

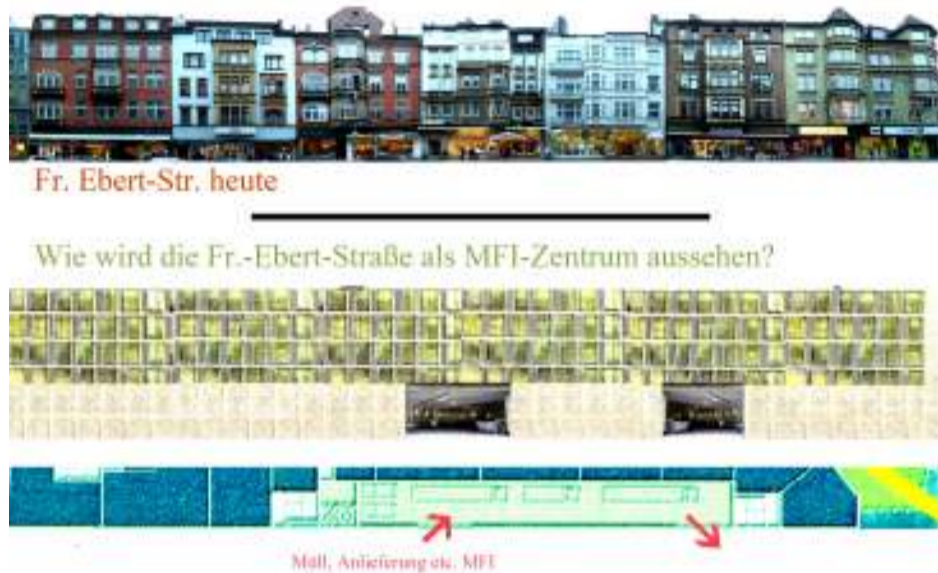


Schöne neue Einkaufswelt?!

**Wilhelmstraße:
BÜRGERNÄHE fordert breite
Bürgerbeteiligung!**

Bürgernähe kritisiert, dass die Beratungen im Stadtentwicklungsausschuss und im Rat über die Innenstadtentwicklung im Bereich Citypassage und Wilhelmstraße unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattgefunden haben. „Wir haben frühzeitig den Antrag für eine öffentliche Beratung gestellt“, berichtet Ratsmitglied Martin Schmelz. „Es gab auch eine diesbezügliche Zusage und sogar eine entsprechende Verwaltungsvorlage. Allerdings hat sich dann die politische Mehrheit für eine Beratung hinter verschlossenen Türen ausgesprochen!“

Durch eine Stadtentwicklung, ohne Beachtung der Folgen hat sich die Stadt Bielefeld das derzeitige Problem eingehandelt! Denn erst die Ausgliederung der Stadtbibliothek aus der Wilhelmstraße ins Amerikahaus hat dazu geführt, dass sich neben ECI in der Innenstadt, gleichzeitig mfi an der Wilhelmstraße mit einem großflächigen Einkaufszentrum etablieren möchte. Bürgernähe stellt sich im Gegensatz dazu im Wil-



helmstraßen-Quartier die Entwicklung von innerstädtischem Wohnen und Kultur vor. Dafür besteht aus unserer Sicht in Bielefeld ein wirkliches Bedürfnis und Entwicklungspotential, da immer mehr Menschen in die Städte ziehen wollen! Geschäfte haben wir in Bielefeld schon heute in ausreichender Anzahl!

Erst durch die Auslagerung der Stadtbibliothek kann man von einer notwendigen Revitalisierung des Quartiers Wilhelmstraße sprechen! An diesen Planungen müssen aus unserer Sicht, ähn-

lich wie beim Kesselbrink die Bürgerinnen und Bürger unbedingt beteiligt werden!

Bezüglich der Pläne von mfi und ECE sieht Bürgernähe einen erheblichen Verkaufsflächenzuwachs in Bielefeld, weder rund um die derzeitige Citypassage, noch an der Wilhelmstraße für verträglich an. Deshalb darf sich eine Entwicklung des Quartiers Wilhelmstraße nicht vornehmlich an der effektivsten Vermarktung des Gebäudes der Stadtbibliothek orientieren.

weiter auf Seite 2

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in Ihrer Antrittsrede zu Beginn dieser Wahlperiode haben Sie zu Recht mit Betroffenheit auf die geringe Wahlbeteiligung hingewiesen, und diese als Ausdruck wachsender Politikverdrossenheit und nachlassendem bürgerschaftlichen Engagement interpretiert.

Wenn nur etwas mehr als 50% der Wahlberechtigten in Bielefeld zur Wahlurne gehen, ist das auch Ausdruck einer kritischen Haltung gegenüber einer Politik, die die Menschen an den Entscheidungsprozessen unzureichend oder nur der Form halber beteiligt.

Unsere Parteiendemokratie, die früher viele Bereiche der Gesellschaft erreichen und vertreten konnte, befindet sich derzeit in einem Wandel, hin zur Bürgergesellschaft. Die Komplexität der Konfliktfelder sowie die zahlreichen politischen Aufgaben in Gesellschaft, Bildung, Energie usw. können heute nicht mehr allein durch wenige ParteienvertreterInnen oder Koalitionen mit nur knappen Mehrheiten bewältigt werden. Einseitiger politischer Lobbyismus wird heute schnell durch die Medien transparent.

Für die Lösung der anstehenden Zukunftsaufgaben ist die Gesellschaft als Ganzes gefordert, kompetent und demokratisch und unter Berücksichtigung der Vielschichtigkeit von Problemstellungen. Auf dieser Basis getroffene Entscheidungen sind effektiver und fördern das Allgemeinwohl.



Die intensive und fortdauernde gesellschaftliche Diskussion um das Projekt „Stuttgart 21“ bringt dies beispielhaft und deutlich zum Ausdruck! Jetzt ist die Politik gefordert, auf lang gepflegte Privilegien zu Gunsten von mehr Bürgerbeteiligung zu verzichten!

Die Veranstaltung des Vereins pro grün e.V. unter dem Thema „Bielefeld 21 –reden wir früher“ hat diesen gesellschaftlichen Wandel aufgegriffen und während eines Diskussionsabends im Februar 2011 mit einem Antrag, Grundsätze für eine öffentlich-politischen Partnerschaft, für Transparenz, Information und Partizipation dargestellt.

Diese Grundsätze sind aus der Sicht von Herr Dr. Rhode-Jüchtern von ProGrün e.V Teil einer zeitgemäßen politischen Haltung, die wir Ratsmitglieder von BÜRGERNÄHE teilen.

Wir bitten Sie, Herr Oberbürgermeister, schließen Sie sich dieser Haltung an und machen Sie das Thema Bürgerbeteiligung zur Chefsache!

Vielen Dank !

Löcher im Sozialen Netz

Wie der Gesetzgeber kranke Menschen am Rande des Existenzminimums „vergessen“ hat

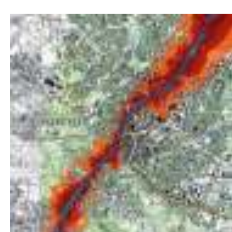
Mit diesem Beitrag soll veranschaulicht werden, dass die Gesundheitsreformen der vergangenen Jahre sowie die mehr oder weniger zeitgleich durchgeführten Umbaumaßnahmen im Bereich des Arbeitsmarktes unter simultaner Neuregelung des Existenzminimums (Agenda 2010) offenbar nicht in gegenseitiger Abstimmung vollzogen wurden. Denn es gibt Lücken, von denen im Ernstfall all diejenigen betroffen sind, die mit ihrem Einkommen soeben das Existenzminimum erreichen.

Mit der Einführung von Hartz IV wurde neu definiert, wie viel Unterhalt der Mensch nach Ansicht der Reformier zum Leben braucht. Man verständigte sich auf einen festen monatlichen Betrag, mit dem der Bezieher alles zum Leben Erforderliche bestreiten soll.

Zusätzliche Beihilfen (z. B. Bekleidungsgeld), wie sie noch dem Sozialhilfe-Empfänger gewährt wurden, gibt es seit Inkrafttreten der Agenda 2010 nicht mehr. Dass diese Reform für besondere Umstände keine Regelung kennt, außer jene, die Betroffenen mit ihren Problemen allein zu lassen, wird im weiteren Verlauf Artikels deutlich.

Auch im Gesundheitswesen haben die Neuregelungen zu drastischen Einschnitten für die Versicherten geführt. Viele Arzneimittel und Medizinprodukte, darunter fallen sowohl verschreibungspflichtige wie nicht verschreibungspflichtige Präparate/Produkte, wurden ausgelagert. Sie können nicht mehr mit der Krankenkasse abgerechnet werden. Der Arzt ist dazu angehalten, nach Möglichkeit auf genau solche Produkte zu Lasten des Versicherten zurückzugreifen, solange diese für die Behandlung einer Erkrankung medizinisch notwendig, zweckmäßig und ausreichend sind.

Fortsetzung Seite 2



Verkehrslärm auf dem OWD

"Gesundheit des Mensch versus fließender Verkehr"
Seite 3



Schulentwicklung

**- Elternbefragung - eine Farce
- Rettet die Südschule**

Seite 4



Schutz fürs Auenland

Was tun?

Seite 7



Quartier Wilhelmstraße

Darüber hinaus ist für Bürgernähe eine erfolgreiche Entwicklung des Quartiers Wilhelmstraße zwangsläufig verknüpft mit einem zukunftsweisenden Verkehrskonzept. Denn wenn schon heute aus Sicht der Verwaltung Radverkehr über den Jahnplatz als nicht verantwortbar erscheint, muss ein Verkehrskonzept für die bessere Anbindung der Wilhelmstraße an den Jahnplatz und die City zu einer erheblichen Verkehrs-entlastung auf der Herforder Straße und dem Jahnplatz führen.

Die vorliegende Entwurfsplanung von mfi für eine Einkaufsmall orientiert weitgehend an den überall vorfindenden Ein-

heitslook für Einkaufszentren. Dagegen plädiert Bürgernähe dafür, von den noch wenigen erhaltenen historischen Fassaden an der Herforder- und Friedrich-Ebert-Straße möglichst viele zu erhalten.

