



## **Niederschrift**

der 15. Sitzung **des Verkehrsausschusses**  
des Rates der Alten Hansestadt Lemgo  
während der Wahlperiode 2014 - 2020

Ort der Sitzung            Großer Sitzungssaal, Rathaus  
Tag der Sitzung            11.05.2016  
Beginn der Sitzung        18:00 Uhr  
Ende der Sitzung           19:40 Uhr

### Anwesend

#### Vom Verkehrsausschuss

#### **Stimmberechtigte Mitglieder**

1. Detlef Höltke (Grüne) Ausschussvorsitzender
2. Ulrich Borchard (CDU)
3. Thomas Krause (CDU)
4. Christian Krop (CDU) bis 19:10 Uhr für Marc Simonsmeier (CDU)
5. Brita-Gabriele Podewils (CDU)
6. Carsten Steinmeier (CDU)
7. Hartmut Baack (SPD)
8. Alexander Baer (SPD) bis 19:20 Uhr
9. Udo Golabeck (SPD)
10. Heiko Marx (SPD)
11. Ulrich Schraer (BfL)
12. Bernd von Nordheim (BfL)
13. Michaela Krause (Grüne)
14. Jochen Wienert (GfL)
15. Robert Adrian (FDP)

#### Von der Verwaltung

- |                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| 1. Markus Baier (Geschäftsbereich 5) | 4. Miriam Schütze (5.690)                    |
| 2. Jürgen Hennigs (SEL)              | 5. Stefanie Rasche (9.661)                   |
| 3. Berit Weber (5.610)               | 6. Ursula König (5.610)<br>(Schriftführerin) |

#### Gäste

1. Frau Deeken zum TOP 1

## **Tagesordnung**

### **I. Öffentlicher Teil**

1. **Umgestaltung Mittelstraße**  
- Beschluss über das Beleuchtungskonzept
2. **Einwohneranfragen**
3. **Mitteilungen und Anfragen**
4. **AGFS-Maßnahmen**  
- Verlängerungsantrag zur Mitgliedschaft bei der AGFS und Förderantrag AGFS für Radverkehrsmaßnahmen 2017
5. **Antrag der GfL-Fraktion:**  
Errichtung von 3 Handicap-Parkplätzen
6. **Parkraumgutachten Bereich Lüttfeld**  
-Bericht über Sachstand

### **II. Nichtöffentlicher Teil**

1. **Mitteilungen und Anfragen**

## I. Öffentlicher Teil:

### TOP 1. **Umgestaltung Mittelstraße - Beschluss über das Beleuchtungskonzept**

Zu diesem Tagesordnungspunkt findet eine gemeinsame Sitzung des Verkehrsausschusses und dem Ausschuss für Wirtschaft und Stadtentwicklung statt.

Frau Deeken und Herr Baier erläutern noch einmal die Vor- und Nachteile der Leuchten von den Firmen Zumtobel und Siteco.

Herr Höltke lässt über die Zumtobel Leuchte abstimmen

#### **Einstimmiger Beschluss bei 0 Enthaltung(en)**

Die Mitglieder entscheiden sich **gegen** die Zumtobel Leuchte.

Herr Höltke lässt über die Siteco Leuchte abstimmen

#### **Mehrheitsbeschluss bei 14 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme(n) und 0 Stimmenthaltung(en)**

Die Mittelstraße soll mit den Siteco Leuchten bestückt werden.

### TOP 2. **Einwohneranfragen**

Es liegen keine Einwohneranfragen vor

### TOP 3. **Mitteilungen und Anfragen**

1. Bezüglich der Anfrage der CDU-Fraktion hat sich die Verwaltung mit Straßen.NRW in Verbindung gesetzt. Die Antwort des Straßenbulasträgers stellt Frau Rasche vor:

#### a) Zeitplan, auch unter Berücksichtigung möglicher Einspruchsverfahren

Die B 238 Ortsumgehung Lemgo befindet sich im **Referentenentwurf des BVWP 2030** unter der Rubrik „**Vordringlicher Bedarf, VB**“. Mit der vorgesehenen Einstufung VB hätte das Projekt die **zweithöchste Dringlichkeitsstufe**, die nur noch von der Einstufung VB-E „Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung“ übertroffen wird.

