wenn man sich bewegt.

Herr Adamski bittet darum, ob man den Ton mäßigen könne. Er bedankt sich bei der Bevölkerung, bei der Bezirksvertretung und dem Stadtentwicklungsausschuss für die Diskussion in den Workshops. Weiter bedankt sich Herr Adamski bei Frau Niebel, das habe er bisher hier auch noch nicht gehört.

Unabhängig vom Ausgang hätte die Verwaltung sich wirklich Mühe gegeben, alle mitzunehmen, der erste Schritt wäre, dass man sich respektvoll begegnet, auch wenn die Ergebnisse nicht passen und seiner Meinung nach das Mindestmaß an gegenseitigem Respekt eingehalten werden sollte. Für das Ergebnis hätte man demokratische Strukturen und nicht immer sei man derjenige, der dann mit seiner Meinung durchkäme.

Herr John erläutert, dass er sich keine Sorgen mache um 20 Parkplätze weniger, sondern eher um die Diskussionskultur im StEA und im Rat der Stadt Bielefeld. Er gibt zu verstehen, dass man gemeinsam ein dickes Brett zu bohren hätte mit der Stadtgesellschaft und man die Verkehrswende gemeinsam hinkriegen müsse. Er meint, dass man vielen Bürgern damit keinen großen Gefallen tun würde, wenn nur das Auto als Fetisch in den Vordergrund gestellt würde.

Er gibt an, dass er heute ein Déjà-vu Erlebnis gehabt hätte, das sich auf über 30 Jahre Lokalpolitik beziehen würde. Die Diskussion um Autos und Parkplätze würde sich durch sein politisches Leben ziehen, z. B. der Umbau der Wertherstraße, für die er mit verantwortlich war. Heute sei die gesamte Anwohnerschaft und Kaufmannschaft froh und glücklich darüber, dass die Wertherstraße so umgebaut wurde, nämlich mit Fahrradstraßen und Fahrradwegen auf beiden Seiten.

Herr John gibt zu verstehen, dass man einigen Menschen in dieser Stadt auch weh tun würde, insbesondere denen, die ihr Auto im Vordergrund sehen, aber die anderen, die ihre Wege mit dem Rad bestreiten, zu denen er auch gehöre, etwas Gutes tun und dadurch auch den Verkehr auf unseren Straßen verbessern. Dieses müsse man gemeinsam tun. Herr John glaube, dass manche noch nicht verstanden haben, wo es mit dieser Verkehrswende hingehen müsse. Die Verkehrswende müsse in die Richtung gehen, dass es weniger Autos auf den Straßen gäbe. Es könne nicht sein, dass der Bevölkerung Sand in die Augen gestreut wird, indem E-Autos gekauft werden sollen, das sei der Kö-

nigsweg. Dadurch wäre kein einziges Auto weniger auf der Straße, sondern mehr und es würde wieder die Parkplatzdiskussion entstehen. Die CDU müsse sich bewegen, gerne mit ihm und seiner Partei gemeinsam.

Herr Langeworth erwidert zu der Wortmeldung von Herrn Vollmer, es gäbe eine Stellungnahme der Verwaltung. Es wäre so, dass in der BV mehrere Mitarbeiter der Verwaltung im Raum anwesend waren bzw. auch am Tisch saßen, diese hätten sich aber zu diesen 20 Punkten nicht geäußert. Es gäbe wohl einen Vermerk, der am nächsten Tag offensichtlich erstellt worden sei und ihm mittlerweile vorliegen würde, offensichtlich ein interner Vermerk, wo verschiedene Dinge angerissen werden, aber eine offizielle Stellungnahme der Verwaltung wäre das sicherlich nicht, das war ja auch nicht eingestellt zur Sitzung.

Herr Langeworth betont, dass man das mal richtigstellen müsse. In der Sitzung sei kein einziger dieser Punkte in Frage gestellt worden. Dass vieles davon geprüft werden müsse, das wäre der Punkt, indem Herr Vollmer von Privatflächen usw. gesprochen hätte, hier sei es klar, dass das Punkte sind, die von Bürgern ganz konkret vorgeschlagen worden sind, aber da ginge es eben möglicherweise um Privatflächen. Es ginge aber auch z.B. im Punkt i darum, dass vorgeschlagen wird, dass beispielsweise in der Eingangssituation des Fußweges in dem Mildred-Scheel-Park noch Fahrradbügel aufgestellt werden können. Diesen Punkt hätte „Herr Vollmer damit sozusagen weggewischt“. Er und seine Partei halten alle diese Punkte für prüfenswert. Was am Ende dabei rumkäme, müsse man sehen, aber das könne man nicht so einfach abtun.

Herr Langeworth wendet sich an Herrn Gugat und gibt zu verstehen, dass er nicht gesagt habe, dass er und seine Partei mehr Parkplätze schaffen wollen als heute, er wolle möglichst viele erreichen, aber er betont noch einmal, dass er nicht gesagt hätte, er wolle mehr Parkplätze schaffen. Es müsse eine möglichst große Zahl erhalten bleiben. Herr Langeworth teilt mit, dass aus Sicht vieler Anwohner, die er kennen würde, heute schon einen Mangel an Parkplätzen bestehen würde.

Herr Langeworth wendet sich an Herrn John und äußert, dass er erstaunt sei darüber, wie sich Herr John über die Diskussionskultur geäußert hätte. Herr Langeworth stellt in Frage, dass sich jemand heute nicht korrekt verhalten hätte. Wenn Herr John meinen würde, dass er jemanden rügen müsse für sein Verhalten, dann solle er dies bitte an der Person festmachen. Herr Langeworth könne dies hier nicht feststellen.