Berücksichtigt werden muss auch, dass der neue Kesselbrink unter der derzeitigen baulichen Umgebung geplant worden ist. Deshalb muss bei einer Planung für das Wilhelmquartier die Konzeption des neuen Kesselbrinks unbedingt berücksichtigt werden.

Bürgernähe wird sich aktiv an dem laufenden Stadtentwicklungsprozess beteiligen, damit die genannten Kriterien bei der zukünftigen Stadtentwicklung im Innenstadtbereich weitgehend erfüllt werden!



Projekt MFI-Bielefeld-Arkaden

L712n: Planung stoppen!

Die Wählergemeinschaft Bürgernähe sieht sich durch die Ergebnisse der öffentlichen Erörterung zum geplanten Neubau der L 712n zwischen Altenhagen und Brake in ihrer ablehnenden Haltung zu diesem geplanten Straßenbau vollauf bestätigt. Die von Bürgernähe durch diese Straßenplanung schon früher benannten Probleme für Mensch, Natur und Umwelt wurden an diesen 2 Sitzungstagen noch einmal offenbart und leider auch bestätigt.

Nicht nur die 1050 Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger gegen diese Straßenplanung, sondern auch die vorgelegten fehlerhaften Verkehrsgutachten sowie die dokumentierten Planungsverstöße bei Umwelt und Natur spiegeln die ganze Fragwürdigkeit dieses Straßenbauprojekts wider. Um diese umstrittene Straße vor der Bevölkerung zu rechtfertigen sind zum Beispiel von der Planungsbehörde in einigen Teilbereichen des vorgelegten Gutachtens viel zu hohe Verkehrszahlen genannt worden. Ohne eine Überprüfung werden solche offiziellen Zahlen allerdings als Fakten ge-

wertet, es wird danach geplant und anschließend die gewünschte Straße gebaut. Diese Vorgehensweise ist bei der planenden Straßenbaubehörde nicht ganz unüblich, suggeriert sie doch vorzüglich vermeintlich hohe Verkehrszahlen und somit die dringende Notwendigkeit des jeweiligen Straßenbauvorhabens gegenüber der unwissenden Öffentlichkeit und auch der Politik. In der Regel läuft das auch ganz gut ab, weil niemand diese Zahlen widerlegen kann. Die notwendige Überprüfung, ob diese Straße wirklich ihren geplanten Zweck erfüllt und ob dann dort auch wirklich der prognostizierte starke Verkehr läuft, verbleibt aber in der Regel. Da war es schon hilfreich, dass der von der Bürgerinitiative „L 712 NICHT SO“ engagierte Gutachter bei der Erörterung diese gravierenden Mängel aufdeckte und die Öffentlichkeit somit diese Ungereimtheiten erkennen konnte.

Die Fehlentscheidung, die L 712n an dieser Stelle bauen zu wollen, ist jedoch nicht einfach zu revidieren: Zu viele Profiteure stehen

Löcher im sozialen Netz

Fortsetzung von Seite 1

In vielen Fällen wird er das sicher sogar freiwillig tun, weil diese Präparate/Produkte den Vorteil haben, sein Budget nicht zu belasten. Verordnet er also etwas aus dieser Gruppe, muss der Patient es komplett selbst bezahlen.

Bei oberflächlicher Betrachtung kommt man zu dem Schluss, dass eine solche Regelung der Kostenersparnis und somit dem Allgemeinwohl dient und dass an dieser Stelle kein Anlass zur Beanstandung besteht. Schließlich denken die meisten in diesem Zusammenhang an die kleine Hausapotheke, bestehend aus Kopfschmerztabletten, Hustenlöser usw. hierfür erst zum Arzt zu gehen, ist vielen zu zeitaufwendig. Doch schon der an Neurodermitis erkrankte Patient wird die Sache anders sehen. Solange er/sie nämlich nicht unter akuten Symptomen leidet, wird ihm vom behandelnden Arzt in der Regel ein Hautpflegemittel verordnet, das keine mit der Krankenkasse abrechnungsfähige Substanz enthält. Dass es sich bei Neurodermitis um eine Erkrankung handelt, die in so genannten Schüben verläuft und auch bei Symptomfreiheit weiter behandelt werden muss, ist bekannt. (Nur die Behandlung minderjähriger Patienten mit Neurodermitis wird auch während der nicht akuten Phasen von der Krankenkasse übernommen.)

Die Recherchen für diesen Artikel haben ihren Ursprung bei der Behandlung eines Patienten, der aufgrund von Durchblutungsstörungen in den Beinen an beiden Unterschenkeln großflächige, chronische Wunden hat.

Auch dieser Patient muss die Kosten für die zur Pflege der Haut erforderlichen Salben und darüber hinaus für die Produkte zur Wundreinigung selber tragen. Selbst unter Verwendung günstigster Produkte, wie z. B. Salben mit dem Wirkstoff Panthenol, beläuft sich der Eigenanteil an der Behandlung auf mindestens 200 Euro pro Monat.

Für jemanden, der mit seinem Einkommen knapp das Existenzminimum erreicht, ist ein Kostenauf-

wand in dieser Höhe unbestreitbar nicht zu realisieren. Ohne Unterstützung von außen hat dieser Patient genau zwei Möglichkeiten: Solange er in seiner häuslichen Umgebung leben möchte, muss er entweder die Behandlung seiner Beine vernachlässigen oder aufhören zu essen, denn für beides zusammen reicht sein Geld nicht aus.

Die zweite Option liegt darin, dass er ins Heim geht. Aufgrund seiner Erkrankungen und der da-

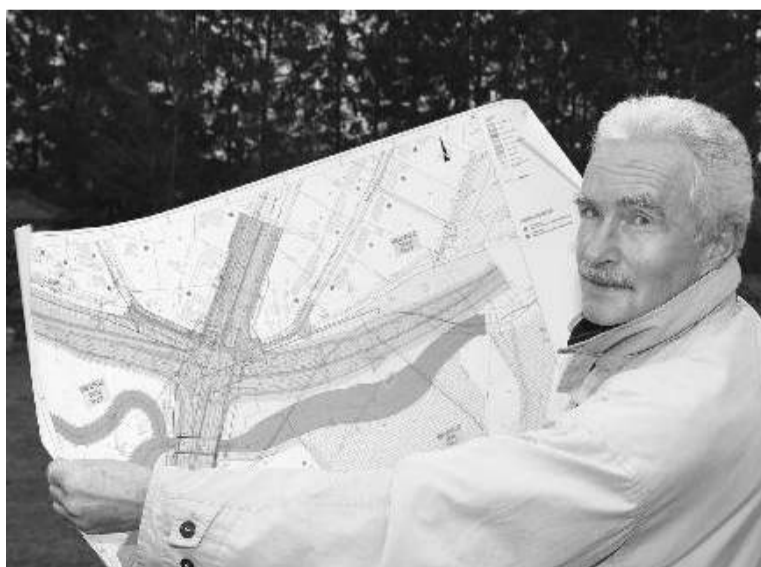


raus resultierenden Hilfebedürftigkeit stünde bei diesem Patienten einer solchen Entscheidung nichts im Wege. Der Vorteil läge für ihn darin, dass zumindest für sein leibliches Wohl gesorgt wäre und er von seinem restlichen Geld den Eigenanteil der Behandlung bezahlen könnte. Würde sich der Patient für die zweite Lösungsmöglichkeit entscheiden, wofür eine Menge spräche, entstünden der Allgemeinheit Kosten, die den bisherigen Eigenbeitrag weit überschreiten.

Da es sich hier mitnichten um einen Einzelfall handelt, kommt man unweigerlich zu der Frage, welche Regelungen der Gesetzgeber für solche Fälle getroffen hat. Denn Ziel der Reformen war schließlich – so wurde zumindest immer argumentiert – Kosten einzusparen und nicht, wie im o.g. Beispiel deutlich wird, auf Kosten der Allgemeinheit Menschen dazu zu drängen, auf wesentlich teurere Alternativen zurück zu greifen.

Die Beantwortung dieser Frage ist gleichermaßen ernüchternd wie kurz: An solche Fälle wurde nicht gedacht. Die Krankenkasse verweist mit Hinweis auf die gesetzlichen Vorgaben an das örtliche Dienstleistungszentrum für soziale Leistungen (DLZ).

Dieses wiederum verweist mit Hinweis auf ihre



Ulf Blumenstock, 1. Vors. der Bürgerinitiative "L 712 Nicht SO" mit dem Plan der Straße.

dahinter, zu viele Versprechungen wurden im Laufe der Jahre gemacht, zuviel Imageverlust wird befürchtet. Da bleibt die sachliche Argumentation mit Zahlen und Fakten

gar schnell auf der Strecke.

Für Mensch, Natur und Umwelt ist dieser geplante Straßenbau jedoch eine einzige Katastrophe und die Wählergemeinschaft Bürgernähe lehnt ihren Bau deshalb weiterhin entschieden ab. Hinzu kommen noch für die Stadt Bielefeld und das Land NRW die hohen Baukosten in Millionenhöhe, die aufgrund der leeren öffentlichen Kassen und der gravierenden Probleme vor Ort dem Bürger nicht mehr zu vermitteln sind.

Anzumerken ist noch, dass das Land NRW diese Straßenplanung im September letzten Jahres in ihrer Dringlichkeit herabgestuft hat und somit ihre zwingende Notwendigkeit bezweifelt.



gesetzlichen Vorgaben an die Krankenkasse. Da es sich hierbei um eine therapeutische Maßnahme handelt, ist man geneigt, sich der Argumentation des DLZ anzuschließen. Letztlich ist es allerdings nur von sekundärer Bedeutung, welcher Argumentation man den Vorzug gibt, denn was bleibt ist, dass sich keine der beiden Institutionen für Probleme solcher Art verantwortlich fühlt und der Betroffene im luftleeren Raum schwebt.