Der gegenwärtige Entwurf zum BVWP 2030 hat **noch keinerlei bindenden Charakter**, sondern stellt die **Grundlage für die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der erforderlichen Strategischen Umweltprüfung (SUP)** dar. Für einen Zeitraum von insgesamt 6 Wochen, beginnend mit dem 21.03.2016, sind die erarbeiteten Dokumente zum Entwurf des BVWP in 20 Städten des Bundesgebietes und über die Internetseite des BMVI öffentlich einsehbar. Alle Interessierten können sich dort umfassend über den BVWP-Entwurf informieren und sich innerhalb des 6-wöchigen Zeitraumes schriftlich oder über ein auf der Internetseite des BMVI bereitgestelltes Online-Formular zum Entwurf äußern.

Anschließend legt das BMVI eine **überarbeitete Fassung** des Bundesverkehrswegeplans vor, die Grundlage **für den Kabinettsbeschluss der Bundesregierung** über die Annahme des BVWP 2030 sein wird. Der Beschluss und die abschließenden Dokumente werden auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht. Auf der Grundlage des zunächst vom Bundeskabinett zu verabschiedenden BVWP werden **im Weiteren die Bedarfspläne für die einzelnen Verkehrsträger** entworfen. Diese werden als Anlage der jeweiligen Ausbaugesetze in den **Deutschen Bundestag eingebracht und von diesem verbindlich geschlossen**. Erst **nach diesem Schritt** können die Planungen für die B 238 OU Lemgo wieder aufgenommen und die **Planfeststellung** eingeleitet werden. Hierbei ist **jedoch auch die Landespriorisierung zu beachten**.

**Zum zeitlichen Ablauf der Maßnahme können daher keine konkreten Termine genannt werden.**

Der genehmigte RE-Entwurf für die Umgehung Lemgo liegt vor, so dass der nächste Schritt das Planfeststellungsverfahren wäre. **Bis zum Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses ist ein Zeitraum von mehreren Jahren notwendig, welcher sich ggf. durch Deckblattverfahren oder Klagen verlängern kann.**

b) Entlastungspotenzial auf den innerstädtischen Straße

Im Rahmen der Entwurfsbearbeitung wurde ein **Verkehrsgutachten durch das Ingenieur-Büro BSV** erstellt. Das Gutachten datiert vom **Mai 2009** und basiert auf **Strukturdaten aus dem Jahr 2004** sowie der Ergebnisse der **Straßenverkehrszählung 2005**. Danach werden für das Jahr 2025 auf der heutigen B 238 zwischen 16.500 Kfz/24h (Herforder Str.), 15.100 Kfz/24h (Gosebrede) und 14.300 Kfz/24h (Richard-Wagner-Str.) im Prognosefall prognostiziert. Das bedeutet **eine Entlastung zum Prognose-Null-Fall 2025 (Prognosefall ohne B 238n) von bis zu 5.800 Kfz/24h.**

c) Einschätzung der Verkehrssituation an den weiterführenden Straßen Richtung Westen/ Bad Salzuflen

Im Bereich der Herforder Straße stadtauswärts Richtung Bad Salzuflen ist durch die Nordumgehung ebenfalls eine Entlastung prognostiziert, die mit knapp 5 % jedoch etwas geringer ausfällt als bei den innerstädtischen Straßen.

3 Anfragen der BfL-Fraktion Herr Puchert zur Salzufler Straße und Papenhauser Straße.  
Herr Baier geht zunächst auf den bisherigen Zeitverlauf der Maßnahme ein.

OA vom 11.03.2015 Die Alte Hansestadt Lemgo wird gebeten, unverzüglich mit der überregionalen Straßenbaubehörde Kontakt aufzunehmen und zu erfragen, wann dieser Streckenabschnitt verbindlich ausgebaut wird. Sollten die Ausbaumaßnahmen weiter zurück gestellt werden, ist als Zwischenlösung zur Schulwegsicherung und für die Fußgänger ein provisorischer Fußweg einzurichten. Der Ortsausschuss verweist auf die vorliegenden Anträge und beantragt einen Ortstermin.

