

Anlage

A	Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 „Albert-Schweitzer-Straße“ A.1 Ergebnis und Auswertung der frühzeitigen Unterrichtung gemäß § 13a (3) BauGB A.2 Protokoll des ergänzenden frühzeitigen Unterrichtungs- und Erörterungstermins zum Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 vom 24.05.2011 A.3a Auswertung der Entwurfsoffenlage gemäß § 13a BauGB i.V.m. § 3 (2) BauGB und der Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB -Anlagen- (Anregungen aus der Öffentlichkeit)
----------	--

Hinweis: Die Nummerierung der Stellungnahmen in den Tabellen A.1 bis A.3 erfolgt fortlaufend, um die Nachvollziehbarkeit in der Beschlussvorlage zu erleichtern.

A.1 Ergebnis der frühzeitigen Unterrichtung gemäß § 13a(3) BauGB

In Rahmen der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 13a(3) BauGB vom 20.12.2010 bis zum 14.01.2011 sind die folgenden zusammengefassten Äußerungen vorgebracht worden. Nachgereicht wurde zudem eine Stellungnahme von Anliegern nach dem Erörterungstermin am 24.05.2011. Die städtebauliche Stellungnahme wird beigefügt.

A.1 Auswertung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Unterrichtung gemäß § 13a(3) BauGB		
Lfd. Nr.	Äußerungen der Bürger (Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung bzw. Berücksichtigung in der Planung:
1	Anlieger und Grundstückseigentümer aus dem Bereich Jöllenbecker Straße bzw. aus dem nördlich angrenzenden Innenbereich mit Wohnnutzungen (Schreiben aus Januar 2011 mit 9 Unterschriften - ohne Datumsangabe). Die nördlich des Neubauvorhabens der Baugenossenschaft wohnenden Anlieger begrüßen die baldige Neubebauung an der Albert-Schweitzer-Straße. Es liegt jedoch in ihrem besonderen Interesse, dass das zu überplanende Gebiet keine weitere Verdichtung z.B. durch Hinterlandbebauung erfährt und insofern keine Verschlechterung zum bestehenden Plan eintritt. Außerdem wird darum gebeten, dass deren Grundstücke keine zusätzliche Beschattung gegenüber dem ursprünglichen Zustand erfahren.	Im bisher rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. II71/27.00 wurden im Innenbereich rückwärtig der Jöllenbecker Straße Baumöglichkeiten für ein Einzelhaus und für ein Doppelhaus mit relativ engen Baugrenzen festgesetzt. Die Erschließung wurde über die Drögestraße von Norden bzw. Nordwesten aus mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten über einen Privatstich vorgesehen. Tatsächlich erfolgt die Erschließung jedoch heute von Osten von der Jöllenbecker Straße aus über einen schmalen Stichweg mit einigen Stellplätzen im Innenbereich. Die Gartenbereiche im Westen sind freigehalten worden. Außerdem ist das Doppelhaus nicht innerhalb der damaligen Baugrenze errichtet worden, sondern offenbar im Interesse eines größeren, westlich ausgerichteten Gartens nach Osten verschoben worden. Im neuen Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 wird der heutige Bestand mit Zufahrt von Osten aufgenommen. Zusätzliche Baumaßnahmen werden im Innenbereich nicht ermöglicht. Die ergänzende Begrenzung der Zahl der Wohneinheiten auf 2 je Wohngebäude (Einzelhaus oder Doppelhaushälfte) begrenzt ebenfalls die Nachverdichtung. Das Neubauprojekt der Baugenossenschaft führt im Vergleich zu dem abgerissenen Altbestand zu etwas mehr Freiraum gegenüber den nördlichen Nachbarn, insbesondere gegenüber dem eingeschossigen Wohnhaus auf Flst. 880. Durch die „Verkürzung“ des neuen Hauptbaukörpers im Eckbereich Jöllenbecker Straße/Albert-Schweitzer-Straße erfolgt eine Aufweitung des Abstands zwischen den Baukörpern an der Albert-Schweitzer-Straße. Den Anregungen der Anlieger wurde entsprochen.
2	Anlieger und Grundstückseigentümer aus dem Bereich Jöllenbecker Straße bzw. aus dem nördlich angrenzenden Innenbereich mit Wohnnutzungen (Schreiben als ergänzende Stellungnahme zum Unterrichts- und Erörterungstermin am 24.05.2011 mit 9 Unterschriften - ohne Datums-	Auf die Beantwortung des o.g. Schreibens aus Januar 2011 und auf die in A.2 mit Anlage dargelegte Variantendiskussion wird Bezug genommen. Die Verwaltung schlägt - mit den im Sommer 2011 vorgenommenen Änderungen und Verbesserungen bzgl. der Leistungsfähigkeit des

angabe). Die nördlich des Neubauvorhabens der Baugenossenschaft wohnenden Anlieger begrüßen die vorgestellte Planung an der Albert-Schweitzer-Straße und halten diese - gemessen an den Möglichkeiten - für sehr gelungen. Im Rahmen des Erörterungstermins am 24.05.2011 wurde maßgeblich von Politikern die Meinung geäußert, dass die im vorderen Bereich der Albert-Schweitzer-Straße geplanten Stellplätze nicht ausreichend wären, die Straße zu schmal zum Ein-/Ausparken sei und ggf. Stellplätze zwischen den Gebäuden vorgesehen werden könnten. Außerdem sei der Fuß-/Radweg zu schmal. Als unmittelbar Betroffene stellen die Unterzeichner der Eingabe insbesondere fest: - Die vorliegende Planung stellt einen guten Kompromiss aus Verfügbarkeit an Stellplätzen und Verkehrsflächen dar. - Stellplatzanlagen zwischen den Gebäuden werden abgelehnt. - Das Argument "zusätzlich notwendige öffentliche Stellplätze für Einzelhandel" ist unbegründet, da der Handel an der Jöllenbecker Straße selbst ausreichend Stellflächen besitzt. - Stellplätze für Fußballbesucher sollten nicht zur Verbreiterung der Wege im Wohngebiet führen. - Die Funktionalität "Eingangstor in das Quartier" ist durch die vorliegende Planung am Besten gegeben. - Der Rückbau vermindert die Nutzung als Schleichweg. In diesem Sinne werden Verwaltung und Politik gebeten, sich für die Interessen der Anwohner einzusetzen und die gegenwärtige Planung umzusetzen.	Knotens Jöllenbecker Straße / Apfelstraße / Albert-Schweitzer-Straße - im Ergebnis die Planungsvariante vor, die auch im Sinne der Unterzeichner der Eingabe liegt. Den Anregungen der Anlieger wurde entsprochen.
--	--

A.2 Ergebnis des ergänzenden frühzeitigen Unterrichts- und Erörterungstermins zum Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 am 24.05.2011

In Rahmen des ergänzenden frühzeitigen Unterrichts- und Erörterungstermins am 24.05.2011 sind eine Reihe von Fragen gestellt und Anregungen vorgetragen worden. Hierzu wird in der Anlage das Protokoll beigelegt. Die Anregungen und Hinweise wurden unter städtebaulichen Gesichtspunkten nach dem bisherigen Planungsstand ausgewertet.