Der eine oder andere Leser wird vermutlich schon längst an die so genannte Rezeptgebührenbefreiung gedacht haben. Auch der hier dargestellte Patient hat eine. Das Problem ist allerdings, dass diese Befreiung nur bei Präparaten/Produkten zur Anwendung kommt, die mit der Krankenkasse abgerechnet werden können, und darunter fallen Salben, die in anderen Fällen auch zu rein kosmetischen Zwecken genutzt werden könnten, eben nicht. Da hilft es auch nicht weiter, wenn man damit argumentiert, dass im Falle des beschriebenen Patienten die Pflege der Haut im Wundumfeld wichtiger Bestandteil der Therapie ist und somit maßgeblich zum Heilungserfolg beiträgt.

Bei der Kostenerstattung durch die Krankenkasse bezüglich der Produkte zur Wundreinigung verhält es sich noch komplizierter, weshalb hier nur kurz darauf eingegangen werden soll. Handelt es sich bei dem verordneten Präparat um ein Medizinprodukt, werden die Kosten von der Krankenkasse grundsätzlich nicht übernommen. Verordnet der Arzt ein Produkt aus der Gruppe der Arzneimittel (z. B. NaCl 0,9% oder Ringer-Lactat), können die Krankenkassen die Kosten erstatten. Jedoch auch hier das Problem: die Betonung liegt auf dem Wort „können“, denn nicht jede tut es – und das obwohl sie dasselbe Präparat im Rahmen einer Infusionstherapie abrechnen müssen.

Schlimm genug, dass sich die Verantwortlichen der jeweiligen Ressorts offenbar nicht untereinander abgesprochen haben, denn auf Probleme dieser Art musste man nicht erst warten, sie waren abzusehen. Jedoch wenigstens jetzt sollten solche Gesetzeslücken dringend geschlossen werden. Die Zahl derer, die sich aufgrund ihrer Einkommenssituation auf dem Niveau der Grundsicherung befinden – und dazu gehören weitaus mehr Menschen als nur die Erwerbslosen – wird stetig größer. Auch wegen des erwarteten demografischen Wandels und der damit verbundenen Zunahme an chronischen Erkrankungen sollte diesem Problem begegnet werden.

Anga Beaufort

Verkehrslärm auf dem Ostwestfalendamm (OWD): „Gesundheit des Menschen“ versus „Fließender Verkehr“

Der Verkehrslärm auf dem OWD hat in den vergangenen 5 Jahren drastisch zugenommen. Das geht aus einer Verkehrszählung des Landesbetriebs Straßen NRW hervor. Erste Ergebnisse lagen im Oktober 2011 vor. (siehe Bielefelder Zeitung vom 12.10.2011)

Im Vergleich zum Jahr 2005 entsprechen die Werte einem Anstieg von 25 Prozent. Der Landesbetrieb hat nicht nur die Anzahl der Personalfahrzeuge erhoben, sondern auch die Lastwagen gesondert gezählt. Demnach soll sich der Lkw-Anteil verringert haben! Von 3,6 % in 2005 auf 3,5% in 2010 am Tag sowie von 5% in 2005 auf 4,4% in 2010 in der Nacht. (lt. Bielefelder Zeitung v. 12.10.11).

Im Vergleich dazu kommt das Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld in 2008 zu anderen Ergebnis-

sen: Der Lkw-Anteil rechnet mit einem Anteil von 12,4 % am Tag und 15 % in der Nacht. Lastwagen erzeugen mehr Lärm als Autos und dies auch noch in der Nacht/ruhe?)

Für die Anwohner des OWD ein schwer zu ertragener Zustand. Es ist mittlerweile hinlänglich bekannt, dass Verkehrslärm krank macht. Die Bürgerinitiative gegen den Lärm am OWD fordert Tempolimits sowohl am Tag als auch in der Nacht.

Das Amt für Verkehr der Stadt ist bis jetzt nicht dazu bereit Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuführen. Frühestens im 1. Quartal 2012 wird anhand neuer Erhebungen geschaut, ob es Geschwindigkeitsbegrenzungen geben wird oder nicht.

Während dessen müssen halt die

Anwohner warten. Ob sie wollen oder nicht! Es werden so wie so laut Bielefelder Zeitung vom 12.10.11 grundsätzlich Lärmschutzmaßnahmen wie der Einbau von Flüsterasphalt favorisiert. Aber derzeit sei kein Geld dafür vorhanden.

Also dreht es sich im Kreis. Und den betroffenen Anwohnern hilft dies natürlich wenig. Sie müssen weiter auf unbestimmte Zeit leiden, weil es auch noch eine ganze Zeit dauern wird, bis verlässliche Zahlen über die Verkehrszunahme vorliegen werden.

Wir von BÜRGERNÄHE fordern, dass für diese Zeit temporär ein Tempolimit auf tagsüber 80 km/h und nachts auf 60 km/h eingeführt wird, bis ein angemessenes Konzept vorliegt und umgesetzt werden kann. In unseren Wahlprogramm fordern wir schon seit Jahren reduzierte Geschwindigkeiten für mehr Sicherheit.

Leider hat der Stadtentwicklungsausschuss in seiner letzten Sitzung mehrheitlich beschlossen, dass es keine verschärften Geschwindigkeitsbegrenzungen geben wird, gegen den Antrag der BÜRGERNÄHE und Die Linke.

Wir werden weiterhin nichts unversucht lassen, um diesen krankmachenden Lärm für die Anwohner des OWD zu reduzieren. **Siehe oben: Gesundheit des Menschen versus „Fließender Verkehr“**



Naturschutz vor unnötigem Straßenbau!

Durchstich von der B61 zur Brockhagener Straße: Option weiter offenhalten!

BÜRGERNÄHE unterstützt die Initiative „Bürger für Ummeln“ und die Bestrebungen der anerkannten Naturschutzverbände für eine möglichst umweltverträgliche Lösung für den Neubau der B 61 „Ortsumgehung Ummeln“.

Die derzeitige zur Planfeststellung beantragte Trasse würde zu erheblichen und nicht ausgleichbaren Eingriffen in einen ökologisch hoch wertvollen Landschaftsraum der Senne führen. Der Bau der B 61n würde nordöstlich von Ummeln und westlich der Bahnstrecke Bielefeld-Hamm einen vielfältigen Kulturlandschaftsraum mit Weiden, durchsetzt von Kiefern- und Eichen-Mischwäldern, sowie durchzogen von zahlreichen naturnahen Bächen zerschneiden und damit in seiner ökologischen Wertigkeit erheblich beeinträchtigen. Dieser Landschaftsraum bietet zahlreichen gefährdeten und seltenen Arten, insbesondere Amphibien und Vögeln der sogenannten

„Roten Listen der gefährdeten Tier- und Pflanzenarten“ einen wichtigen Lebensraum.

Darüber hinaus bietet der Landschaftsraum eine hohe Bedeutung für die ortsnahe Erholung. All diese Funktionen würden durch die Umsetzung der derzeitigen Planung nachhaltig und erheblich beeinträchtigt werden.

BÜRGERNÄHE fordert deshalb, dass entsprechend den Bielefelder Handlungsprogrammen zum Natur-, Klima- und Artenschutz entschieden wird. An Stelle der geplanten 3,9 km langen Ortsumgehung Ummeln ist, wenn der Bedarf eindeutig nachgewiesen wird, eine nur rund 500 m lange Verlängerung der bestehenden B 61 (Südring) auf die L 806 (Brockhagener Straße) die bei weitem umweltverträglichere Lösung. Diese Alternative würde sowohl zu einer Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Ummeln führen als auch

die Landschaft schonen.

Die Verlängerung der bestehenden B61 (Südring) wird bisher mit rund 4,8 MIO EUR kalkuliert, statt 35 MIO EUR für die längere B 61n.

Aus diesen Gründen stimmt BÜRGERNÄHE dafür, die Option für den kurzen Durchstich von der B61 zur Brockhagener Straße weiter offenzuhalten. Aus diesen Gründen können wir einem Bauantrag zur Erweiterung des Hotels Brackweder Hof in den Bereich dieser möglichen Verbindungsstraße vom Südring zur Brockhagener Straße heute (noch) nicht zustimmen.





Sekundarschule in Jölllenbeck: Elternbefragung - eine Farce

Bürgernähe fordert, dass in Befragungen von Eltern zu der Gründung von Sekundarschulen alternative auch eine weitere Gesamtschule wählbar sein soll.

In dem von der Verwaltung in Jölllenbeck vorgelegten Fragebogen wurde den Eltern nicht die Wahlmöglichkeit zwischen einer Sekundarschule oder einer

neuen Gesamtschule gegeben. Durch die derzeitigen Überhänge bei den Anmeldungen an den Bielefelder Gesamtschulen ist schon heute der Bedarf für weitere Gesamtschulen in Bielefeld offensichtlich. Die Wahl einer neuen, weiteren Gesamtschule z.B. in Jölllenbeck stand für die Eltern in Jölllenbeck nicht zur Wahl.

Die Ratsgruppe Bürgernähe kritisiert diesbezüglich auch die Schulpolitik von SPD und Grünen im nordrheinwestfälischen Landtag. Anstatt eine Reduktion der Schulformen zu beschließen, wurde in NRW im Rahmen des sogenannten Schulkonsenses von SPD, Grünen und CDU mit der Sekundarschule eine Ausweitung der Schulformen bis zur völligen Unübersichtlichkeit beschlossen.

Mit der Sekundarschule ist zusätzlich zu den bestehenden Schulformen noch eine neue Schulform dazugekommen. Die Nachteile und Folgen des mehrgliedrigen Schulsystems und der frühen Selektion in Sonder- Haupt-

Real- und GymnasialschülerInnen, die in den bildungspolitischen Programmen der Grünen und der SPD bislang kritisiert wurden, wurden damit auch auf absehbare Zukunft festgeschrieben.

Trotzdem ist Bürgernähe dafür, die neuen Spielräume für den Schulträger zu nutzen und in Bielefeld eine neue Schulstruktur zu entwickeln. Diese darf aber nicht an dem Elternwillen vorbeigehen. Die Schulentwicklungsplanung muss auch die Einrichtung einer oder mehrerer neuer Gesamtschulen offen lassen, wenn diese Schulform von den Eltern für ihre Kinder gewünscht wird.