Mai 2015: Gespräch bei Straßen.NRW

Januar 2016: Anfrage von Straßen.NRW (Regionalrat), ob Stadt bereit ist, gegen Kostenerstattung Planung, GE und Bau zu übernehmen, damit Vorhaben beschleunigt und möglichst zeitnah umgesetzt werden kann (=> Höherpriorisierung im Regionalplan). Dies wurde im VER am 16.03.2016 mitgeteilt.

März/ April 2016: Klärung der potenziellen Verkaufsbereitschaft mit den Eigentümern.

Mai 2016: Förderantrag

Derzeit wartet die Stadt auf Rückmeldung von Straßen.NRW bzgl. Abschluss der Vereinbarung und Abstimmung der Planung.

**Warum sind nicht alle Anlieger wegen des Grunderwerbs angeschrieben worden?**

**Warum bekamen die Anlieger keine detaillierten Angaben über die benötigten Flächen?**

Im Rahmen von Straßenplanungen, bei denen Grunderwerb getätigt werden muss, werden die betroffenen Grundstückseigentümer standardmäßig im Vorfeld zu einer Anliegerinformation angeschrieben, um eine potenzielle Verkaufsbereitschaft abzuklären.

So wurden auch in diesem Fall die Eigentümer angeschrieben, von denen auf Grundlage des bisherigen Entwurfes Grunderwerb benötigt wird. In dem Schreiben sind die genaue Flurstücksbezeichnung wie auch die Größe der benötigten Teilfläche angegeben. Außerdem wird jedem Schreiben ein Lageplan mit Kennzeichnung der betroffenen Fläche beigelegt.

**Wer ist für den notwendigen Grunderwerb mit den Anliegern zuständig?**

Als Straßenbaulastträger der Salzufler Straße ist eigentlich Straßen.NRW für den Grunderwerb zuständig. Aufgrund fehlender Kapazitäten bei Straßen.NRW und der Nähe der Stadt zu den Ei-

gentümern wird dies jedoch häufig auf Grundlage einer Vereinbarung an die Kommune abgetreten. In letzter Konsequenz führt Herr Nolte von der GWL die Gespräche, teilweise zusammen bzw. in Abstimmung mit den Straßenplanern.

**Bis wann müssen die Verhandlungen mit den Anliegern abgeschlossen sein, um im Zeitplan zu bleiben?**

Einen konkreten Zeitplan gibt es nicht. Bisher handelt es sich um mündliche Zusagen von Straßen.NRW die Maßnahme zu beschleunigen und möglichst kurzfristig umzusetzen. Stadt wird Voraussetzungen im Wirtschaftsplan der SEL für 2017 abbilden. Der Beschluss des Regionalrates (Höherstufung) sowie die Zustimmung zur Planung seitens Straßen.NRW sind aber ausschlaggebende Voraussetzungen zur Umsetzung der Maßnahme.

Ein möglicher zeitlicher Ablauf könnte wie folgt aussehen:

bis Herbst 2016:	Prüfung des Entwurfs durch Straßen.NRW Abschluss einer Vereinbarung Straßen.NRW/ Stadt Durchführung erster Grunderwerbsverhandlungen
Ende 2016:	Beschluss des Regionalrates zur Höherpriorisierung der Maßnahme
Anfang 2017:	Durchführung der Anliegerbeteiligung Beschluss des Bauprogramms durch den VER
Frühjahr 2017:	Ausführungsplanung und Ausschreibungsverfahren
ab Sommer 2017/2018	Baubeginn

**Wer finanziert den geplanten Straßenausbau und muss die Stadt in Vorleistung treten?**

Als Baulastträger ist Straßen.NRW für den Straßenausbau zuständig.

Die Stadt trägt die Kosten für den Gehweg. Seitens der Anlieger sind KAG-Beiträge zu zahlen.

Die Maßnahme wird im WP 2017 SEL abgebildet.

