

Zu Punkt 4

Mitteilungen

Frau Strobel macht folgende Mitteilungen:

4.1 Das Amt für Verkehr macht folgende Mitteilung:

Mitteilung an die Bezirksvertretungen Gadderbaum/Dornberg/Jöllenbeck/Heepen/Senne am 24.08.2023 sowie Brackwede/Mitte/Schild-esche/Stieghorst/Sennestadt am 31.08.2023

Stadtentwicklungsausschuss am 13.09.2023

Weiterentwicklung des On-Demand-Verkehrs in Bielefeld

Text der Mitteilung:

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 Gebietserweiterungen 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 Das Bauamt macht folgende Mitteilung:

Anlass:

Verstoß des § 13b BauGB gegen EZ.-Recht – Weiterführung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. II/V2.2 „Wohnen westlich der Vilsendorfer Straße, nördlich des Epiphanienwegs“ im sogenannten Vollverfahren

Sachverhalt:

Im Baugesetzbuch sind die förmlichen Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen geregelt. Das sogenannte beschleunigte Verfahren bietet dabei für die Innenentwicklung Verfahrenserleichterungen wie die Freistellung von der Umweltprüfung und der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Nach § 13b BauGB war es bislang unter bestimmten Voraussetzungen zulässig, dass der Außenbereich, d.h. Flächen außerhalb des Siedlungsbereiches einer Gemeinde, im beschleunigten Verfahren überplant werden kann.

Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.07.2023 verstößt § 13b BauGB jedoch gegen EU-Recht. Es wurde entschieden, dass Außenbereichsflächen deshalb doch nicht im beschleunigten Verfahren nach § 13b BauGB ohne Umweltprüfung überplant werden dürfen.

Vor diesem Hintergrund prüfen das Bauamt und das Rechtsamt derzeit die Auswirkungen auf die Bebauungsplanverfahren, die nach § 13b BauGB aufgestellt wurden bzw. werden. Im Stadtbezirk Jöllenberg sind zwei Planverfahren von der gerichtlichen Entscheidung betroffen:

- Bebauungsplan Nr. II/V2.2 „Wohnen westlich der Vilsendorfer Straße, nördlich des Epiphanienwegs“ und
- Bebauungsplan Nr. II/T4.2 „Bebauung an der Zirkonstraße Ecke Im Bergsiek“

Für den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. II/V2.2 „Wohnen westlich der Vilsendorfer Straße, nördlich des Epiphanienwegs“ hat das zur Folge, dass das Bauleitplanverfahren stattdessen im Voll- bzw. Regelverfahren mit Umweltprüfung und Umweltbericht weitergeführt werden soll. Die frühzeitigen Beteiligungsschritte wurden im Rahmen des beschleunigten Verfahrens bereits im für das Vollverfahren erforderlichen Umfang durchgeführt.

Außerdem muss der Flächennutzungsplan nun im Parallelverfahren geändert werden. Die ursprünglich vorgesehene Anpassung des Flächennutzungsplanes im Wege der Berichtigung ist nicht mehr möglich.

Insgesamt ist durch die Änderung der Verfahrensart keine wesentliche Verzögerung des Bebauungsplanverfahrens zu erwarten.

4.3 Es wurden folgende Beschlüsse anderer Gremien gefasst:

Stadtentwicklungsausschuss und RAT DER STADT BIELEFELD:

Erstaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/J 41 „Solarpark Deponie Schiefe Breede“ für ein Teilgebiet nördlich der Eickumer Straße/westlich des Kamphönerweges sowie 260. Flächennutzungsplanänderung („Solarpark Deponie Schiefe Breede“) im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB

Stadtentwicklungsausschuss:

3. Änderungssatzung zur Sondernutzungssatzung vom 13.10.2011 – Herabsetzung der Sondernutzungsgebühren für Veranstaltungen in der Zone 4 auf 25 % des Ansatzes befristet vom 01.04.2023 bis zum 31.12.2023

4.4 Das Amt für Verkehr macht folgende Mitteilung

Aufgrund von Kanalbauarbeiten wird die Straße Düsterfeld ab Hausnummer 9a (Ende der Sackgasse) vom 01.08.2023 bis voraussichtlich 14.09.2023 voll gesperrt. In diesem Zuge wird die Feuerwehrrsperrschranke zwischen der Straße Düsterfeld und der Straße Böckmannsfeld entfernt.

Zur Sicherung der Schulwege werden während der Bauarbeiten zusätzliche Verkehrszeichen in der Amboßstraße aufgestellt. Dazu wird ebenfalls ein Haltverbot im Einmündungsbereich Beckendorfstraße/Amoßstraße eingerichtet.

4.5 Das Büro des Rates macht folgende Mitteilung:

002.2 Büro des Rates, 21.08.2023, 51-2052

Mitteilung

für die Bezirksvertretungen

**Dornberg, Gadderbaum, Jöllenbeck und Senne am
24.08.2023**

**Brackwede, Mitte, Schildesche, Sennestadt und
Stieghorst am 31.08.2023**

Thema:

11. Satzung zur Änderung der Hauptsatzung vom 05.08.2023

Mitteilung:

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.

I. A.

Gez. Krumme

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. Satzung 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 sollte, 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 -, NWVBI 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 Haupttrouten 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 Radhaupttrouten, 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 Radhaupttrouten der Kategorie I und II um ein Radwegenetz, das sich über das gesamte Stadtgebiet und teilweise darüber hinaus (z.B. Regiopolis Radverkehrskonzept, Radnetz OWL) erstreckt. Die nach Umfang und Bedeutung der im Zusammenhang mit dem Radhaupttroutennetz 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 Haupttrouten und untergeordneten Radverbindungen. Die Radhaupttrouten 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. Radhaupttrouten 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 Radhaupttrouten entsprechend übertragen.

Im Ergebnis ist die Entscheidung über den Ausbauzustand der Radhaupttrouten 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 Radhaupttrouten zu den Angelegenheiten gehört, deren Bedeutung über den Bezirk hinausgeht, ist daher nicht zu beanstanden.

Mit freundlichen Grüßen

-.-.-