A.2 Ergebnis des ergänzenden frühzeitigen Unterrichts- und Erörterungstermins am 24.05.2011		
Lfd. Nr.	Äußerungen der Bürger (Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung bzw. Berücksichtigung in der Planung:
3	Im Unterrichts- und Erörterungstermin am 24.05.2011 sind eine Reihe von Fragen gestellt und Anregungen vorgetragen worden. In Anlage I wird das Protokoll beigelegt. Die wesentlichen Punkte sind: Umgestaltung der Albert-Schweitzer-Straße: Das Plankonzept wurde hinterfragt, auf problematische Schleichverkehre aus bzw. in Richtung Nordwesten (Laestraße-Drögestraße-Schloßhofstraße) wurde verwiesen. Die Verkehrsbelastung wurde nachgefragt. Neben kritischen Aussagen zu dem von der Verwaltung favorisierten Umbaukonzept gab es aber auch positive Stimmen zur Verkehrsberuhigung und zur städtebaulichen Aufwertung.	Der heutige Ausbau des Straßenabschnitts bis zur Jöllenbecker Straße geht auf die großräumigen Verkehrsplanungen in den 1960er Jahren zurück. Zwischen Jöllenbecker Straße und Stapenhorststraße war ein vierspuriger Ausbau als Teil eines Tangentensystems im Norden und Nordwesten von Bielefeld vorgesehen. Diese Planungen wurden bereits vor längerer Zeit aufgegeben und schrittweise in den letzten Jahren in der Bauleitplanung zurückgenommen. Zuletzt wurde im westlich anschließenden Bebauungsplan Nr. II/1/47.00 der weitere Verlauf der Albert-Schweitzer-Straße als Privatstraße festgesetzt. Im Ergebnis ist der heutige Ausbau im vorliegenden Plangebiet überdimensioniert, trägt zu Schleichverkehren bei und ist auch städtebaulich negativ zu bewerten. Die Umgestaltung der Albert-Schweitzer-Straße ist bereits frühzeitig von der Stadt Bielefeld in den Planungsprozess der Baugenossenschaft für die Neuordnung des Siedlungsbestands eingebracht worden. Ziel ist die städtebauliche Aufwertung unter Berücksichtigung der Funktion der Straße primär als Sammelstraße für die umgebenden Wohngebiete. Die Verkehrsbelastung im östlichen Abschnitt Albert-Schweitzer Straße liegt bei rund 5.000 Kfz/Tag. Detaillierte Prognosen für diesen Teilabschnitt liegen nicht vor. Der überwiegende Kfz-Anteil besteht aus dem Ziel- und Quellverkehr aus den (allerdings) großflächigen anschließenden Wohngebieten und aus den Verwaltungseinrichtungen der Wohnungsgesellschaften an der Carl-meyerstraße. Hinzu kommen Schleichverkehre insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, die über Laestraße/Drögestraße aus bzw. in Richtung Schloßhofstraße im Nordwesten führen. Verkehrsplanerisches Ziel ist hier eine Minderung der Attraktivität des Straßenzugs für Schleichverkehre, ohne jedoch Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit im Knotenpunkt Jöllenbecker

		Straße zu mindern bzw. zu gefährden. Da die Ampelphasen Apfelstraße und Albert-Schweitzer-Straße in der Knotenpunktabwicklung an der Jöllenbecker Straße getrennt werden sollen (kreuzende Linksabbieger als Gefahrenpunkt auch für Fußgänger), sind nach den Verwaltungsgesprächen im Knotenpunkt die heutige Verkehrslenkung und die Fahrbahntrennung soweit wie möglich beizubehalten. Somit soll der heutige Knotenpunktausbau im Interesse der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit erhalten werden. Auch die Rechtsabbiegespur aus der Albert-Schweitzer-Straße soll in dem dem Bebauungsplan zu Grunde liegenden Umbaukonzept beibehalten werden. Die Stadt Bielefeld hat sehr großen Wert auf einen angemessenen Rückbau gelegt und die Baugenossenschaft gebeten, keine großflächigen Stellplatzanlagen auf der neu zu bebauenden Fläche anzulegen. Auch der neue Fuß-/Radweg soll möglichst nicht gequert werden. Nach den Vorgesprächen wurden eine Reihe von Varianten vom Ingenieurbüro SMI, Bielefeld, in Zusammenarbeit mit der Baugenossenschaft und mit dem Amt für Verkehr erstellt und erörtert. In Anlage II sind die wesentlichen Varianten als Prinzipskizzen vereinfachend dargestellt. Im Ergebnis wurde die gegenüber der Bürgerinformation im Mai 2011 weiter entwickelte Variante 1C mit "freiem Rechtsabbieger" aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen eindeutig favorisiert (siehe Anlage II und Anlage III). Die privaten Stellplätze werden hier an die Baugenossenschaft übertragen. Anzumerken ist, dass die im Verhältnis zum Gesamtbedarf reduzierte Stellplatzzahl im Straßenzug – aus Gründen der Aufwertung von der Stadt gewünscht - durch den Nachweis auf angrenzenden Flächen der Baugenossenschaft im Westen und Südwesten vertretbar möglich ist. Im Zuge der später noch erfolgenden Neubebauung südlich der Albert-Schweitzer-Straße (ebenfalls nach Abriss des dortigen älteren Geschosswohnungsbaus) wird dort nach heutigem Stand über eine Tiefgarage nachgedacht. Das Neubauvorhaben der Baugenossenschaft wird im Vergleich zur früheren Situation zu keinem nennenswerten zusätzlichen Verkehrsaufkommen führen, so dass auch aus dieser Sicht die Variante 1C vertretbar ist.
4	Öffentliche Stellplätze an der Albert-Schweitzer-Straße: Der angedachte künftige Anteil von etwa 10 öffentlichen Stellplätzen an den im Umbaukonzept insgesamt rund 50 neu geplanten Stellplätzen (Stand Mai 2011) an der Albert-Schweitzer-Straße wurde hinterfragt.	Zur Ausgangslage: Bisher wird auf dem abgegrenzten Seitenstreifen geparkt, gemäß Luftbild sind hier bisher ca. 17 Stellplätze im Norden und ca. 10 im Süden möglich. Die Schulbushaltestelle schränkt diese Parkmöglichkeiten etwas ein. Kritisiert wurde das zunehmende Abstellen von Lkw abends und am Wochenende.

		Zur Zeit der früheren Geschosswohnungsbauten aus den 1960er Jahren ohne aus heutiger Sicht ausreichende St-Sammelanlagen hat dort ein zunehmender Parkdruck bestanden. Frei verfügbare öffentliche Parkplätze sind zuvor nur untergeordnet vorhanden gewesen. Verkehrsplanerische Bewertung des Plangebiets: Der Bereich ist an der Hauptachse Jöllenbecker Straße hervorragend durch den ÖPNV erschlossen (unmittelbare Nähe zur Stadtbahn-Haltestelle Nordpark). Danach und angesichts der Wohnsituation/Planvorhaben der Baugenossenschaft ist der Pkw-Besatz im näheren Umfeld tendenziell eher unterdurchschnittlich. Die bisherige Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung (Grundlage für Stellplatznachweise) bzw. die Auffassung des Ministeriums geht in derartigen Lagen von einem unterdurchschnittlichen Stellplatzbedarf aus. Abschätzung des Stellplatzbedarfs: Eindeutige Regelwerke für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs liegen nicht vor, die jeweilige Erschließung, ÖPNV-Versorgung und Bewohnerstruktur eines Gebiets ist der im Einzelfall zu variierende Maßstab. Das Neubauprojekt der Baugenossenschaft nördlich der Albert-Schweitzer-Straße umfasst ca. 45 Wohneinheiten. Bei einem – hier eher höheren – Schlüssel von 1:1 ergeben sich 45 Stellplätze. Die Büronutzung kommt nach dem Maßstab der Stadt bei 1 St je 40 m² Nutzfläche auf gut 30 Stellplätze. Für die spätere südliche Bebauung ist von ca. 25 Wohneinheiten = 25 Stellplätze auszugehen. In der Summe ergibt sich somit beidseits des Straßenabschnitts langfristig ein rechnerischer Bedarf von rund 100 Stellplätzen. Als Faustwert wurde in früheren „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 91, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) noch von einem Bedarf von 10 % der Stellplätze für Besucher etc. ausgegangen. Heute wird auf pauschale Regelwerte verzichtet, die ÖPNV-Anbindung ist im Einzelfall stark zu gewichten. Vor diesem Hintergrund werden als plausible Größe 9-10 öffentliche Stellplätze im Osten in Richtung der Jöllenbecker Straße vorgeschlagen, die klar von den privaten Stellplätzen abzugrenzen sind. Die gemäß weiter entwickeltem Plankonzept (mit freiem Rechtsabbieger) verbleibenden ca. 35-36 Stellplätze werden privat zugeordnet, der weitere Stellplatzbedarf wird von der Baugenossenschaft auf angrenzenden Flächen nachgewiesen. Das Entwurfskonzept für den Straßenausbau ist parallel zum weiteren Bebauungsplan-Verfahren konkret auszuarbeiten und entsprechend abzustimmen. Die Schulbushaltestelle wird nach Abstimmung mit moBiel und mit dem Amt für Verkehr in die Lauestraße zwischen Knoten Albert-Schweitzer-Straße und Einsteinstraße verlegt.
5	Es wird angeregt, für die Neuplanung der Baugenossenschaft auf den nicht überbaubaren Flächen im WA3 und MI2 die Anlage von oberirdischen	Der Anregung wird insoweit nachgekommen, als dass durch textliche Festsetzung die Anlage von ebenerdigen Stellplatzanlagen im Bereich des