Darüber hinaus wird ein Förderantrag für den Gehweg mit 65% Förderung auf den Eigenanteil der Stadt Lemgo gestellt.

Die Abwicklung der Maßnahme (Planung, Grunderwerb, Bau) soll durch die Stadt auf Grundlage einer Vereinbarung zwischen Straßen.NRW und Stadt erfolgen.

Im Regelfall wird Straßen.NRW auf Basis der Vereinbarung nach Fertigstellung die Kosten erstatten.

**Es liegen Planungsunterlagen vor, die dem OA und den Anliegern 2003/2004 in einer öffentlichen Sitzung vorgestellt wurden. Sind diese Unterlagen überholt oder können sie weiter für die Planung und Durchführung verwendet werden?**

Welche Planungen letztlich umgesetzt werden, hängt entscheidend von der Abstimmung mit Straßen.NRW als zuständigem Baulastträger ab. Ein endgültiges Votum bzw. eine Aussage zu den Planungen von Straßen.NRW liegt zurzeit nicht vor. Theoretisch ist auch ein Ausbau mit niveaugleichem Seitenstreifen denkbar, der dann von den LKW im Begegnungsfall überfahren werden muss. Das jedoch ist aus städtischer Sicht kontraproduktiv zu den Wünschen des Anwohner und des OA auf mehr Sicherheit für Fußgänger.

**Muss die Stadt auf Mittel verzichten, wenn nicht regelkonform ausgebaut wird (z.B. Breite des Gehwegs?)**

Ein provisorischer Gehweg geht immer zu Lasten der Stadt, ohne Anliegerbeteiligung, ohne Förderung aber ggf. mit hohem Unterhaltungsaufwand.

Bei endgültiger Herstellung eines Gehweges unterhalb der geforderten Breiten kann ggf. dazu führen, dass keine Förderung gewährt wird. Dies ist aber mit der Bez.Reg zu thematisieren.

**Bis wann müssen Fördergelder nach dem GVFG eingereicht werden, damit umgehend mit der Umsetzung des Ausbaus begonnen werden kann?**

Ein Förderantrag ist bis 31.05. zu stellen, damit frühestens im folgenden Jahr eine Förderung gewährt werden kann. Die SEL ist zurzeit dabei, den Förderantrag zu stellen, damit – unter Zugrundelegung der Zustimmung von Straßen.NRW zur Planung, der Zustimmung der Eigentümer zum Grunderwerb und der Förderzusage durch die Bez.Reg im Sommer 2017 der Baubeginn erfolgen könnte.

Im Weiteren nimmt Herr Baier Stellung zu den Anfragen bzgl. Beleuchtung und Gehweg an der Papenhauser Straße: Im März 2015 hat der OA zuletzt die Erweiterung der Beleuchtung und die Herstellung eines provisorischen Gehwegs gefordert. Beide Aspekte wurden seitens der Stadt befürwortet und unterstützt.

Im Mai 2015 hat Straßen.NRW dem Entwurf mit einem provisorischen Gehweg jedoch nicht zugestimmt, sondern die Herstellung eines endgültig hergestellten Gehweges gefordert.

Die Planungen wurden seitens der Stadt überarbeitet und im Oktober 2015 zur Abstimmung erneut an Straßen.NRW verschickt.

Im Dezember 2015 wurde die Beleuchtung abgestimmt und vertraglich vereinbart.

Im März 2016 wurde nochmals versucht, die Planung mit Straßen.NRW abzustimmen – bisher ohne Erfolg/ Rückmeldung. Aktuell wurde nochmals angefragt.

**Warum wurde bei den bisherigen Planungen für einen Gehweg die Errichtung einer behindertengerechten Bushaltestelle (Stränger Weg) nicht mit Nachdruck vorangetrieben?**

**Stehen uns für den Ausbau der Bushaltestelle Mittel nach § 11 und/oder § 13 ÖPNV zu?**

**Wenn ja, in welcher Höhe?**

Die Haltestelle Stränger Weg wird im Zuge des endgültigen Gehwegausbaus behindertengerecht mit Buskapstein und taktilen Elementen hergestellt. Die Kosten für das Aufrüsten der Haltestelle werden aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11(2) ÖPNVG bezahlt – somit sozusagen 100% „gefördert“.