Rettet die Südschule!

BÜRGERNÄHE lehnt die geplante Zusammenlegung von Südschule und Vogelruthschule ab

Am 10. November letzten Jahres beschloss der Stadtrat die Prüfung der Empfehlung des Schulausschusses, zwei Brackweder Grundschulen zusammen zu legen. Es handelt sich um die Vogelruthschule und die Südschule, die künftig beide im bisherigen Gebäude der Marktschule untergebracht werden sollen. Die endgültige Entscheidung fällt nach den Osterferien. Die Zusammenlegung der beiden Schulen käme einer Schließung der Südschule gleich. Durch die Fusion stünde das Schulgebäude der Südschule mitsamt ihrem Schulgelände, das zu den schönsten in Bielefeld gehört, frei zum Verkauf an einen meistbietenden Investor. Dabei hatte Schuldezernent Dr. Witthaus noch im Oktober 2010 erklärt: "Die Südschule soll aus sozialen Gründen gehalten und als dreizügige Schule gestärkt werden" (NW vom 26.08.10). Und in der Tat erscheint der Plan, die Südschule in die Vogelruthschule

Schulgelände in Bielefeld überhaupt mit einem ebenfalls historisch gewachsenen Gebäudekomplex. Grundschüler und Lehrer finden hier ideale Bedingungen für den Unterricht und für die freiest denkbare Entfaltung der Schülerinnen und Schüler vor. Dieses für eine Grundschule so ausgezeichnet geeignete Gelände aufzugeben, wäre nur durch eine extreme Notlage zu rechtfertigen.

Dazu kommt als Zweites, dass die Südschule diese vorzüglichen Bedingungen dringend braucht, denn sie wird zu 77 % von Kindern mit Migrationshintergrund besucht. Hier stellen sich Lehrer, Eltern und Schüler in vorbildlicher Weise der schwierigen Aufgabe eines friedlichen Zusammenlebens von deutschen, türkischen, kurdischen und jesidischen Kindern. Wie man auf die Idee kommen kann, diese SchülerInnen in das Schulgebäude der Marktschule zu verpflanzen, das für den Außen-

Drittens ist die Verkehrsunsicherheit durch die Nähe der Marktschule zum Stadtring sehr hoch. Schon die Stellungnahme der Vogelruthschule, die einen Umzug in das Gebäude der Marktschule grundsätzlich befürwortet, knüpft ihre Position an mehreren Bedingungen, darunter die Verkehrsberuhigung des Stadtrings. Es ist aber nicht ersichtlich, dass, wann und wie letztere Bedingung erfüllt werden könnte. Ein verkehrsberuhigter Stadtring mit unter anderem die Einführung von Tempo 30 erscheint als realitätsferne Illusion.

Viertens greift das Argument der Befürworter der Fusion, die Südschule genieße mangelnde Akzeptanz, während durch eine Fusion eine „heterogene Schullandschaft“ entstehen würde, zu kurz. Denn auch wenn es stimmt, dass viele Eltern aus dem direkten Umfeld der Südschule für ihre Kinder andere Schulen vorziehen: Dieser Umstand würde sich durch einen Umzug in die Marktschule selbstverständlich nicht ändern. Vorhersehbar ist einerseits ein Schülerrückgang der dann fusionierten Schule, andererseits eine mittelfristige Annäherung des Verhältnisses von Kindern mit und solchen ohne Migrationshintergrund an die heutigen Zahlen der Südschule. (Heute hat die Südschule 8 Klassen mit 153 Kindern, davon 77 % mit Migrationshintergrund. Die Vogelruthschule hat 12 Klassen mit 254 Kindern, davon 53 % mit Migrationshintergrund.) Außerdem ist die Akzeptanz der Südschule bei den Eltern, die sich wohl für sie entschieden haben, sehr hoch.

Fünftens unterschreiten sowohl die Vogelruthschule mit 21,2 als auch die Südschule mit 19,1 Schülern pro Klasse klar den geltenden Klassenfrequenzrichtwert von 24 (und auch den zukünftig angestrebten Richtwert von 22,5) Schülern. Diese Situation soll sich gemäß Punkt 4 der Beschluss-

vorlage der Verwaltung drastisch ändern (es sollen „angemessene Klassengrößen“ erreicht werden, die bei einem Frequenzwert von 25,2 liegen). Für die Südschule und auch für eine kombinierte Schule mit einer großen Anzahl von Kindern mit Migrationshintergrund ist die geringe Klassenstärke aber von selbstverständlicher zentraler Wichtigkeit. Die Klassengröße zu erhöhen wäre hier völlig kontraproduktiv.

Sechstens ist das Argument der Befürworter einer Zusammenlegung, dass – wie die Vogelruthschule heute schon – auch die fusionierte Schule den GU (= Gemeinsamen Unterricht von Schülern und Sonderschülern gemäß dem auf EU-Ebene beschlossenen Konzept der Inklusion) einführen würde und somit eine größere Anzahl von Kindern in den Genuss dieser Unterrichtsform kämen, von zweifelhaftem Wert. Denn die Einführung des GU wäre grundsätzlich auch in einer selbständigen Südschule denkbar. Es fragt sich allerdings, ob bei Schulen mit einer so großen Anzahl von Kindern mit Migrationshintergrund wie der Südschule die Aufgabe der Integration nicht schwerer wiegt als die der Inklusion, so dass man letztere Zielsetzung sinnvollerweise anderen Schulen überlassen sollte. (Zur gelingenden Integration tragen zum Beispiel die an der Südschule angebotenen, gut besuchten Sprachkurse für Eltern bei.) Bei einer Fusion käme es hier u. U. zu ernstzunehmenden Zielkonflikten.

Siebtens empfahl der Schul- und Sportausschuss dem Rat in der erwähnten Beschlussvorlage, „alle Grundschulstandorte in Bielefeld zu erhalten“. Zu dieser Empfehlung in klarem Widerspruch stünde ein Ratsbeschluss, der durch die Zusammenführung von Vogelruth- und Südschule den bisherigen Standort der Südschule aufgeben würde.

Zweifellos hat allerdings die Vogelruthschule am heutigen Ort mit Raumproblemen zu

kämpfen. Der dort eingeführte GU wird durch fehlende Barrierefreiheit erschwert. Und die dort von der AWO getragene Offene Ganztagschule kann nicht in vollem Umfang angeboten werden. Dieses Raumproblem ließe sich aber ganz ohne Fusion durch einen einfachen Gebäudetausch zwischen Vogelruth- und Marktschule lösen – wie die dem Rat vorgelegte Stellungnahme der Vogelruthschule ausdrücklich hervorhebt.

Die BZV Brackwede hat sich mit nur einer Enthaltung (eines „Grünen“-Vertreters) gegen die Zusammenlegung und damit ge-



gen die Schließung der Südschule ausgesprochen. Ob damit die Schließung „vom Tisch“ ist, wie schon in einigen Pressemeldungen zu lesen war? Der Rat hat es in seiner Sitzung vom 2. Februar d. J. mit den Stimmen von SPD, FDP und „Grünen“ abgelehnt, die Fusionspläne wieder aufzugeben. Das Brackweder BZV-Mitglied Lufen (SPD) hat sich der Stimme enthalten, abwesend war der Brackweder Bezirksvertreter Plaßmann (SPD). Erschreckend unsensibel und von Ahnungslosigkeit über die Verhältnisse vor Ort geprägt war die Äußerung des „Grünen“-Ratsmitglieds Frau Dr. Schulze, die die Schließung der Südschule mit dem Argument befürwortet hat, dass „nichts zu tun“ hieße, „eine Ghettoschule zu fördern“ (WB vom 3. Februar d. J.). Man kann nur hoffen, dass mit diesen Worten nicht die Haltung der ganzen „Grünen“-Fraktion zum Ausdruck gebracht wurde. Mögen SPD und „Grüne“ bis zur entscheidenden Ratssitzung in sich gehen und sich der eingangs zitierten Worte von Dr. Witthaus erinnern: "Die Südschule soll aus sozialen Gründen gehalten und als dreizügige Schule gestärkt werden".

Dr. Jan Beaufort



aufgehen zu lassen, aus mehreren Gründen als aberwitzig:

Denn erstens ist die Südschule eine Bielefelder Traditionsschule, die 2006 ihr 100-jähriges Bestehen feierte. Die Schule ist im Laufe ihrer über 100-jährigen Geschichte organisch gewachsen und besitzt eins der schönsten, wenn nicht das schönste

aufenthalt nur über einen vier-eckigen geteerten Schulplatz verfügt, ist nicht nur dem Autor ein Rätsel. Auch die Rektorin der Vogelruthschule Frau Dopheide, die der Zusammenlegung offen gegenüber steht, hat zugegeben, dass sich die Südschule durch den Umzug klar verschlechtern würde, was das Schulgelände angeht.



Nationalpark Teutoburger Wald und Eggegebirge: Wir sagen „JA!“

Mehr als 85 Prozent der Bevölkerung in Ostwestfalen-Lippe befürworten die Einrichtung eines Nationalparks in Senne, Teutoburger Wald und Eggegebirge. Zu diesem sehr deutlichen Ergebnis führt eine 2008 durchgeführte repräsentative Umfrage des EMNID-Instituts. Diese überwältigende Befürwortung der Menschen in der Region ist ein klares Signal, dass auch wir uns diesbezüglich positionieren!

Die Auswertung der Umfrage ist eindeutig: Die Bevölkerung befürwortet die Einrichtung eines Nationalparks und ist von den Vorteilen für die gesamte Region überzeugt. 86 % der Befragten verbinden wie wir mit einem Nationalpark einen besseren Schutz der Natur, einen Imagegewinn für die Region, eine Förderung des Tourismus, einen wirtschaftlichen Nutzen sowie die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Insbesondere die jüngere Generation (bis 29 Jahre) sieht Vorteile durch einen Nationalpark (90 %). Die bislang von der Holzwirtschaft vertretene Meinung, dass ein Nationalpark ein Nachteil für die Region wäre und Arbeitsplätze durch einen Entzug der Fläche für die wirtschaftliche Nutzung (z.B. Holzwirtschaft) gefährdet, teilen jedoch nur 11 % der Bürgerinnen und Bürger.