	Stellplätzen einzuschränken, um eine qualitätvolle ruhige Gartennutzung für die nördlichen Nachbarn zu gewährleisten. Dies erscheint vor dem Hintergrund gerechtfertigt, dass die erforderlichen Stellplätze überwiegend in der heutigen öffentlichen Verkehrsfläche (zukünftig Privatfläche) nachgewiesen werden können.	WA3- und MI2-Gebiets ausgeschlossen wird. Stellplatzanlagen, Garagen und Carports sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen unzulässig. Als Ausnahme können jedoch Sonderstellplätze/-carports für Menschen mit Behinderungen, Betreuungsfahrzeuge u.ä. sinnvoll sein und zugelassen werden: im MI2 maximal 5 Stellplätze/Carports, im WA3 ebenso maximal 5, jedoch nicht im 10 m-Randstreifen zum nördlichen WA.
6	Nachverdichtung im Innenbereich: Anlieger im Norden des Neubauvorhabens der Baugenossenschaft lehnen eine Nachverdichtung im Innenbereich ab.	Hierzu wird auf die Stellungnahme unter der lfd. Nr. 1 verwiesen. Der Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 entspricht i.W. den Anregungen der nördlichen Anlieger.
7	Im Rahmen der Erörterung wurden einige weitere Fragen angesprochen. Diese Punkte stellten teilweise Verständnisfragen, teilweise aber auch Fragen zu allgemeinen Aspekten dar, die über den Bebauungsplan hinausgehen. Auf das Protokoll wird verwiesen.	

Hinweis: Die Ergebnisse der verwaltungsinternen Vorabstimmungen sind weitgehend in den Planentwurf eingearbeitet worden.

Anlage I zu A.2: Protokoll des Unterrichts- und Erörterungstermins am 24.05.2011

Bauamt, 14.06.2011, 3205
600.12 (B-Plan Nr. II/1/57.00)

Vermerk

über den Unterrichts- und Erörterungstermin im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/1/57.00 „Albert-Schweitzer-Straße“ am 24.05.2011 im Großen Saal des ehem. Kreishauses, August-Bebel-Straße 92 (1. Etage), 33602 Bielefeld

Anwesende

Herr Franz, Bezirksbürgermeister Mitte
Herr Tischmann, Planungsbüro Tischmann Schrooten
Herr von Neumann-Cosel, Bauamt
Frau Theek, Bauamt
ca. 18 weitere interessierte Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Herr Franz eröffnet den Unterrichts- und Erörterungstermin wenige Minuten nach 18.30 Uhr, begrüßt die Anwesenden und erklärt den Ablauf der Veranstaltung.

Als Nächstes erklärt Herr von Neumann-Cosel die örtlichen Gegebenheiten anhand eines Luftbildes. Er weist auf den relativ großen alleeartigen Ausbau der Albert-Schweitzer-Straße hin und erläutert anhand des Flächennutzungsplanes, dass das damalige Erschließungskonzept (inkl. der Albert-Schweitzer-Straße in ihrer jetzigen Größe) heute in wesentlichen Punkten nicht mehr erforderlich sei, da die Albert-Schweitzer-Straße lediglich der Quartierserschließung diene.

Sodann stellt sich Herr Tischmann vor und teilt mit, dass das Planungsbüro Tischmann Schrooten mit der Planung beauftragt worden ist; mittels einer Computerpräsentation stellt er die Planung inhaltlich vor:

Er zeigt zunächst Fotos der Fläche, auf der Häuser bereits abgerissen wurden und die jetzt neu bebaut werden soll. Anhand eines Lageplans erklärt er das Vorhaben der Freien Scholle. Es sollen ca. 45 Wohneinheiten teilweise mit Büronutzungen entstehen. Geplant seien ein fünfgeschossiges Eckhaus an der Ecke Albert-Schweitzer-Straße – Jöllenbecker Straße, westlich daneben ein viergeschossiges, zwei dreigeschossige und ein zweigeschossiges Gebäude. Es handele sich um eine ansprechende Architektur, die bereits dem Beirat für Stadtgestaltung vorgestellt worden sei.

Im weiteren Verlauf seines Vortrages geht Herr Tischmann auf die Albert-Schweitzer-Straße ein. Diese sei sehr breit ausgebaut und solle zurückgebaut werden. Die jetzige Situation an der Albert-Schweitzer-Straße könne als ‚unfertiger Zustand‘ bezeichnet werden. Ziel der Planung sei eine bessere Gestaltung bzw. Neuordnung des Straßenraums. Das Konzept für die Umgestaltung der Straße sehe eine Breite von nur noch 6,5 m vor. Begrenzt werde die Straße zukünftig durch die beiden Bauzeilen, einen Fußweg und Stellplätzen an den Seiten. Die Detailplanung werde zurzeit mit den zuständigen Fachämtern abgestimmt.

Anhand des Nutzungsplans erläutert er, dass sich die Überplanung der Flächen an der Drögestraße am derzeitigen Bestand orientiere. Die Situation für die Anwohner werde sich insofern verbessern, als sich ‚etwas mehr Luft‘ zwischen den nördlichen Gebäuden ergebe. Das Wohnen direkt an der Jöllenbecker Straße sei sehr laut, so dass in Zukunft keine Wohnnutzungen mehr in den Erdgeschossen der Gebäude zugelassen werden sollen. Im südlichen Teil des Plangebietes würden die alten Festsetzungen im Wesentlichen sinngemäß übernommen, jedoch etwas erweitert, da es auch hier Vorüberlegungen der Freien Scholle gebe, die alten Gebäude abzureißen und durch neue zu ersetzen.

Zum Ende seiner Präsentation weist Herr Tischmann auf die Möglichkeit für Bürgerinnen und Bürger hin, sich am Bebauungsplanverfahren zu beteiligen: Zum Einen würden Einwendungen und Stellungnahmen, die im Rahmen der heutigen Veranstaltung abgegeben werden, protokolliert; zum Anderen können (vielmehr müssen) Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen der Offenlegung des Planentwurfs – die nach Beschlussfassung durch den Stadtentwicklungsausschuss erfolgt – abgegeben werden.

Herr Franz eröffnet die Diskussion und bittet um Fragen und Stellungnahmen.

- Es wird gefragt, wem die Albert-Schweitzer-Straße von der Jöllenbecker Straße bis zur Laestraße gehört.
- Herr von Neumann-Cosel antwortet, dass Eigentümerin die Stadt Bielefeld ist.
- Auf Nachfrage hin erklärt er, dass die Freie Scholle die Planung finanziere und für den Rückbau der Straße ein Erschließungsvertrag zwischen der Stadt und der Freien Scholle geschlossen werde.

- Weiter wird gefragt, wo in Zukunft geparkt werden soll.
- Herr Tischmann geht auf die Stellplatzsituation ein: Die Neubauprojekte der Baugenossenschaft nördlich und südlich der Albert-Schweitzer-Straße erfordern für ca. 70 Wohneinheiten und Büronutzungen rechnerisch rund 100 Stellplätze. Als Orientierung wird häufig von einem Bedarf von 10% der Stellplätze für Besucher etc. ausgegangen. Daher werden 10 öffentliche Stellplätze vorgeschlagen, die klar von den privaten Stellplätzen abzugrenzen sind. Bisher sind auf dem abgegrenzten Seitenstreifen etwa 25-27 Stellplätze möglich. Durch den Umbau der Albert-Schweitzer-Straße werden etwa 50 Stellplätze im Straßenzug möglich. Der weitere Stellplatzbedarf wird von der Baugenossenschaft auf angrenzenden Flächen nachgewiesen.

- Die Fragen, ob die Albert-Schweitzer-Straße auch weiterhin im Eigentum der Stadt bleibe, es sich also weiterhin um öffentliche Verkehrsfläche handle und die Freie Scholle die Stellplätze kaufen werde, werden bejaht. Hieraus wird geschlussfolgert, dass nicht weiter auf der Straße geparkt werden kann; dies wird bestätigt.