**Würden sich bei einer gekoppelten Maßnahme von Gehweg und Ausbau der Bushaltestelle die Kosten für die Anlieger erheblich reduzieren?**

Dadurch, dass ca. 15 m des Gehweges als Bushaltestelle über die ÖPNV-Mittel bezahlt werden, verringern sich die Kosten für den Gehwegausbau. Auf die KAG-Beiträge hochgerechnet, fällt der Anteil jedoch kaum ins Gewicht (Centbeträge).

**Können die Baukosten im Wirtschaftsplan 2017 komplett abgedeckt werden oder muss die Stadt einen Fehlbetrag übernehmen?**

Die Kosten für den Gehweg trägt die Stadt. Arbeiten im Fahrbahnbereich sind von Straßen.NRW zu tragen. Wie umfangreich die Fahrbahn angeglichen wird/werden muss, ist noch offen, da noch keine endgültige Abstimmung erfolgt ist.

Nach Abzug der KAG-Beiträge (65%) verbleiben noch 35% der Kosten für den Gehweg-Ausbau bei der Stadt.

Insofern die Summe oberhalb der Bagatellgrenze liegt, wird dafür ein Förderantrag mit 65%-Förderung gestellt, so dass – unter Voraussetzung einer Förderzusage und Zustimmung zur Planung seitens Straßen.NRW – ein Eigenanteil in Höhe von rund 12% der Gehweg-Kosten verbleibt.

**Wie sicher ist der Ausbau und wie groß ist das Zeitfenster?**

Nach den bisherigen Gesprächen mit Straßen.NRW geht die Stadt davon aus, dass der Ausbau zeitnah erfolgt. Die Maßnahme wird im WP der SEL für 2017 eingeplant.

**Wie sicher ist die Finanzierung, wenn nicht regelkonform ausgebaut wird?**

Einem Provisorium hat Straßen.NRW nicht zugestimmt. Wenn der Gehweg nicht endgültig hergestellt wird, wird es keine Verbesserung geben.

Herr Hennigs weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Erweiterung der Beleuchtung ausgeschrieben ist und im Laufe der Sommers ausgeführt werden soll, so dass zu Beginn der dunklen Jahreszeit die Straße bereits ausgeleuchtet ist. Die Mittel sind im Wirtschaftsplan für 2016 eingestellt worden.

Herr Schraer begrüßt dieses Vorhaben und hat keine Einwände gegen die Erweiterung der Beleuchtung auf der Westseite wie im unteren Abschnitt der Papenhauser Straße.

2. Herr Golabeck teilt mit, dass in Medienberichten die Bundesregierung eine grundsätzliche 30 km/h Regelung vor Schulen eingeführt hat. Inwieweit ist die Regelung für die Straßen an Schulen in Lemgo bindend und ist bekannt, wie andere Kommunen damit umgehen?

Herr Baier antwortet: Die Empfehlung der Verkehrsministerkonferenz ist noch nicht in geltendes Recht umgesetzt. Zurzeit erfolgt beim Bundestag eine Anhörung zu einer Änderung der StVO. Das Gesetzgebungsverfahren und ggf. darauf folgende Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung müssen jedoch noch abgewartet werden. Geplant ist zurzeit eine „Beweislastumkehr“, so dass zukünftig durchaus mehr Spielraum für die Untere Verkehrsbehörde zu Anordnung von Tempo 30-Beschränkungen vor Schulen, Kindergärten, Kliniken, Behinderteneinrichtungen u.a. zu erwarten ist.

**TOP 4. AGFS-Maßnahmen**

**- Verlängerungsantrag zur Mitgliedschaft bei der AGFS und Förderantrag AGFS für Radverkehrsmaßnahmen 2017**

Der Tagesordnungspunkt 4 AGFS Maßnahmen wird in die nächste Sitzung verschoben.