Großes Interesse besteht auch an einer aktiven Nutzung des Nationalparks. Auf die Frage „Wenn es in der Region einen Nationalpark gäbe, würden Sie ihn besuchen?“ antworteten 92 % mit „Ja“. In der wichtigen Altersgruppe 30 bis 39 Jahre (Konsumenten, junge Familien, Facharbeitskräfte) lag diese Zahl sogar bei 96 %.

Der Begriff „Nationalpark“ ist in der Bevölkerung durchweg positiv besetzt. 94 % verbinden mit einem Nationalpark „großartige Naturlandschaft“, 86 % ein „Rückzugsgebiet für bedrohte Pflanzen und Tiere“, ebenfalls 86 % sehen in einem Nationalpark eine „Naturerfahrung für Kinder“,



84 % ein Gebiet für Wissenschaft und Forschung und 83 % verbinden mit einem Nationalpark ein attraktives Erlebnis- und Erholungsgebiet.

Auch wir sehen ein hohes positives Potential für zukünftige Nationalparks in Ostwestfalen und unterstützen die diesbezüglichen Planungen. Der Landschaftsraum Teutoburger Wald – Eggegebirge sowie auch die einzigartige Senne können so als Ganzes erhalten und geschützt werden.

Bielefeld wird nicht nur ökologisch durch seine direkte naturräumliche Verbindung mit den geplanten Nationalparks profitieren. Auch wirtschaftlich, in Tourismus, Forschung und Bildung sowie als Gesundheitsregion: in all diesen Bereichen wird die Entwicklung eines ortsnahen Nationalparks deutliche Impulse setzen. Wir sind davon schon heute überzeugt!

Detmolder Straße:

Bürgernähe fordert mehr Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr!

Mit ihrem Antrag im Stadtentwicklungsausschuss fordert Bürgernähe zwischen Landgericht und Sieker, eine sichere Lösung für die Führung des Radverkehrs auf der Detmolder zu entwickeln. Die Markierung von Radschutzstreifen und/oder Tempo 30 km/h könnten eine effektive und kostengünstige

Lösung sein.

Dass heute 50 bis 60% der Radfahrer auf der neuen Detmolder Straße die durch den Ausbau meist verengten Bürgersteige (mit-) benutzen, belegt für Bürgernähe, dass die derzeitige Situation für Radfahrer und Fußgänger offensichtlich mangelhaft ist.

Die Richtlinie für die Gestaltung von Stadtstraßen (RASt 06) hat zum Ziel, dass Straßen sowohl städtebaulich verträglich als auch funktionsfähig sind und alle Nutzeransprüche an den Straßenraum berücksichtigt werden. Auch die

am 1. September 2009 in Kraft getretene Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO 2009) zielt auf eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ab und

stärkt dabei insbesondere die Belange des Fahrradverkehrs.

Schutzstreifen führen zu besserer Sichtbarkeit des Radverkehrs und damit zu einer geringeren Unfallgefahr vor allem an Einmündungen und Knoten. An solchen Stellen passieren auch in Bielefeld die meisten Radfahrunfälle. Die Akzeptanz von Schutzstreifen ist bei Radfahrern und bei Autofahrern gleichermaßen hoch. Sie führen zu weniger Konflikten zwischen Rad / Kfz und mit Fußgängern. Auch auf Straßen mit so hohen Verkehrsbelastungen wie auf der Detmolder Straße, verbessern Schutzstreifen die Sicherheit für den Radverkehr.

Fazit: In zahlreichen Städten war die Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer sehr erfolgreich. Sie führen zu keinen Nachteilen für den Kfz-Verkehr. Denn sie dürfen, im Gegensatz zu Radfahrstreifen, von Autoverkehr mitbefahren werden.

Die Mehrheit der Politiker im Stadtentwicklungsausschuss jedoch ignoriert diese offensichtliche verkehrliche Problematik und hat eine Prüfung um ein Jahr vertagt.



Grüne Welle in Bielefeld

Wenn man von einer Grünen Welle spricht, sollten die Ampelanlagen so geschaltet sein, dass beim Befahren der Straße mit einer bestimmten Geschwindigkeit die Ampeln grünes Licht anzeigen, um einen kontinuierlichen Verkehrsfluss zu ermöglichen. Die empfohlene Geschwindigkeit ist an Zusatztafeln angebracht, die einen zügigen Mix aller Verkehrsteilnehmer ermöglichen.

In Bielefeld lässt dieses Thema zu wünschen übrig, denn auf den großen Hauptverkehrsstraßen der Stadt muss man sich als Autofahrer ärgern. In Bielefeld ist an fast jeder Ampel bremsen und anfahren angesagt. Es geht auch anders, wenn man unsere Nachbarstadt Gütersloh besucht fließt der Verkehr viel entspannter. Eine Optimierung der Programmierung der Ampelanlagen in unserer Stadt wäre für alle Verkehrsteilnehmer von Vorteil, um mehrere Signalanlagen ohne Halt passieren zu können. Dabei sollte auf die tageszeitabhängige Belastung Rücksicht genommen werden.

Durch die Optimierung des Verkehrsflusses können Lärm und Luftverschmutzung sowie die NO2 Belastung in der Innenstadt minimiert werden. Wenn die Grüne Welle zum Standard wird, könnten Unfälle vermieden werden und Nothilfe beschleunigt werden. Der Kraftstoffverbrauch ließe sich senken, denn das ständige Anfahren verbraucht am meisten Kraftstoff, bei den heutigen Preisen durchaus ein Thema für jeden motorisierten Verkehrsteilnehmer.

Nicht aus den Augen verloren werden sollte der weitere Ausbau der Vorrangschaltung von Bus und Bahnen, um den öffentlichen Personennahverkehr noch attraktiver zu gestalten.



Selbst wenn Verkehrsrechner die übergeordnete Stellung übernehmen sollte die lokale Steuerung durch „intelligente“ Mikroprozessoren vor Ort geprüft werden, oder der Einsatz neuer Technologien. Eine Zukunftsvision wären vernetzte Bordgeräte aller Autos die in Echtzeit miteinander kommunizieren unter Einbeziehung der Ampeln.

Heute müssen wir noch mit den sehr oft nicht nachvollziehbaren Ampelschaltungen in Bielefeld leben und hoffen auf Besserung!



Nutzung der Windenergie: Bielefelder Energiekonzept sinnvoll weiterentwickeln

BÜRGERNÄHE ist grundsätzlich auch für die Nutzung der Offshore-Windenergie!

Uns stellt sich jedoch die Frage, ob die geplante Beteiligung der Stadtwerke Bielefeld an Offshore-Anlagen wie Butendiek sinnvoll ist? Butendiek soll in einem Seegebiet der Nordsee vor der Insel Sylt errichtet werden, wo seltene Tierarten und ein Naturschutzgebiet von internationaler Bedeutung beeinträchtigt werden würden. Butendiek ist hier ein Präzedenzfall. Wenn dieser Windpark ins Vogelschutzgebiet hinein gebaut werden darf, werden andere Bauträger das in anderen ökologisch sensiblen Gebieten ebenfalls versuchen.

Deshalb möchte BÜRGERNÄHE mögliche Alternativen geprüft wissen, d.h. Beteiligungen an weniger kritischen Offshore-Projekten als Butendiek. Die Verwaltung führt einige Ri-

siken wie fehlende Langzeiterfahrung von Offshore Windanlagen in Meerestiefen von rund 20 m und der noch nicht gesicherte Netzanschluss auf. Das Bundesamt für Naturschutz weist unter NATURA 2000 das Areal für Butendiek als Important bird Area aus. Als potentiell Flora und Fauna-Habitat (FFH-Gebiet) sollen dort vor allem Schweinswale und Robben geschützt werden! Nabu und BUND haben deshalb gegen Butendiek eine EU-Beschwerde eingereicht!

Da sich die Baugenehmigung für Butendiek auf ein Gebiet in der Aus-

schließlichen Wirtschaftszone (AWZ) bezieht, wurde Ende 2003 eine Klage von BUND und Nabu vom Verwaltungsgericht Hamburg abgewiesen. Die Umweltverbände sind nach Ansicht des Gerichtes nicht klageberechtigt, da dieses Gebiet nicht zum deutschen Hoheitsgebiet gehört.

Wir brauchen für Offshore- und Onshore-Windanlagen möglichst schnell eine Ausweisung von Eignungsgebieten, welche die Umwelt und den Artenschutz am wenigsten beeinträchtigen. Dazu hat die Ratsgruppe Bürgernähe die Umweltverbände aufgefordert, sich daran aktiv zu beteiligen. Jedoch auch für uns ist heute noch offen, ob es genügend (Alternativ-) Standorte gibt!

Politische Entscheidungen dürfen aus Sicht von BÜRGERNÄHE nicht ausschließlich von kurzfristigen wirtschaftlichen Interessen bestimmt werden! Sonst sind alle unsere Verpflichtungen und Handlungsprogramme zum Umwelt- und Artenschutz reine Makulatur!



Bürgerbeteiligung

Ein schlechtes Beispiel!

Von Seiten der CDU wird die nur geringe Bürgerbeteiligung am Energiekonzept der Stadtwerke Bielefeld immer wieder als Beispiel für mangelndes Interesse seitens der Bürgerinnen und Bürger dargestellt! Dazu die Fakten:

Im Rat wurde **im April 2011** unter der Betroffenheit des Super-Gaus im AKW in Fukushima mit großer Mehrheit beschlossen, dass die Bürgerinnen und Bürger an der Entwicklung des Energiekonzepts für die Stadtwerke Bielefeld beteiligt werden sollen!

Gefällt Ihnen unser RatsInfo?

Haben Sie Anregungen und Kritik?