- Hinsichtlich des heutigen Verkehrsaufkommens wird gefragt, wie die Situation bei einer Straßenbreite von 6,5 m verkehrstechnisch gelöst werden soll. Gefürchtet werden Unterbrechungen des Verkehrsflusses bzw. Rückstaus durch Parkvorgänge.
- Herr Tischmann antwortet, dass das Verkehrsaufkommen durch die Neubaumaßnahmen nicht höher würde als mit dem Altbestand. Eine gewisse Verkehrsberuhigung auf dem Straßenabschnitt sei durchaus erwünscht. Verkehr solle aber nicht in die Drögestraße verlagert werden.

- Es wird festgestellt, dass die Albert-Schweitzer-Straße als Schleichweg benutzt wird und es wünschenswert ist, wenn dies unterbunden wird. Generell sei man mit der Planung zufrieden.

- Festgestellt wird, dass die Albert-Schweitzer-Straße derzeit ungünstig gebaut sei, da sowohl PKW- als auch LKW-Fahrer teilweise auf den Fußweg ausweichen können und dies auch täten. Dieses Problem müsse entschärft werden. Befürchtet wird, dass der Schleichverkehr auch durch den Rückbau nicht aufhören wird.

- Herr Franz antwortet, dass das Problem (teilweises Überfahren des Fußweges) bekannt sei. Die Bezirksvertretung Mitte habe diesbezüglich einen Prüfauftrag an die Verkehrswegeplanung gegeben.
- Herr Tischmann ergänzt, dass es für den angesprochenen Knotenpunkt noch kein konkretes Konzept gebe.
- Die Frage, wie viel Verkehr heute durch die Albert-Schweitzer-Straße fließt, konnte nicht beantwortet werden.
- Es wird um nähere Erläuterung des Fuß- und Radweges zwischen den Stellplätzen und der Bebauung gebeten.
- Herr Tischmann geht auf die die konkrete Breite und die geplante Begrünung ein.
- Gefragt wird, wie sich die Situation im Winter bei Schneefall gestaltet. Der vergangene Winter habe gezeigt, dass an Straßen parkende Fahrzeuge durch die Schneeräumfahrzeuge seitlich komplett zugeschüttet würden.
- Herr Tischmann antwortet, dass das Thema ‚Schneeräumen‘ planerisch nicht gelöst werden könne. Gerade in Bezug auf Naturereignisse ließen sich nicht alle Eventualitäten einplanen.
- Gefragt wird, ob es alternative Konzepte zur Planung gebe.
- Herr Tischmann führt aus, dass sein Büro mit dem vorliegenden Konzept in die Planung eingestiegen sei, es vorher aber bereits Gespräche gegeben habe.
- Herr von Neumann-Cosel ergänzt, dass die derzeitige Planung das Ergebnis eines Wettbewerbes sei. Es habe damals mehrere Varianten gegeben.
- Vorgeschlagen wird, dass man die Stellplätze in die Innenbereiche – also hinter die Gebäude – verlagern könne. Die nördlichen Anlieger fragen nach, ob hier Sammelanlagen geplant seien.
- Herr Franz antwortet, dass die bestehenden Freiflächen erhalten bleiben sollen.
- Herr Tischmann fügt hinzu, dass es dort entlang der nördlichen Nachbargrenze keine Sammelstellplatzanlagen mit Rücksicht auf die Altanlieger geben soll.
- Gefragt wird, ob zwischen Albert-Schweitzer-Straße, Lauestraße und Carlmeierstraße ein ‚echter‘ Kreisverkehr entstehen würde.
- Herr Tischmann verneint dies und fügt hinzu, dass es sich eher um eine Art ‚Minikreisel‘ handele. Busse z. B. können über einen solchen hinweg fahren, Autofahrer würden automatisch um ihn herum fahren. Dies ließe sich u. a. durch den Bodenbelag steuern.
- An die Freie Scholle wird die Bitte gerichtet, den Bürgersteig wieder herzustellen.

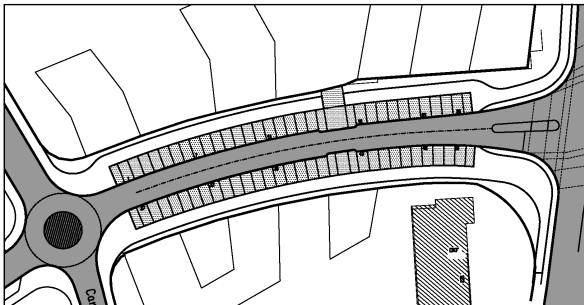
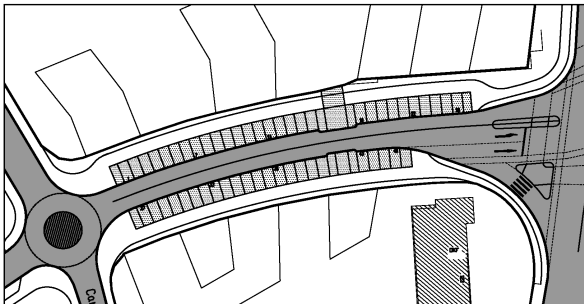
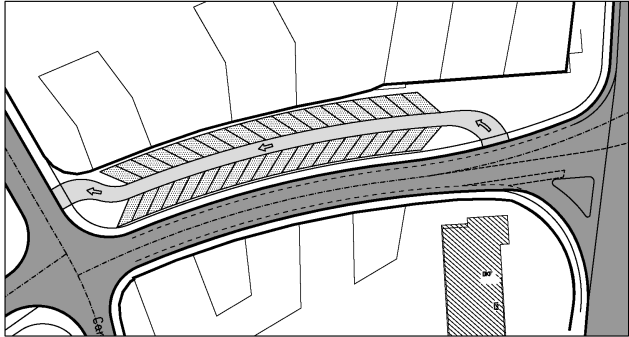
Herr Franz weist auf das frühe Stadium der Planung hin. Eine weitere Beteiligungsmöglichkeit für die Anwohner sei die Offenlegung des Bebauungsplanentwurfs. Herr von Neumann-Cosel fügt hinzu, dass der Entwurfsbeschluss voraussichtlich im Juli gefasst werde und der Satzungsbeschluss für den Spätherbst (November) geplant sei. Er weist auf die Möglichkeit hin, sich im Internet über den Planungsstand auf dem Laufenden zu halten.

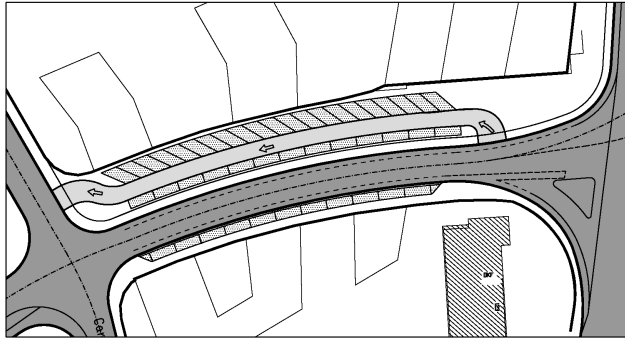
Herr Franz bedankt sich bei den Teilnehmern für ihr Erscheinen und beendet die Veranstaltung um 19.30 Uhr.

i. A.