**TOP 5. Antrag der GfL-Fraktion:**

**Errichtung von 3 Handicap-Parkplätzen**

Nach eingehender Diskussion für die Handicap-Parkplätze kommen die Ausschussmitglieder überein, dass der Tagesordnungspunkt in die nächste Sitzung verschoben werden soll.

Von Seiten der SPD-Fraktion wird gewünscht, dass dann die Verwaltung bezüglich sozialer Kriterien zur Benutzung der Parkplätze vortragen soll.

**Ohne Abstimmung**

**TOP 6. Parkraumgutachten Bereich Lüttfeld**

**-Bericht über Sachstand**

Herr Baier stellt anhand einer Präsentation die Parkraumuntersuchung von Herrn Professor Dr. Stephan vor.

Die Präsentation ist dem Original der Niederschrift beigelegt und im Ratsinformationssystem der Alten Hansestadt Lemgo unter <http://lemgo.ratsinformationssystem.net> abrufbar.

Bündnis 90 / Die Grünen stellen noch folgende Fragen zur Entwicklung des Parkhauses und Parkraumbedarfes an der Hochschule OWL, die Herr Baier beantwortet:

1.1 u. 1.2 Von welchen prognostizierten Studierendenzahlen gehen die Bedarfsuntersuchungen aus und wie hat sich die Studierendenzahl der letzten 10 Jahre entwickelt und wie wird sich in Blick auf den demografischen Wandel, die Verlegung und Neueinrichtung von Studiengängen zukünftig entwickeln?

Es sind die Prognosezahlen der Hochschule OWL verwendet worden. Dabei handelt es sich um den Staus Quo an Studierendenzahlen, der mit der zurzeit vermuteten Demographie verschnitten ist.

Zu beachten ist dabei:

Entwicklungsschritte wie in der Vergangenheit werden mit solchen Zahlen nicht abgebildet. Die Auslagerung der Medienproduktion nach Detmold soll voll umfänglich mit anderen Studiengängen aufgefangen werden. Wichtig ist der Fokus auf die zukünftige Entwicklung, den Innovation Campus mit Zuwächsen an Studierenden und Arbeitsplätzen, der in der Parkplatzentwicklung nicht in den Zahlen abgebildet ist.

1.3 Warum genau kann der Parkraum der Lipperlandhalle (100 Plätze) nicht mehr genutzt werden, bzw. welche Gründe führt der Kreis Lippe / die Betreibergesellschaft an?

Parkraum steht originär den Veranstaltungen der Lipperlandhalle zur Verfügung und muss kurzfristig zur Verfügung stehen. Es können keine Zeitfenster im 4. Quartal komplett blockiert werden. Da keine Lüftungsanlage vorhanden ist nur Schubventilatoren, ist die Tiefgarage nur für Konferenzbetrieb ausgelegt, nicht für Dauertagesnutzung. Frage von Brandschutzaufgaben bei Dauerbetrieb.

#### 1.4 Wie viele Parkflächen sind beim Kreis (Berufsschule) weggefallen?

Beim Kreis sind ca. 180 und in der Bunsenstraße rund 60 Parkplätze weggefallen. Die Busspur wird weiterhin beparkt.

#### 1.5 Das Parkhaus soll den derzeitigen parkverkehr konzentrieren. Welche der derzeit auf dem Gelände der Hochschule und der anliegenden Einrichtungen vorhandenen Parkplätze sollen nach einem Parkhausbau geschlossen, welche dennoch erhalten bleiben?

Schließungen von Parkplätzen sind nicht geplant und nicht im Gutachten berücksichtigt, außer da, wo das Parkhaus gebaut werden soll. Die Gebietsentwicklung muss in kurz-/oder mittelfristigen Zeiträumen realisiert werden und deshalb ist eine Bevorratung von Plätzen notwendig.

#### 1.6 Welche konkreten Bauanfragen für den Innovation Campus OWL liegen bereits vor?

Es liegen keine konkreten Anträge vor. Jedoch ein Vorgespräch mit einem bekannten Träger über weitere Entwicklungen. Parkplätze sind davon nicht betroffen.