Wollen Sie auch zukünftig unser RatsInfo kostenlos zugeschickt bekommen?

Lassen Sie es uns wissen!

Ihre Ratsgruppe BÜRGERNÄHE

Leserforum

Leserbrief zur A33-Thematik

Mit einiger Verwunderung verfolge ich die fast hysterischen Aktivitäten, mit der zahlreiche Lokalpolitiker sich derzeit für die A 33 einsetzen, als wäre sie von existenzieller Wichtigkeit.

Die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) für Straßenwesen veröffentlichten Zahlen sprechen jedoch eine andere Sprache: Demnach tritt die höchste Verkehrsstärke auf der B 68 mit über 40.000 Fahrzeugen pro Tag zwischen Sennestadt und Anschluss OWD auf, um dann zu großen Teilen Richtung Bielefeld zu verschwinden. Zwischen Quelle und Halle finden sich dann noch 20.000 Fahrzeuge pro Tag, ein für eine Bundesstraße dieses Ausbaustandards keineswegs zu hoher Wert, der z.B. vom Gütersloher Stadtring (B 61) um 50% überschritten wird.

Der Verkehrsstrom wird jenseits von Halle dann nochmals um 25% geringer, um auf der A 33 ab Dissen stufenweise wieder anzusteigen – ein klares Indiz dafür, dass es sich hier um eine Verbindung von weitgehend regionaler Bedeutung handelt, die auf die Oberzentren Bielefeld und

Osnabrück gerichtet ist, nicht aber um Fernverkehr.

Eine Autobahn ist hier eindeutig die falsche Lösung. So gehört die bestehende A 33 zwischen Osnabrück und Borgholzhausen zu den verkehrsschwächsten Deutschlands. Auch auf einer durchgebundenen A 33 wären kaum mehr als 15.000 Fahrzeuge pro Tag zu erwarten – bei einem Straßenquerschnitt, der für 60.000 Fahrzeuge konzipiert ist.

Es ist, als wollen man ein vierstöckiges Haus bauen mit dem Wissen, dass drei Etagen dauerhaft leer stehen werden. So ist es sehr verständlich, ja zwingend notwendig, diesem Projekt die Gelder zu streichen. Sinnvoll wäre eine Entlastung des Haller Ortskerns mit einer Umgehungsstraße, die bereits vor 20 Jahren als Alternative zur A 33 zur Debatte stand und längst fertiggestellt sein könnte – wären Geld und Planungsaufwand nicht in die A 33 gesteckt worden.

Auch die Mär von der wirtschaftsfördernden Autobahn ist längst widerlegt. Mit den 342 Mio. €, die allein für den Bau zwischen Bielefeld und Borgholzhausen veranschlagt werden und zu denen mindestens der gleiche Betrag für Planung hinzu gerechnet werden muss, hätte man die ost-westfälische Wirtschaft ef-

fizienter fördern können.

Wozu also das „A33-Aktionsbündnis“? Soll vertuscht werden, dass die Verkehrspolitik der Region im „Autobahnwahn“ versagt hat? Vom Sinn der A 33 scheint man jedenfalls nicht wirklich überzeugt zu sein, warum würde der Kreis Gütersloh sonst 20.000 € für Pro-A33-Propaganda ausgeben?

Es herrscht wohl die Angst, dass eine jahrelange Verdummung der Bürger offenbar wird und eine kilometerlange A33-Bauruine quasi zum Mahnmal für Geldverschwendung wird. Dabei könnten die heute Verantwortlichen problemlos „mehr Wahrheit wagen“ – sie waren allesamt bei Baubeginn nicht im Amt und können sich selbst als Betrogene darstellen, die sie vielleicht auch sind.

Daher mein Vorschlag an mutige und ehrliche Politiker:

- Zerstören Sie den Irrglauben an die A 33 und bringen Sie die Fakten unter das Volk. Hierfür können Sie die erwähnten 20.000 € gut nutzen.
- Lassen Sie die A 33 am OWD in Bielefeld enden und setzen Sie sich für einen schnellstmöglichen Baustopp des Reststücks ein – die Ruine sieht blöd aus, kostet aber nichts und ist leise.
- Versuchen Sie, einen Teil des nun gesparten Geldes zum Erhalt und Ausbau der Bahnstrecke Vermold – Gütersloh – Hövelhof zu nutzen, um die Arbeitsplätze u.a. bei Claas in Harsewinkel zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Schröder, 33619 Bielefeld

Angeblicher Bedarf ohne Wunsch und Mandat

Zum "Umspannwerk-Streit" im Hinblick auf einen möglichen Ort, wo die Stromversorgung des neuen Uni-Campus angesiedelt werden könnte.

Der Wirrwarr hat System und ist Teil des Problems! Zunächst sollte man Ursache und (Aus-)Wirkung beachten und sich an folgenden Projektablauf erinnern: Nachdem mit zweifelhaften Gutachten eine gigantische, unnötige Bauentwicklung angeblich alternativlos als sogenannter neuer Campus Nord/FH-Neubau auf die grüne Wiese der Langen Lage gesetzt wird, nachdem man den nur kurzfristigen Studenten(-innen)zuwachs mittels künstlicher wie fragwürdiger Zusammenlegung zweier Abiturabschlussgänge (G8) schuf, aber weiter den absehbaren Tatbestand mittelfristig sinkender Bevölkerungsentwicklung ignoriert, jetzt ein neues Bauwunder im Walde.

Weiter wird die Verschwendung vernebelt, beruhigt und verharmlosend von sogenannten Ausgleichsmaßnahmen gesprochen. Aber versiegelt und bebaut, lässt sich immer knapper werdende offene Landfläche nicht durch die zudem bescheidene Anpflanzung von ein paar Büschen und Spindelbäumen an anderer Stelle kompensieren oder ersetzen.

Und jetzt erst entdeckt man plötzlich – unsere wohlgerneht hochbezahlten und studierten sogenannten „Experten“ – dass der neue zweifelhaft repräsentative Fachhochschulbau auch weitere Straßen- und Energieversorgungsbauten, wie eben ein neues Umspannwerk, erfordern.

Hier setzt sich die Salamtaktik zur Durchsetzung und Akzeptanzhöhung von Bauten fort: Von Verschwimmen, Halbwahrheiten und Verharmlosung in wulffischer Manier fast einzig und allein um die Bürger und Anwohner, die angeblich zukunftssträchtige Investition in Bildung schmackhaft zu machen. De facto ist es aber primär nur eine Arbeitsbeschaffung für Gutachter, Planer und Behörden wie die Beschäftigung von (auswärtigen) Beton- und Asphaltbetrieben sowie ein Eigenlob für Politiker und selbst ernannte Bildungs(ver)planer.

Hat es denn vorher keine sinnvolle wie nachhaltige Bildung gegeben? Oder warum hat man denn nicht vorher ernsthaft und ergebnisoffen die betroffenen Studenten, Steuerzahler und Anwohner befragt und gleichberechtigt mit in die Planung einbezogen? Wo waren und sind denn die Forderungen und Proteste für das angeblich unbedingt überlebensnotwendige, neue zentrale FH-Bildungsgebäude und die geplante Buschbahnverlängerung der Straßenbahnlinie 4? Ernsthaft benötigt und fordert es jedenfalls keiner der Betroffenen.

Hier wie da wird der angebliche Bedarf ohne Wunsch und Mandat der Bevölkerungsmehrheit als BI 21 auch ohne Rücksicht auf Vernunft, Finanzlage und Naturschutz mit Glaubwürdigkeitsverlust durchgezogen. Lebensqualität und Demokratie, Allgemeinwohl und Nachhaltigkeit für zukünftige Generationen sehen anders aus . . . Aber so baut man einfach weiter und weiter. Und das hat System!

Dieter Borsutzky, 33619 Bielefeld





am Energiekonzept der Stadtwerke

Im Juli 2011 beschließen die gleichen Ratsmitglieder von SPD und Grünen als Mitglieder im Aufsichtsrat der Stadtwerke Bielefeld die Fortführung des alten Energiekonzepts der Stadtwerke Bielefeld von 2010 und die Weiterentwicklung des Stroms aus dem AKW-Grohnde!

Anschließend auch **im Juli 2011 kommt die Rot-Grüne Kehrtwende im Stadtrat**, in dem gemeinsam mit der CDU und gegen die Stimmen von BÜRGERNÄHE und Linken, der erst im April 2011 beschlossene schnellstmögliche Ausstieg der Stadtwerke Bielefeld aus der

Beteiligung am AKW-Grohnde rückgängig gemacht wird, und sich die etablierten Parteien dem Beschluss des Stadtwerke-Aufsichtsrats anschließen! Erst danach wurden die Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung durchgeführt. **Das ist das Gegenteil von politischer Fairness!** Bei so einem Verhalten seitens der Politik müssen sich die Bürgerinnen und Bürger um ihre einmal zugesagten Rechte betrogen fühlen und bleiben verständlicherweise solchen Alibiveranstaltungen fern!

Mehr Verkehrstote in NRW

Seit Jahren sind in NRW und auch in Bielefeld wieder mehr Menschen ums Leben gekommen. Der Anstieg zum Vorjahr um 9,4 % ist dramatischer ausgefallen als erwartet. Bundesweit sind 3991 (Statistisches Bundesamt) Menschen zu Tode gekommen, in NRW 634 (84 mehr als im Vorjahr!) und auf Bielefelds Stra-



ßen starben 9 Menschen. Die Zahl der Verunglückten stieg um ca. 11% und ca. 26% (196 Personen) betrug die Zahl der Schwerverletzten in Bielefeld (Bürgerbüro Verkehrssicherheit). Bundesweit stieg die Zahl der Verunglückten um 5% an, in Bielefeld ist der Anstieg erheblich höher. Besonders betroffen sind die Kinder, deren Anteil um 76% der unter 14jährigen angestiegen ist.

Wo liegen die Gründe für diesen Anstieg? Gründe sind überhöhte Geschwindigkeit, das Fahren unter Alkoholeinfluss, Missachtung der Verkehrsregeln und rücksichtslose Fahrweisen gegenüber anderen schwächeren Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Kindern, Senioren oder Radlern. Statistiker sehen das schöne Wetter auch als Grund für Motoradunfälle.