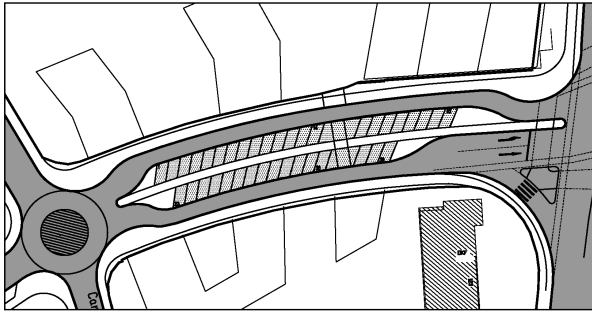
Anlage II zu A.2:**Umbauvorschlag Albert-Schweitzer-Straße und diskutierte Plankonzepte
(Grundlage: Planskizzen des Büros SMI, Bielefeld, vereinfachte Darstellung)**

Plankonzepte/vereinfachte Prinzipskizzen (ohne Maßstab, ohne erforderliche Baumstandorte)	Zusammenfassende Bewertung:
Variante 1: Straßenbegleitende Stellplätze 	• Ca. 50 öffentliche und private Stellplätze + Bäume, zusätzlicher Nachweis durch Genossenschaft erforderlich • Klare Trennung Fuß-/Radwege und Stellplätze • Ggf. Aufgabe Rechtsabbiegespur in Jöllennecker Straße, in Detailplanung Erhalt prüfen. • Ggf. Verkehrsbeeinträchtigung durch Parkvorgänge – positiver Effekt aber auch durch Minderung der Attraktivität für Schleichverkehre • Eindeutige verkehrliche Abstufung der Straße sehr gut erreicht • Sehr gute städtebauliche Einbindung und Gliederung mit Baumzeile, F/R-Wegen, Anbindung an Anschlussstraßen etc.
Variante 1, Änderung C = Variante 1 mit "freiem Rechtsabbieger" 	• Ca. 46 öffentliche und private Stellplätze + Bäume, zusätzlicher Nachweis durch Genossenschaft erforderlich • Klare Trennung Fuß-/Radwege und Stellplätze • Durch getrennte Fahrspuren und freie Rechtsabbieger im Knotenpunkt Jöllennecker Straße wird hohe Leistungsfähigkeit beibehalten • Ggf. Verkehrsbeeinträchtigung durch Parkvorgänge – positiver Effekt aber auch durch Minderung der Attraktivität für Schleichverkehre • Eindeutige verkehrliche Abstufung der Straße sehr gut erreicht • Sehr gute städtebauliche Einbindung und Gliederung mit Baumzeile, F/R-Wegen, Anbindung an Anschlussstraßen etc.
Variante 2: Separate Stellplatzanlage 	• (Nur) ca. 36 öffentliche und private Stellplätze + Bäume, zusätzlicher Nachweis durch Genossenschaft erforderlich • Aufmündungen Stellplatzerschließung jeweils nahe an Knotenpunkten • Keine klare Trennung Fuß-/Radwege und Stellplätze, Platzmangel für Radweg – Radweg seitlich über etwas breitere Straße • Feuerwehrzufahrt relativ knapp, ggf. Rädiererweiterungen und Stellplatzverlust • Erhalt Rechtsabbiegespur in Jöllennecker Str. • Straße rückt sehr nah an südliche Bebauung • Nur einseitige Baumzeile möglich • Verkehrliche Abstufung der Straße – aber ohne gestalterische Einschränkung des Straßenraums • Städtebauliche Einbindung und Gliederung nicht gelungen.
Variante 3: Separate Stellplatzanlage und Kombination Längsaufstellung im Straßenraum	• Ca. 38 öffentliche und private Stellplätze + Bäume, zusätzlicher Nachweis erforderlich • Aufmündungen Stellplatzerschließung jeweils



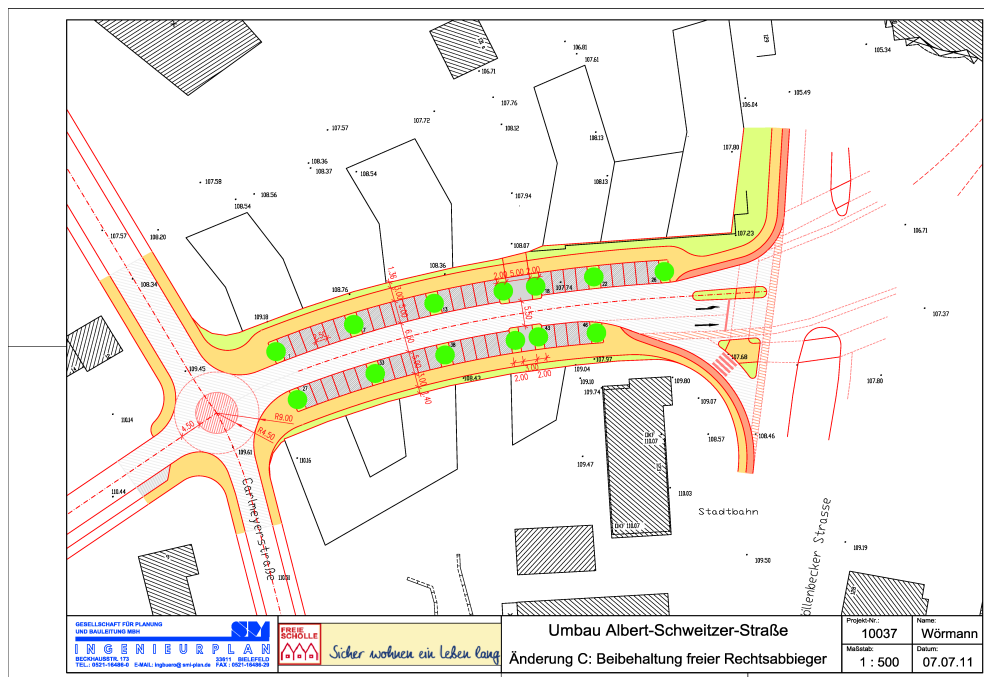
- nahe an Knotenpunkten
- Feuerwehrezufahrt sehr knapp, ggf. Radiererweiterung erforderlich/Stellplatzverlust
- Abgrenzung 8-9 öffentlicher Stellplätze im Straßenraum gut möglich
- Keine klare Trennung Fuß-/Radwege und Stellplätze, Platzmangel für Radweg
- Erhalt Rechtsabbiegespur in Jöllenecker Str.
- Straße rückt näher an südliche Bebauung
- Verkehrliche Abstufung der Straße erreicht
- Städtebauliche Gliederung durch zusätzliche seitliche Stellplatzanlage nicht gut gelungen.

Variante 4: Schrägaufstellung in der Straßenmitte ("Berliner Variante")



- Ca. 38-40 öffentliche und private Stellplätze + Bäume, zusätzlicher Nachweis erforderlich
- Vollständige Fahrbahntrennung, bei Bau-/Kanalarbeiten Fahrbeziehung kpl. gesperrt; Kanalbestand liegt nicht genau in Fahrgasse
- Feuerwehrezufahrt knapp, ggf. Erweiterung
- Abgrenzung 8-10 öffentlicher Stellplätze im Straßenraum gut möglich
- Parkvorgang belastet Straßenraum, durch Einbahnverkehr/Schrägaufstellung aber geringere Einschränkung als z.B. in Variante 1.
- Straßenraumquerschnitt relativ knapp, schrägere Aufstellung in Detailplanung notwendig
- Erhalt Rechtsabbiegespur in Jöllenecker Str.
- Verkehrliche Abstufung der Straße erreicht
- Tlw. Gefährdung für Fußgänger vor/nach Parkvorgang in der Straßenmitte
- Städtebauliche Gliederung gut möglich

Anlage III zu A.2: Umbauvorschlag Albert-Schweitzer-Straße, Vorentwurf 07/2011



A.3 Auswertung der Entwurfsoffenlage gemäß § 13a BauGB i.V.m. § 3 (2) BauGB und der Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB

Die Entwurfsoffenlage gemäß § 3 (2) BauGB und die Beteiligung der Behörden erfolgte vom 28.10.2011 bis zum 28.11.2011 einschließlich. Folgende Anregungen sind aus der Öffentlichkeit (**Tabelle A.3.1**) und von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange (**Tabelle A.3.2**) eingegangen, die städtebauliche Stellungnahme wird beigefügt.

In **Tabelle A.3.3** werden die geringfügigen Änderungs-/Ergänzungsvorschläge der Verwaltung zusammengestellt, die i.W. nur redaktionell bzw. nachrichtlich erfolgen.