#### 1.7 Liegen der Stadt weitere Bauvoranfragen vor, die sich auf Flächen beziehen, die sich nicht in öffentlichem Eigentum befinden?

Nein, jedoch muss man die Machbarkeitsstudie zum „Innovation Campus“ bedenken.

#### 1.8 Nachnutzung bebauter Flächen: Welche Nachnutzung ist für den PCB-belasteten Verwaltungstrakt (der aktuell freigezogen wird) bzw. die dazugehörige Fläche vorgesehen?

Das Hauptgebäude wird saniert und wieder bezogen. Das Laborgebäude ist wirtschaftlich nicht zu sanieren, dafür soll es Neubauten auf dem Hochschulgelände geben (2020). Eine Nachnutzung ist noch nicht bekannt. Städtebaulich wäre dort eine Campusfläche sinnvoll, jedoch ist der BLB entscheidend. Während der Bauphase ist mit Einschränkungen auf den Parkplätzen zu rechnen (100-150 Parkplätze). Bauaktivitäten bei der Berufsschule sind ab 2017 geplant.

## 2. Bewirtschaftung und Finanzierung

#### 2.1 Eine Vollfinanzierung des Baus und Betriebs durch kommunale und Hochschul-(Landes)mittel ist erklärtermaßen nicht erwünscht. Wer soll den Betrieb des Parkhauses übernehmen und wie soll der Betrieb finanziert werden?

Die Stadtwerke könnten den Betrieb übernehmen. Eine Betriebskostenübernahme der nicht gedeckten Betriebskosten könnten durch den Kreis und der Hochschule erfolgen. Möglichkeiten der Vermarktung an Dritte sollen geprüft werden.

#### 2.2 Wie ließe es sich bewerkstelligen, dass die Studierenden frei parken können, die Beschäftigten der Hochschule, der Institute und Firmen aber zahlen müssen (so wie die Beschäftigten z.B. am Klinikum Lippe, Parkhaus Wüste oder am Parkhaus Bruchweg)?

Organisatorisch lösbar wäre es mit einer Schrankenanlage (Blankoausweis für Studierende) und/oder reservierte Parkplätze für bestimmte Nutzer.

## 3. Verkehrsführung; andere Mobilitätsangebote



3.1 Welche Angebote zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel ÖPNV soll es geben: Campus-Buslinie, Abschließbare Fahrradabstellanlagen, Rad-Zubringerwege; Angebot E-Mobil-Parkplätze, etc.?

Die fördernden Maßnahmen für ÖPNV und Radverkehr werden so eingeschätzt, dass sie nicht genug Potenzial haben, um den jetzigen und v.a. auch zukünftigen Stellplatzbedarf kompensieren zu können. Gleichwohl ist ihre Umsetzung sinnvoll, um den Bau zukünftig nötiger Stellplätze zu dämpfen. Die Stadtbusverbindung ist bereits nahezu optimal. Die Schienenverbindung ist gut, hier könnten höchstens noch Unterrichtszeiten an die Schiene angepasst werden. Bei Regionalbus wäre eine Linie ggf. zu verbessern, was bei der Kommunalen Verkehrsgesellschaft Lippe mbH (KVG) geprüft werden muss. Die Radwegeverbindungen sind mittlerweile gut (Bildungsmeile, Bunsenstraße). Fahrradabstellanlagen sollen durch die Hochschule OWL und Kreis verbessert werden, auch sind Aktivitäten im Bereich Elektromobilität bereits geplant (E-Tankstelle, Solarport).

3.2 Wie wird die verkehrliche Entlastung der umliegenden Wohnviertel garantiert? Ist ggf. eine Regelung vorgesehen, die das Parken dort nur für Anlieger erlaubt?

Die Voraussetzungen für Anwohnerparkplätze sind nicht gegeben, da für die Bewohner auf eigenen Grundstücken ausreichend Stellflächen vorhanden sind.

## **II. Nichtöffentlicher Teil:**

### **TOP 1. Mitteilungen und Anfragen**

Es liegen keine Mitteilungen und Anfragen vor.

Detlef Höltke  
Ausschussvorsitzender

Ursula König  
Schriftführerin