Herr Langeworth äußert, dass es hier um Existenzen gehen würde, dann sei die Diskussionstemperatur hier noch relativ niedrig. Wenn man sich überlegen würde, was da mit Leuten gemacht wird, die davon betroffen sind. Herr Langeworth betont, wäre er persönlich betroffen, wäre er wahrscheinlich nicht so ruhig.

Herr Langeworth teilt mit, dass Herr John Bezirksbürgermeister sei und wenn er als Bezirksbürgermeister so über die Sorgen und Nöte der Bürger sprechen würde und die Verkehrswende als irgendein politisches Ziel so hoch hängen und offensichtlich die Bedürfnisse der Men-

schen im Alltag so tief hängen würde, dann würde ihn das sehr erstauen. Dieses müsse jedoch jeder für sich entscheiden.

Zum Schluss fügt Herr Langeworth noch hinzu, dass Herr Adamski die Bürgerbeteiligung als republikweit vorbildlich dargestellt hätte und erinnert daran, dass die Verwaltung die Präsenzveranstaltung in der Sekundarschule Königsbrügge nicht wollte und nur auf einen Beschluss der BV, er meine auf Antrag der SPD nachträglich beschlossen worden sei, stattgefunden hätte. Die Versammlung sei gegen den Willen der Verwaltung auf politischen Antrag beschlossen worden. Dieses wollte Herr Langeworth nochmal in Erinnerung rufen.

Herr John wurde gefragt, ob er noch etwas hinzufügen möchte, dies wurde verneint.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt abweichend von den von ihm beschlossenen Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen:

1. In der Rohrteichstraße zwischen August-Bebel-Straße und Bielseinstraße werden auf der Nordseite einseitig Parkstände und eine Lieferzone angeordnet.
2. Im Ehlenruper Weg zwischen Teutoburger Straße und Ludwig-Lepper-Straße werden auf der Nordseite Parkstände auf dem Gehweg angeordnet. Punktuell werden Einengungen für KFZ Stellplätze sowie Liefer- und Ladezonen eingerichtet.
3. Im Ehlenruper Weg zwischen Hartlager Weg und Otto-Brenner-Straße wird der Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Fahrzeugen mit 0,5 m angelegt.

- mit Mehrheit bei einer Enthaltung beschlossen -

Zu Punkt 2.1

Antrag der Koalition "Fahrradstraßenverbindung Ehlenruper Weg/Rohrteichstraße"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4708/2020-2025

Beschluss:

Dem Beschluss zu TOP 2 wird mit den Änderungen der BV Mitte bis auf die folgenden Punkte zugestimmt:

A: Bezüglich der Punkte c), d), e) des Beschlusses der BV Mitte: Die Verwaltung prüft, inwiefern dies unter Einhaltung (1) der Standards (des Regelwerks) für Fußwege sowie (2) der Standards des Stadtentwicklungsausschusses für Fahrradstraßen und (3) ohne Beschädigung der Bäume realisierbar ist. Nur unter diesen Maßgaben stimmt der Stadtentwicklungsausschuss dem zu.

B: Die Standards für Fahrradstraßen, (1) Freihaltung von Sichtdreiecken in Kreuzungen (ausgenommen sind E-Scooter und Fahrradabstellanlagen) und (2) alternierendes Parken, werden weiterhin zwingend angewandt. Die Beschlüsse der BV werden dahingehend ausgelegt. Bei möglichen Konflikten (über die in der Ursprungsvorlage vorgestellten Konfliktpunkte) werden Lösungen genutzt, die den Standards entsprechen.

C: Das stadtweite Parkraumkonzept muss zeitnah vorgestellt und umgesetzt werden. Parkplätze für Bewohner:innen sind hier mit Priorität einzurichten. Die Parkraumbewirtschaftung im hier relevanten Planungsraum soll so schnell es geht auf Basis des stadtweiten Konzeptes eingeführt werden. Schnellere Übergangslösungen sind der BV vorzustellen.

D: Es wird weiterhin an einem stadtweiten Konzept zur Verbesserung der Abstellituation von E-Scootern gearbeitet. Dieses ist zeitnah vorzustellen und in die Umsetzung zu bringen. Für dieses Konzept werden Abstellflächen benötigt. Deshalb wird der Ausweisung der in der Vorlage vorgesehenen Abstellflächen als Autoparkplatz nicht zugestimmt. Diese Flächen sollen mit dem stadtweiten Konzept zukünftig als alleinige Orte zum Abstellen von E-Scootern dienen.

- mit Mehrheit beschlossen -

Zu Punkt 2.2

Antrag der CDU "Fahrradstraßenverbindung Ehlenruper Weg/Rohrteichstraße"

Beratungsgrundlage:

Beschluss:

1. Auf Grundlage des einstimmigen Beschlusses der Bezirksvertretung Mitte, die Planung der Fahrradstraße Ehlenruper Weg/Rohrteichstraße anzupassen. Ziel ist eine komfortable Fahrradstraße bei gleichzeitiger Erhaltung einer höheren Anzahl an Stellplätzen für Kraftfahrzeuge, um die Anliegen der Anwohner und Anlieger entgegen zu kommen und um die Akzeptanz der Fahrradstraße vor Ort zu erhöhen.
2. Mögliche Varianten, die sich aus der Anpassung ergeben, sind der Bezirksvertretung bzw. dem Stadtentwicklungsausschuss zur Entscheidung vorzulegen.

- mit Mehrheit abgelehnt -

Vollmer

Stein