A.3.1 Auswertung der Stellungnahmen aus der Entwurfsoffenlage gemäß § 3 (2) BauGB		
Lfd. Nr.	Äußerungen der Bürger (Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung bzw. Berücksichtigung in der Planung:
8	Gemeinsame Stellungnahme von zwei Anliegern und Grundstückseigentümern aus dem Bereich Schloßhofstraße (Schreiben vom 28.11.2011 und vom 22.12.2011 sowie Anlagen) Die Anlieger haben mit Datum vom 28.11.2011 und mit Datum vom 22.12.2011 (hier mit Anlage: Ergänzung und Änderung des ersten Schreibens vom 28.11.2011) zwei sehr umfangreiche Schreiben mit zwei Anlagen vorgelegt: <i>Hinweis: Die Schreiben sind so umfassend, dass die Inhalte innerhalb dieser Tabelle nur grob zusammenfassend in Haupttenor und Zielrichtung aufgenommen werden können. Auf die beigefügten Schreiben vom 22.12.2011 und vom 28.11.2011 wird daher verwiesen.</i> <u>Schreiben vom 22.12.2011:</u> (Schreiben mit zusammenfassender Darstellung der Kritik) Die Einwender äußern zum wiederholten Male insgesamt sehr umfassende Kritik an der Verkehrspolitik der Stadt Bielefeld in den letzten Jahrzehnten im Bielefelder Westen. Sie weisen darauf hin, dass diese Kritik im Grundsatz bereits in einer Reihe von Planverfahren in der Vergangenheit vorgetragen worden ist und damit der Stadt Bielefeld und ihren politischen Gremien bekannt sei. Im Mittelpunkt stehen die Planungen und Maßnahmen zur Verlängerung des Ostwestfalendamms und der Anschluss bzw. die zwangsläufige Einbindung des Bielefelder Westens an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz. Da weiterhin entlastende Hauptverkehrsstraßen wie die ursprüngliche geplante Querspange zwischen der Jöllenbecker Straße im Osten und den westlichen Ausfallstraßen fehlt, kommt es u.a. im Bereich Schloßhofstraße nach wie vor zu erheblichen Verkehrsbelastungen. Zwingend erforderlich seien daher auch heute noch eine Reihe von Maßnahmen im Straßennetz zur Entlastung der	Die umfassende Kritik der Einwender wird zur Kenntnis genommen. Diese bezieht sich zunächst in besonderer Weise auf die Vorgeschichte und auf die verkehrlichen Fragestellungen der letzten Jahrzehnte: <u>Zur Vorgeschichte und zu den bisherigen Planverfahren:</u> Der Bebauungsplan Nr. II/1/27.00 ist Mitte der 1960er Jahre aufgestellt worden und umfasste großflächig den gesamten Bereich zwischen der Jöllenbecker Straße im Osten und den Schul- und Grünanlagen im Westen an der Kurt-Schumacher-Straße. Zentrale Ziele der damaligen Planaufstellung waren • der Ausbau der Albert-Schweitzer-Straße und einer weiter südlich vorgesehenen Hauptausfallstraße als Straßenverbindung zwischen der Jöllenbecker Straße im Osten und den westlich gelegenen Ausfallstraßen nach Norden und Nordwesten, • die Sicherung eines Baugrundstücks für den Gemeinbedarf (Berufsschule) und • die geordnete Erschließung, Nutzung und Weiterentwicklung der Bauflächen im Gebiet. Der o.g. Straßenausbau war entsprechend der damaligen straßenbautechnischen Philosophie mit zwei vierspurigen Straßen und einem fast autobahnähnlich ausgebauten Knotenpunkt vorgesehen - i.Ü. unter massiver Einbeziehung bzw. Umbau der Schloßhofstraße bis in Höhe der Melanchthonstraße. Die umfassende Kritik der Einwender ist in den genannten Planverfahren • 140. FNP-Änderung aus dem Jahr 2006 • Bebauungsplan Nr. II/1/12.00, • Bebauungspläne Nr. II/1/47.00 (Teilpläne 1/2) wiederholt erörtert und zurückgewiesen worden. Auf die entsprechenden Planverfahren und auf die begleitenden Untersuchungen und Rahmenbedingungen wird an dieser Stelle zusammenfassend Bezug genommen. Der alte Flächennutzungsplan (FNP) hatte den

Wohnquartiere im Bielefelder Westen. Kritisiert werden insbesondere auch die 140. Flächennutzungsplan-Änderung (FNP) der Stadt Bielefeld, in der im Jahr 2006 das aus den 1960er Jahren stammende Hauptstraßenkonzept im Bielefelder Westen teilweise aufgehoben worden ist (Aufgabe der bis dahin im wirksamen FNP enthaltenen Trassen der L 785n und der Verlängerung der Albert-Schweitzer-Straße und des West-Astes des OWD), sowie die nachfolgenden Bebauungspläne z.B. im Bereich Albert-Schweitzer-Straße. Ein alternatives Verkehrskonzept und eine städtebauliche und verkehrsplanerische Gesamtbetrachtung für eine adäquate Westanbindung der B 61n in Bielefeld-Mitte werden gefordert. Dieses hätte Voraussetzung für die o.g. 140. FNP-Änderung sein müssen. Der Stadt Bielefeld wird in scharfer Form eine "Salamitaktik" mit schrittweiser Neuordnung des Planungsrechts über einzelfallbezogene Bebauungspläne ohne übergreifendes Verkehrskonzept vorgeworfen. Unter diesem Aspekt wird auch grundlegende Kritik an dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 geäußert. Kritisiert wird außerdem die öffentlichkeitswirksame politische Beschäftigung mit der Parkraumsituation an der Siegfriedstraße - ohne an die weiteren Zusammenhänge z.B. im Bereich Schloßhofstraße zu denken. Rechtliche Schritte werden angekündigt, wenn die Stadt nicht wirksame Maßnahmen im Rahmen eines verkehrlichen Gesamtkonzepts für den Bielefelder Westen einleitet. <u>Anlage Schreiben vom 28.11.2011 mit einzelnen nachträglichen Änderungen</u> 1./2. Die in dem o.g. Schreiben vom 22.12.2012 zusammengefasste grundsätzliche Kritik wird in diesem Schreiben ausgeführt. Die isolierte Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/1/57.00 auf Grundlage des § 13a BauGB wird - als Bestandteil der der Stadt vorgeworfenen Salamitaktik - insofern für rechtswidrig gehalten. Dieses gelte ebenso für die Bebauungspläne Nr. II/1/12.00 und Nr. II/1/47.00 (Teilpläne 1 und 2), durch die ebenfalls der alte Bebauungsplan Nr. II/1/27.00 schrittweise geändert worden ist. In besonderer Weise gelte dieses auch für die 140. FNP-Änderung aus dem Jahr 2006. Hierzu verweisen die Einwender auf die von ihnen beigefügte <i>Anlage 1: Stellungnahme zur 140. FNP-Änderung vom 12.01.2008 (gekürzte und überarbeitete Fassung)</i> mit umfassender Kritik an der FNP-Änderung und an dem aus Sicht der Einwender fehlenden oder unzureichenden Verkehrskonzept.	Planungsstand Mitte der 70er Jahre wiedergegeben. In den 80er und 90er Jahren wurden umfangreiche Untersuchungen zur Entwicklung des Bielefelder Verkehrsnetzes durchgeführt. Bereits im Ergebnisbericht des Verkehrsentwicklungsplans „Erweiterte Innenstadt“ von 1991 wurden die negativen Folgewirkungen einer Verlängerung der Albert-Schweitzer-Straße bis zur Stapenhorststraße benannt und die Trasse nicht zur Realisierung empfohlen. Aufgrund des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses wurde die L 785n von den Gutachtern des Gesamtverkehrsentwicklungsplans (GVEP) nicht in die Zielkonzeption aufgenommen. Im Rahmen der Erörterung des Abschlussberichts zum GVEP wurde u.a. darüber beraten, ob die Verbindung der Albert-Schweitzer-Straße mit der Schloßhofstraße sowie die Verlängerung der Schloßhofstraße stadtauswärts in Richtung Schröttinghausen weiterverfolgt werden soll. Die betroffenen Bezirksvertretungen Mitte, Schildesche und Dornberg votierten hierzu unterschiedlich. Der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss fasste in seiner Sitzung am 03.12.1996 zu den von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmen keine Beschlüsse. Der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss beschloss in seiner Sitzung am 16.06.1998 u.a. die Aufhebung der im wirksamen Flächennutzungsplan dargestellten Trassen der L 785n sowie der Verlängerung der Albert-Schweitzer-Straße bis zur Stapenhorststraße. Hierzu war die 140. FNP-Änderung, die insbesondere die Neuaufstellung des künftigen Straßennetzes im nördlichen und westlichen Stadtgebiet zum Inhalt hat, als eigenständiges Verfahren durchgeführt worden. Bezogen auf die Planungsinhalte der 140. FNP-Änderung wurde die Einleitung eines Verfahrens zur Neuaufstellung des gesamten Flächennutzungsplans als nicht erforderlich angesehen. Die Anregungen wurden damals zurückgewiesen, auf die Planunterlagen zur 140. FNP-Änderung wird insgesamt Bezug genommen. Im Rahmen der Beratungen zum Bebauungsplan-Entwurf II/1/12.00 „Drögestraße“ hat der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 25.01.2000 die Verwaltung beauftragt, zu prüfen, ob und wie eine Anbindung der Albert-Schweitzer-Straße an die Schloßhofstraße im Bebauungsplan sowie im Flächennutzungsplan berücksichtigt werden kann. Es wurden mehrere Varianten zur Anbindung der Albert-Schweitzer-Straße an die Schloßhofstraße untersucht. Bei allen Varianten ergab sich eine Neuverteilung der Verkehrsströme, die insbesondere auf der Drögestraße zu einer Entlastung, jedoch auf der Albert-Schweitzer-Straße und der Apfelstraße sowie im Knotenpunkt beider Straßen
---	--

3. Zur Vorgeschichte und zu den der Stadt Bielefeld vorgeworfenen grundlegenden Fehlern in der Verkehrskonzeption verweisen die Einwender auf

Anlage 2: Petition an der Landtag NRW vom 27.06.2009 (gekürzte und überarbeitete Fassung).