Ein weiterer Aspekt wäre die vernachlässigte Überwachung des zunehmenden Verkehrsflusses.

Die Ausgaben des Bundes für Verkehrssicherheit wurden massiv zurückgefahren, was auch vom Auto Club Europa (ACE) kritisiert wird. Von der EU wird bis 2020 eine deutlich verbesserte Verkehrssicherheit gegenüber dem Stand 2010 angestrebt. Die Zahl der Toten soll um die Hälfte reduziert werden und die Zahl der Schwerverletzten um 40%!

Für Bielefeld bedeutet dies, dass wir den Verkehr deutlich sicherer machen müssen.

Die Senkung der Geschwindigkeit wäre in Wohnbereichen und auf allen einspurigen Straßen in Stadtgebieten Bielefelds, die keine getrennte Fahrbahn für Radfahrer haben wünschenswert. So könnten schwächere Verkehrsteilnehmer besser geschützt werden. Die Einführung von Tempo 30 Zonen in Wohngebieten in den neunziger Jahren hat einen deutlichen Sicherheitsgewinn gebracht.

BÜRGERNÄHE unterstützt die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h und die Ausweisung von Straßen mit besonderer Bedeutung mit höheren Geschwindigkeitsgrenzen (Durchgangsstraßen), was auch die Gewerkschaft der Polizei fordert. Vielerorts sind Tempo 30 Zonen fest im Bewusstsein der Bevölkerung verankert und zur Routineangelegenheit geworden. Durch den Ausbau dieser Zonen könnte die Zahl der Verkehrstoten, Schwerverletzten, die Lärmbelastung und die krebserregenden Feinstaubimmissionen gesenkt werden. Der wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit anzustreben, denn Sicherheit zählt zuerst. Dieses Ziel sollte gemeinsam mit den Ländern, Städten und Gemeinden umgesetzt werden.

Die Innerorshöchstgeschwindigkeit von 50 km/h wurde 1957 in Deutschland eingeführt. In der Praxis hat sich gezeigt, dass diese Grenze häufig überschritten wird und weder Umfeld- noch umweltverträglich ist. Eine abgesenkte Regelgeschwindigkeit würde innerhalb Bielefelds ein angenehmeres Verkehrsklima, mehr Rücksichtnahme und mehr Sicherheit schaffen und die Anzahl der zu Schaden kommenden Personen senken. Laut Statistik (Verkehrsclub Deutschland, VCD) sinkt die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolgen um etwa 2%, wenn die durchschnittliche Geschwindigkeit um 1km/h verringert wird. Wir von der Bürgernähe möchten, dass diese Regelung von 1957 überdacht wird und auch dem heute höheren Verkehrsaufkommen Rechnung getragen wird, wir fordern die Null - Promille Grenze, schärfere Kontrollen der Polizei und die Verlängerung der Probezeit für Fahranfänger denn jedes Verkehrsoffer ist eines zu viel.

Schutz fürs Auenland

Zwei Bachtäler fassen den Hochschulcampus-Nord ein: zum Rottmannshof hin die Senke des Gellershagener Baches, gegenüber – etwa eineinhalb Kilometer entfernt – das weite Wiesensland mit dem Babenhauser Bach.

Das Tal des Gellershagener Baches wird von dichten Hecken und Bewuchs geschützt; unter alten Hofeichen wehrt die Wagabanda-Wagenburg Eindringlinge ab. Dagegen ist die andere Flanke des Campus, das Tal mit dem Babenhauser Bach, ganz offen und gewährt vom Weg mit den Kopfweiden einen weiten Blick in die Wiesen- und Baumkulisse, die durch den flachen Talboden und die beiden Randgehölze gebildet wird. (Bild) Hier lässt sich hin und wieder ein Rudel Rehe sehen. Arbeitslärm oder Fahrgeräusche sind im niedrigen Talgrund kaum zu hören. Hingegen sind frühmorgens und abends die Krähen- und Dohlenkolonien deutlich zu vernehmen, die – wie die Bussarde - in den alten Buchenbeständen auf dem ansteigenden Gelände zum Campus residieren.

Zwischen den beiden Tälern entstehen momentan die voluminösen Bauten der Fachhochschule und einer Forschungseinrichtung. Im nächsten Jahr sollen diese etwa 7000 Bedienstete und Studierende aufnehmen, die Einwohnerzahl einer Kleinstadt. Es sind zwar auch reichlich Grünflächen auf dem Campus vorgesehen, sicherlich werden die dort

Nach Auskunft des Umweltamtes besteht dagegen auch kein wesentliches Hindernis; nur langwierig sei eine solche Umwidmung, hört man. Umweltverbände und auch „Bürgernähe“ wollen diese auf den Weg bringen.

Deren Zuarbeit wäre zum anderen - ebenso wie die von Anwohnern, Politik, Verwaltung und Vertretern der Campus-Nutzer – nötig, um rechtzeitig zu überlegen, wie diese relativ kleinen Grünräume mit ihren Gewässern vorsichtig genützt und nachhaltig geschützt werden könnten. Wär's angebracht zum Beispiel, den Wanderweg A3 am Babenhauser Bach entlang zu führen? Und wer befestigt dann den Weg durch den sumpfigen Waldgrund, durch den der Bach am Talende mäandert? Oder: wäre Hof Wellhöner als Streuobstwiese zu bepflanzen; einige alte Kirschbäume gibt es dort noch?

Erweitert hieße die Frage: Wie wollen die Campus-Menschen hier mit den Nachbarn in den Wohngebieten und mit der Landschafts-, Pflanzen- und Tierwelt in ihrer Umgebung leben? Dies sollten miteinander überlegt werden.

Und die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4? - Es wird aus triftigen Gründen bezweifelt, dass sie überhaupt gebraucht wird, nachdem die Fachhochschule verlegt und jetzt von der Haltestelle Wellensiek gut zu erreichen ist. Auch die Menschen im Dürer-Viertel wollen die Bahn nicht. Zutreffend heißt es in einer Beschlussvorla-



Arbeitenden – wie die Bewohner der Viertel Lohmannshof und Hallau – auch das nahe Auenland zu beiden Seiten des Geländes entdecken und zur Naherholung nutzen wollen – wegen der naturnahen Landschaft und seiner Stille.

Was tun?

Einmal wäre es wichtig, dass beide Bachtäler, zusammen mit den anliegenden Grünflächen (Hof Wellhöner mit alten Obstbäumen und Hofeichen, mit Weißdornhecke, Weidenweg und dem Böschungswald ebenso wie das frühere Hofgelände am Gellershagener Bach) im Bebauungsplan als dauerhafte Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen werden. Diese dürfen dann lt. Landschaftsgesetz NRW kaum verändert und nicht bebaut werden.

ge der Verwaltung v. 7.9.2010 zum „Stand der Stadtbahnplanung“ - die „Entscheidung, die Stadtbahn ausgehend von der Kehre Lohmannshof durch den nördlichen Teil des Campus bis zur Schlosshofstrasse zu verlängern, bedingt einen Eingriff in das ökologisch sensible Babenhauser Bachtal“. Merkwürdigerweise fand dann im Hinblick auf den „wertvollen Naturraum Babenhauser Bach ... eine Abwägung statt, in deren Ergebnis der Stadtentwicklungsausschuss am 01.06.2010 eine zweigleisige Trassenführung beschlossen hat“. Bau und Betrieb der Bahn würde die Eigenart der Auenlandschaft empfindlich stören.

Bielefeld im März 2012
Ulrich Zingeler



Die Zeit ist reif: Mehr Bürgerbeteiligung, jetzt!

Als BÜRGERNÄHE 2004 aus den Erfahrungen der Bürgerinitiativen in Bielefeld zur Kommunalwahl angetreten ist, wurden von den Bielefelder Parteien noch schnell einige ihrer Wahlplakate mit den Slogans für mehr Bürgerbeteiligung überklebt. Was ist seit dem passiert? Wie geht die Bielefelder Politik heute mit politischen Initiativen und Ideen aus der Bürgerschaft um?

Im Februar 2011 hat „Pro Grün“ an die Bielefelder Politik appelliert „Reden wir früher!“.

Denn noch immer wird den Bürgerinnen und Bürgern suggeriert „Bitte nicht stören!“

Wir wollen, dass die Bürgerinnen und Bürger mitentscheiden können, ob z.B. das Gebäude der Stadtbibliothek in der Wilhelmstraße an einen Investor für eine Shoppingmeile verkauft wird, oder auch zukünftig für kulturelle oder andere Zwecke von öffentlichem Interesse genutzt werden soll.

In offensichtlich begründeten Konfliktfällen zwischen Bürgerinnen und Bürgern und Verwaltung und Politik, wie jetzt um die Entwicklung der Wilhelmstraße, soll rechtzeitig und unbürokratisch ein Runder Tisch einberufen werden. Dieser soll einen geordneten Austausch von Argumenten und eine nachvollziehbare und faire

Abwägung ermöglichen. Dazu gehört, dass z.B. aus dem runden Tisch heraus VertreterInnen der Bürgerschaft gewählt werden können, die dann auch Zugang zu der Lenkungsgruppe zum Masterplan Innenstadt haben!

Während heute noch in Bielefeld die Planung von Großprojekten mit meist zu niedrig veranschlagten Kosten durch die politischen Gremien geschleust werden, sollten zukünftig bei Kostensteigerungen von erheblichem Ausmaß, die Bürgerinnen und Bürgern darüber entscheiden, ob sie das Projekt noch (bezahlen!!) wollen. Eine solche Regelung führt z.B. in der Schweiz dazu, dass Bau-

projekte im Vorhinein realistischer kalkuliert werden, ohne nachträgliche erhebliche Baukostensteigerungen.