4. Im Ergebnis wird betont, dass die vorliegende Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/1/57.00 nur vor dem in den Schreiben umfassend dargelegten Hintergrund beurteilt werden kann. Der Stadt Bielefeld wird eine *"Klientelpolitik und eine Gefälligkeitsplanung zugunsten der in der Politik und Verwaltung [...] bestens vernetzten Freie Scholle eG"* vorgeworfen.

Nochmals wird ein verkehrliches und städtebauliches Gesamtkonzept gefordert, um z.B. die in den Planunterlagen genannten Schleichverkehre zu verhindern, bevor in "Salamitaktik" auch dieser Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 verabschiedet wird. Konkret gefordert werden folgende auf S. 6 des überarbeiteten Schreibens vom 28.11.2011 genannten Maßnahmen:

- Aufhebung der Geradeausspur vom OWD in die Weststraße an der OWD-Abfahrt Jöllenbecker Straße/Weststraße sowie drastische Kürzung der Linksabbiegespur auf der Jöllenbecker Straße stadtauswärts in Richtung Weststraße,
- Erlaubnis des Parkens auf beiden Straßenseiten der Weststraße,
- Fahrbahnverengende Maßnahmen auf der oberen Schloßhofstraße,
- Änderung der Vorfahrtregelung an der Kreuzung Schloßhofstraße/Turmstraße durch eine Rechts-vor-Links-Regelung,
- weitestgehende Heraushaltung des Durchgangsverkehrs aus West- und innerer Schloßhofstraße durch entsprechende Schaltung der Lichtsignalanlage am Verkehrsknoten OWD-Abfahrt/Jöllenbecker Straße/Weststraße; Sperrung der oberen Schloßhofstraße für den Durchgangsverkehr in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen,
- Änderung der Vorfahrtregelung an der Kreuzung Schloßhofstraße/Siegfriedstraße mit der Siegfriedstraße als Vorfahrtstraße,
- Erlaubnis des Parkens auf der Schloßhofstraße zwischen den Kreuzungen Turmstraße und Schloßhofstraße, ggf. Einbeziehung dieses Teilstücks in die Tempo-30-Zone.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen des planerischen Ermessens die Vornahme dieser Maßnahmen nicht einseitig unter dem Gesichtspunkt der „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ zurückgewiesen werden kann, wie es in einem Bescheid vom 15.01.2009 geschehen ist.

Es wird kritisiert, dass im Bereich Albert-Schweitzer-Straße die städtebauliche Aufwertung durch verkehrsmindernde Maßnahmen

mit der Jöllenbecker Straße zu einer erheblichen Verkehrszunahme geführt hätte. Somit würden teilräumliche Verkehrsentslastungen an anderen Stellen erheblichen Mehrbelastungen gegenüberstehen, die dort nicht verkraftbar sind.

Als Fazit wurde festgestellt, dass eine Anbindung zwar technisch möglich war, jedoch aufgrund der Bewertung aus verkehrlicher, städtebaulicher, grünplanerischer und wirtschaftlicher Sicht nicht zu empfehlen war und daher weder im Bebauungsplan Nr. II/1/12.00 „Drögestraße“ noch im Flächennutzungsplan berücksichtigt werden sollte. Das Ergebnis dieser Untersuchung wurde den politischen Gremien im Juni 2001 (Drucksachen-Nr. 3704) vorgestellt. Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung am 28.02.2002 beschlossen, den Durchbau der Albert-Schweitzer-Straße abzulehnen.

Die in der Vergangenheit zum künftigen Verkehrsnetz gefassten politischen Beschlüsse sowie das Ergebnis der vorgenannten Untersuchung sind u.a. Grundlage für die 140. Änderung des Flächennutzungsplans und für den Bebauungsplan II/1/12.00 „Drögestraße“ gewesen.

Die diesbezügliche Kritik und die Forderungen werden insofern und in der geäußerten Form nochmals unter Hinweis auf die umfangreichen bisherigen Diskussionen zurückgewiesen.

Zur Anlage 1: Stellungnahme zur 140. FNP-Änderung vom 12.01.2008 wird auf die damaligen Beratungen und Entscheidungen im Zuge der 140. FNP-Änderung verwiesen (Vorlage Nr. 2066 / 2004-2009). Eine erneute Beratung ist an dieser Stelle im Rahmen des Bebauungsplans Nr. II/1/57.00 nicht erforderlich.

Zur Anlage 2: Petition an der Landtag NRW vom 27.06.2009 wird auf die damaligen Beratungen und Entscheidungen im Zuge dieses Petitionsverfahrens verwiesen. Die Petition ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.

Zum vorliegenden Bebauungsplan Nr. II/1/57.00, hier insbesondere zum Schreiben vom 28.11.2011:

Der Bebauungsplan Nr. II/1/27.00 ist bereits in den letzten Jahrzehnten durch eine Reihe von Beschlüssen und Planverfahren modifiziert worden. Das o.g. frühere übergeordnete Verkehrskonzept ist somit schon seit Jahren in den wesentlichen Punkten aufgegeben worden. Die damaligen großflächigen Verkehrsvorstellungen sind somit abschließend schon lange nicht mehr gewollt und auch nicht mehr umsetzbar. So dient die Albert-Schweitzer-Straße heute lediglich noch als Sammelstraße für das umgebende Wohnquartier, ein planmäßiger Weiterbau nach Westen kann angesichts der früheren Planungsentscheidungen nicht mehr erfolgen.

Der westliche Abschnitt der Albert-Schweitzer-Straße ist auf Grundlage der

als Ziel gesehen wird, andere Straßen wie West- und Schloßhofstraße aber völlig unzureichend behandelt werden.



Bebauungspläne Nr. II/1/12.00 und Nr. II/1/47.00 (Teilpläne 1/2) abgestuft worden und dient eindeutig nur noch als (teilweise private) Quartiererschließung.

Ein Planungsziel des Bebauungsplans Nr. II/1/57.00 ist somit zutreffenderweise die Neuordnung dieses einzig noch verbliebenen kleinen Anschlusstücks der Albert-Schweitzer-Straße im östlichen Abschnitt bis zur Jöllenbecker Straße. Die verkehrliche und stadtgestalterische Abstufung dieser Straße, die heute die Funktion als Sammelstraße für das umgebende großflächige Wohnquartier hat, ist folgerichtig und zulässig. Hierzu bedarf es keines umfassenden Verkehrskonzepts für den Bielefelder Westen, da weder erstmals noch an heute entscheidender Stelle Tatsachen geschaffen werden, die das alte Plankonzept noch entscheidend beeinflussen können.

Die unter Punkt 4. geforderten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im weiteren Umfeld des Bereichs Schloßhofstraße/Weststraße stehen somit nicht mehr im direkten Zusammenhang mit der heutigen Situation an der Albert-Schweitzer-Straße. Die Kritik und die umfangreichen verkehrsplanerischen Forderungen für den Bielefelder Westen sind nicht ansatzweise im Zuge der Änderung des Bebauungsplans Nr. II/1/57.00 zu lösen. Die vorliegende Planung betrifft den letzten Teilabschnitt der Albert-Schweitzer-Straße, der in der damals angedachten Form keine Verkehrsbedeutung mehr erlangen kann und daher sinnvollerweise im Zusammenhang mit dem Umbau-/ Neubauprojekt der Baugenossenschaft (insofern als "Veranlasser") an die heutigen Rahmenbedingungen im Plangebiet und im engeren Umfeld angepasst werden kann.

Vor diesem Hintergrund ist die konkrete Überplanung im Planbereich des Bebauungsplans Nr. II/1/57.00 zulässig und städtebaulich sinnvoll. Die plangebietsbezogene Betrachtung ist hier ohne Verknüpfung mit dem eingeforderten verkehrlichen Gesamtkonzept für den Bielefelder Westen plausibel und zulässig. Die umfassenden Modernisierungsmaßnahmen im Bestand der Wohnungsbaugenossenschaft sind in der durch die Stadtbahn sehr gut erschlossenen innerörtlichen Lage städtebaulich absolut sinnvoll. Auch das gewählte Verfahren gemäß § 13a BauGB ist somit anwendbar.

Die Kritik und die Forderungen werden zurückgewiesen.

A.3.2 Auswertung der Stellungnahmen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) i.V.m. § 4 (2) BauGB

Lfd. Nr.	Äußerungen der Behörden etc. (Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung bzw. Berücksichtigung in der Planung:
9	Deutsche Telekom, Schreiben vom 06.12.2011 (Beteiligter Nr. 2.11): Es wird auf Anlagen der Telekom im Straßenbestand und auf die erforderliche Neuverlegung von Telekommunikationslinien verwiesen und um frühzeitige Anzeige der Erschließungsmaßnahmen gebeten.	Die Hinweise sind im Zuge der Planrealisierung zu beachten, auf Ebene des Bebauungsplans ist kein weiterer Handlungsbedarf gegeben. Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
10	moBiel, Schreiben vom 11.11.2011 (Beteiligter Nr. 2.15): Bedenken bestehen nicht. Es wird gebeten, die Verlegung der Schulbushaltestelle aus der Albert-Schweitzer-Straße in die Lauestraße auch im Begründungstext (Kapitel 5.2.4 Erschließung und Verkehr) sowie nachrichtlich im Nutzungsplan darzustellen.	Der Hinweis wird in der Begründung in Kapitel 5.2.4 aufgenommen sowie nachrichtlich im Nutzungsplan dargestellt. Den Anregungen wird somit <u>entsprochen</u>.
	Von weiteren beteiligten Trägern öffentlicher Belange liegen keine abwägungsrelevanten Stellungnahmen vor.	

A.3.3 Änderungs-/Ergänzungsvorschläge der Verwaltung

Lfd. Nr.	Vorschlag
11	Planungsrechtliche Hinweise und Ergänzungen: a) <u>Textliche Festsetzungen, hier Rechtsgrundlagen</u>: Die Rechtsgrundlagen werden an den aktuellen Stand angepasst, für den vorliegenden Bebauungsplan sind hiermit keine inhaltlichen Änderungen oder Änderungen der Rechts- oder Abwägungsgrundlagen verbunden. b) <u>Textliche Festsetzungen, hier 5. Hinweise, Punkt 3 und Begründung Punkt 3.6 - Bombenblindgänger / Kampfmittel</u>: Im Nordosten im Bereich der bestehenden Bebauung ist eine Teilfläche mit bekannten Kriegseinwirkungen zu untersuchen. Der Bereich wird durch eine Textkarte unter 5. Hinweise kenntlich gemacht, eine Aussage hierzu wird im Text und in der Begründung ergänzt. Außerdem wird in der Begründung unter Punkt 3.6 auf die Beteiligung des Kampfmittelräumdienstes in Bielefeld über das Feuerwehramt hingewiesen.
12	Verkehrliche und technische Hinweise und Ergänzungen: a) <u>Begründung und Nutzungsplan</u>: Der Hinweis auf die Verlegung der Schulbushaltestelle wird in der Begründung in Kapitel 5.2.4 Erschließung und Verkehr aufgenommen sowie nachrichtlich im Nutzungsplan dargestellt. b) <u>Begründung</u>: In der Begründung wird in Kapitel 5.2.4 auch ein Hinweis auf die Tempo-30-Zone und darauf, dass hier eine Ausweisung von benutzungspflichtigen Radwegen ausgeschlossen ist, ergänzt. Somit ist auch keine Beschilderung von gemeinsamen Fuß-/Radwegen möglich. c) <u>Begründung</u>: In der Begründung wird in Kapitel 5.2.4 ein Hinweis darauf ergänzt, dass es sich bei

	dem überplanten Teilstück der Albert-Schweitzer-Straße um eine gewidmete Fläche nach Straßen- und Wegegesetz NRW handelt. Vor Zuordnung der Randstreifen im Norden und Süden und der Stellplätze zu der Genossenschaft ist ein Einziehungsverfahren nach § 7 des Straßen- und Wegegesetzes NRW erforderlich. d) <u>Begründung</u>: Folgender Hinweis wird in der Begründung in Kapitel 5.3 ergänzt: Im Bestand ist es nicht möglich, alle Objekte mit Müllfahrzeugen anzufahren. Die Bewohner und Nutzer sind daher verpflichtet, Müllgefäße, Säcke und Sperrmüll am Abfuhrtag bis zur nächsten befahrbaren Straße zu transportieren. Konflikte mit den dortigen Anliegern sind nicht auszuschließen. Im Zuge der Projektplanung der Baugenossenschaft sind entsprechende Sammelflächen an geeigneten Stellen konfliktmindernd vorzusehen.
13	Umweltrelevante Ergänzungen und Hinweise: <u>Textliche Festsetzung 7.1 und zeichnerische Festsetzung</u> einer Trauerweide zum Erhalt gemäß § 9 (1) Nr. 25b BauGB: a) Die Trauerweide auf dem Privatgrundstück der Baugenossenschaft ohne Bezug zum öffentlichen Raum (= ohne Wirkung im öffentlichen Raum) wird nicht mehr zum Erhalt festgesetzt, da diese im Alter zunehmend durch Astbruch gefährdet ist und die Verkehrssicherheit im Bereich von Wege- und Stellplatzflächen nur eingeschränkt gewährleistet werden kann. Die <u>Begründung</u> wird in Kapitel 5.2.5 entsprechend angepasst. b) Die Regelung für Ersatzpflanzungen bei Ausfall von festgesetzten Bäumen wird wie folgt geändert: Die Vorgabe "heimische" Ersatzpflanzung wird ersetzt durch "standortgerechte, <u>trockenheitsverträgliche</u> Laubbäume/Hochstämme". Auf die Empfehlungsliste für den bebauten Bereich "Bäume und Großsträucher mit sehr hoher bis hoher Widerstandsfähigkeit gegenüber Trockenheit" des Umweltamts wird ergänzend verwiesen. Hierdurch wird der zunehmenden Erwärmung und den sich ändernden Anforderungen an das städtische Grün im Stadtraum Rechnung getragen. Die <u>Begründung</u> wird in Kapitel 5.2.5 entsprechend angepasst. c) Die ebenfalls auf dem Grundstück der Baugenossenschaft zum Erhalt festgesetzte Eiche ragt im Norden im Randbereich in begrenztem Maße in die zulässige überbaubare Fläche hinein. Im Interesse der hier im Innenbereich ggf. gebotenen Umbaumaßnahmen im Bestand mit eventueller Tiefgarage wird die überbaubare Fläche beibehalten, um nicht von vornherein auf den Baum hier zu verzichten. Im Falle eines Konflikts und in der Folge einer Entscheidung gegen den Standort sind ggf. angemessene Ersatzpflanzungen vorzunehmen. <u>Textliche Festsetzung 9.2.3 Ziffer c)</u>: Die Begrünung der Fassaden von Garagen und Carports wird aufgrund der begrenzten Wirkung und der schwierigen Umsetzung und Kontrollmöglichkeiten gestrichen. Die Festsetzung, dass Dächer von Garagen und Carports zu begrünen sind, ist im Zuge der Objektplanung gut umzusetzen und wird beibehalten. Die o.g. Hinweise lfd. Nr. 11 bis 13 der Fachabteilungen und die Ergänzungen stellen geringfügige Ergänzungen oder Klarstellungen dar. Abwägungsrelevante Planänderungen und Betroffenheiten, die ggf. eine weitere Abstimmung und Beteiligung erfordern könnten, sind hiermit nicht verbunden.