Zahlreiche Erfahrungen haben bereits heute bewiesen, dass in Bürgerbeteiligungsverfahren im Bereich Stadtplanung und Umweltpolitik die Beteiligten hoch motiviert sind. Vergleichsstudien zeigen, dass durch direkte Bürgerbeteiligung im Durchschnitt etwa dreißig Prozent weniger Steuern hinterzogen werden. Bei professioneller Prozesssteuerung und -begleitung unter Einhaltung der Kriterien Fairness, Kompetenz und Effizienz konnten in der Regel die Planungsziele erreicht werden, und zwar ohne einen signifikanten Zeitverlust. Darüber hinaus konnte durch Bürgerbeteiligung die Intensität von Konflikten zwischen Politik und der Bürgerschaft erheblich reduziert werden.

moBiel 2030: Verlängerung Linie 4: „Das kleinere Übel“ nicht umsetzen!

Weder die Verwaltung noch Mobiel sind offensichtlich bereit, endlich zur Kenntnis zu nehmen, dass alle bisher vorgelegten Varianten für ein Abstellgleis der Linie 4 in der Bielefelder Innenstadt in weiten Teilen der Politik und von den Bürgerinnen und Bürgern abgelehnt werden. Auch von neutralen Gutachtern sind alle bisherigen Varianten als schlecht bewertet worden! Daher ist es mehr als ein Trauerspiel, dass, statt endlich eine sinnvolle Planung zu entwickeln, Verwaltung und Mobiel „auf Biegen und Brechen“ ver-

planten Stadtbahnwendeanlagen für die Linie 4 bekommen von den Gutachtern eine negative Gesamtnote! Beide Varianten sind schlecht! Ein Abstellgleis mitten in der Innenstadt ist aus Sicht von Bürgernähe keine zukunftsfähige Lösung!

„Zudem stimmen wir in der Bewertung der Beeinträchtigung der Wohnqualität nicht mit den Gutachtern überein“, meint Martin Schmelz, Mitglied für Bürgernähe im Stadtentwicklungsausschuss. Diese bewerten in ihrem Gutachten die beiden noch zur Diskussion stehenden Varianten Nikolaus-Dürkopp-Straße und Tor 6 gleich. „Dagegen sehen wir die Beeinträchtigung der Wohnqualität für die Variante Dürkopp Tor 6 wesentlich negativer.“

Eine Verlängerung der Fahrten der Linie 4 bis in das Dürkoppgelände würde nicht nur für die Anwohner der Nikolaus-Dürkopp-Straße zu mehr Belastungen durch Lärm und Schwingungen, einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, zu Sichtbeeinträchtigungen

und Behinderungen führen, sondern zusätzlich auch für die Bewohner der August-Bebel-Straße und der Carl-Schmidt-Straße. Hier gibt es im Blockinnenbereich Balkone und Terrassen mit gartenseitigen Fenster- und Türöffnungen, die üblicherweise zum Lüften offengehalten werden. Hier ist die Lärmbelastung durch den Fahrverkehr und der Bahnendhaltestelle westlich höher zu bewerten, als in der Nikolaus-Dürkoppstraße, wo straßenseitig passiver Lärmschutz (Lärmschutzfenstern o. Ä.) vorausgesetzt werden kann, bei

ruhigen Blockinnenbereichen. Daher empfinden wir die diesbezüglich gleiche Bewertung durch das Gutachten nicht angemessen!

Bürgernähe kritisiert auch das grundsätzliche Vorgehen von moBiel bei dieser Planung. Zuerst werden die neuen, größeren Stadtbahnen „Vamos“ gekauft und erst dann macht man sich um die dafür erforderliche Infrastruktur Gedanken! Das rächt sich jetzt! Wir lassen uns nicht unter Entscheidungsdruck setzen und jetzt für das kleinere Übel entscheiden! Das ist keine sachgerechte und zukunftsfähige Lösung! Wir wollen, dass neu geplant wird! Denn unsere Steuergelder müssen sinnvoll investiert werden!

Statt einem Abstellgleis, mitten in der Innenstadt, brauchen wir sinnvolle Linienverlängerungen und Taktverdichtungen! Deshalb fordert Bürgernähe, dass moBiel endlich an einem Stadtbahnkonzept für die neuen VAMOS-Züge arbeitet, das mit einer sinnvollen Stadtentwicklung und ohne substanzielle Nachteile für bestehende Quartiere verbunden ist und von den Bürgerinnen und Bürgern positiv angenommen wird.

Wenn jedoch das derzeitige Abstellgleis der Linie 4 im Niederwall umgehend freigestellt werden muss, sollte Mobiel zumindest vorübergehend die Linie 4 bis Sieker-Endstation durchfahren lassen. Eine Taktverdichtung auf der Linie 2 von heute 10 auf zukünftig 5 Minuten würde mit Sicherheit auf dieser Linie die Fahrgastzahlen erhöhen und weitere an dieser Linie liegende Wohngebiete besser an die Universität anbinden. Damit würden auch neue Stadtteile für Studierende attraktiver gemacht. Höhere Fahrgastzahlen auf der Linie 2 könnten durch die Wiederanbindung von Buslinien an die Endstation Sieker, z.B. Richtung Sennestadt erzielt werden.

Initiativen für Bielefeld!

Die Ratsgruppe BÜRGERNÄHE: Ihre bürgernahe Vertretung im Bielefelder Stadtrat!

Wir Mitglieder im Rat der Stadt setzen uns für mehr direkte Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an städtischen Planungen und kommunalen Entscheidungen ein.

Wir fördern und unterstützen besonders das Engagement in BürgerInnen-Initiativen!

Wir arbeiten für die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in unserer Stadt, für den Schutz der Natur und den Klimaschutz. Gemeinsam wollen wir eine weitgehend lärm- und verkehrsberuhigte Bielefelder Innenstadt. Wir fordern Vorrang für umweltfreundliche Mobilität, wie den Fuß- und Radverkehr und die Stadtbahn. Wir sind für einen Stopp der Planungen für die L712n, gegen einen Neubau der Herforder und Grafenheider Straße sowie gegen den Neubau weiterer großer Straßen in Bielefeld.

Wir wollen mehr Transparenz und Bürgerbeteiligung in der Bielefelder Kommunalpolitik!

Übersicht über Bielefelder Bürgerinitiativen:

„Bürgerinitiative L 712 NICHT SO e.V.“
Ulf Blumenstock, Tel. 0521-761247, udinbl@t-online.de

„Bürgerinitiative Brake-Grafenheide & Johannisbachau“
Katrin Laker, Tel. 0521-771255, www.johannisbachau.de

BürgerInneninitiative "SICHERE Detmolder Straße"
Rita Stuke, Tel. 0521/23 19 8, info@detmolderstrasse.de

„BI gegen B66n Verein für den Erhalt und die Förderung von Lebensqualität in Bielefeld e.V.“
Gerd Bobermin, Tel.:0521- 9687613

"Netzwerk Tierrechte OWL"
Postfach 21 91 38, 33697 Bielefeld, info@tierrechte-owl.de

"Initiative Schutz der Sennedünen"
M. Wennemann, Ralf Fehring, Barbara Geilhaar, Tel. 05202-71133, foffing@gmx.de

„Bürger für Ummeln e.V.“ gegen die B61n
Karola Kornfeld-Mattusch, Tel. 0521-150690
www.buergerfuerummeln.de

Bürgerinitiative "STOP FLUGPLATZBAU"
Hans-Joachim Ludwig, Tel. 0521-401333

Bürgerinitiative "Saubere Luft im Westen von Brake"
Rainer Rupprecht Tel. 0521-761597

Bürgerinitiative Lange Lage "BiLL e.V."
Schloßhofstr. 201, 33615 Bielefeld, bill@angelage-bielefeld.de

Bürgerinitiative Windflöte gegen Ortsumgehung (BWgO) e.V.
Olaf Strothmann, 0521-401456, of.stro@bitel.net

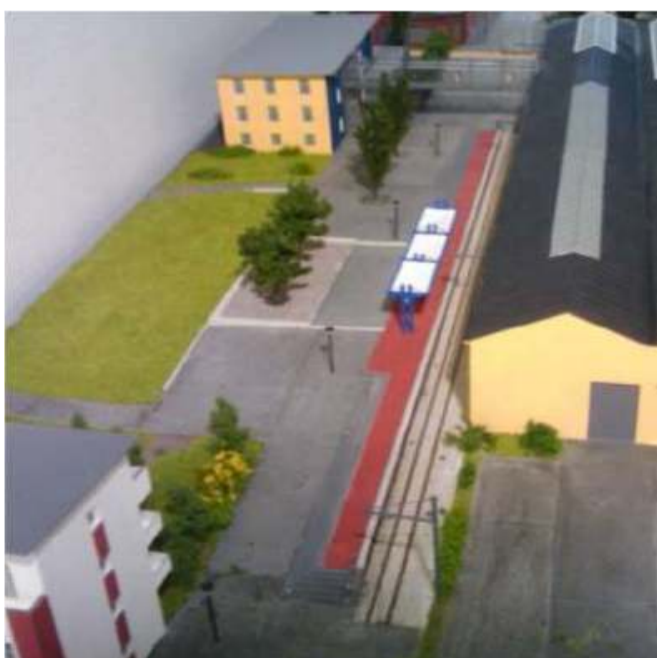
Impressum:

Ratsgruppe BÜRGERNÄHE

V.i.S.d.P.: Martin Schmelz
Konzeption und Layout: Christian Heißenberg

Altes Rathaus, Niederwall 25, Zimmer 13
33602 Bielefeld
Tel.: 0521 - 51 50 77, Fax: 0521 - 51 80 46

buergernaehe.ratsgruppe@bielefeld.de
Internet: www.buergernaehe.de



sucht abhen, zum wiederholten Mal eine Abstimmung über diese Fehlplanung zu erzwingen.

Eine Entscheidung mit nur einer sehr knappen politischen Mehrheit, und ohne ein positives Votum in der BZV-Mitte ist ein schlechter Einstieg in die Umsetzung von moBiel 2030. Die Folgen sind letztendlich langwierige gerichtliche Auseinandersetzungen und Verzögerungen in der Umsetzung.

Beide Varianten der von moBiel ge-