

Niederschrift
über die Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Klimaschutz
am 09.05.2017

Tagungsort: Rochdale-Raum (Großer Saal, Altes Rathaus)

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 20:00 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Wilhelm Kleinesdar

Herr Simon Lange

Herr Holger Nolte

Herr Alexander Rüsing

Herr Werner Thole

stellvertretender Vorsitzender

bis 18:30 Uhr

ab 19:15 Uhr

SPD

Herr Sven Frischemeier

Herr Ulrich Gödde

Herr Björn Klaus

Herr Marcus Lufen

Frau Anne Catrin Rudolf

bis 18:30 Uhr

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Gerd-Peter Grün

Herr Rainer-Silvester Hahn

Frau Doris Hellweg

Herr Jens Julkowski-Keppler

Vorsitzender

bis 19:10 Uhr

ab 19:10 Uhr

FDP

Herr Gregor Spalek

Die Linke

Herr Matthias Benni Stiesch

Beratende Mitglieder

Herr Jürgen Heuer

Herr Cemil Yildirim

Stellvertretende beratende Mitglieder

Herr Klaus Voß

Bürgernähe/Piraten

Herr Martin Schmelz

UBF

Herr Alexander Spiegel von und
zu Peckelsheim

Verwaltung:

Frau Anja Ritschel
Herr Martin Wörmann
Herr Bernd Reidel
Herr Arnt Becker
Herr Meyerhoff
Frau Hauptmeier-Knak

Beigeordnete für Umwelt und Klimaschutz
Umweltamt
Umweltamt
Umweltamt
Bauamt
Umweltbetrieb

Gäste:

Herr Gervers
Herr Kracht
Herr Seidel
Herr Böttger

Stadtwerke Bielefeld
Stadtwerke Bielefeld
Büro CITYFÖRSTER, Hannover
Büro urbanegestalt, Köln

Schriftführung:

Frau Christina Rebbe

Umweltamt

Öffentliche Sitzung:

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Rüsing eröffnet die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße Einladung sowie die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Er entschuldigt Herrn Julkowski-Keppler, der aus terminlichen Gründen später zu der Sitzung hinzukommt.

Nach Versand der Einladung sind noch folgende Anfragen fristgerecht eingegangen und werden auf die Tagesordnung gesetzt:

- TOP 3.1 Stromzähler
(Anfragen der Fraktion Die Linke vom 27.04.2017)
Drucksache 4759/2014-2020**
- TOP 3.2 E-Mobilität
(Anfrage der Fraktion Die Linke vom 27.04.2017)
Drucksache 4763/2014-2020**
- TOP 3.3 Nitratbelastung der Grundwasserleiter
(Anfragen der CDU-Fraktion vom 02.05.2017)
Drucksache 4764/2014-2020**
- TOP 3.4 Nitratwerte
(Anfragen der CDU-Fraktion vom 02.05.2017)
Drucksache 4765/2014-2020**

Abgesetzt werden der TOP 1 und TOP 13 (Niederschrift der letzten Sitzung), da die Niederschrift noch nicht fertig ist.

– Der Ausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden. –

-.-.-

Zu Punkt 1

**Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die
26. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Klimaschutz am
28.03.2017**

– abgesetzt –

-.-.-

Zu Punkt 2 **Mitteilungen**

Zu Punkt 2.1 **Projektgruppensitzung**

Frau Ritschel weist auf die 2. Projektgruppensitzung zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Bielefeld hin. Diese findet am 15.05.2017 bei der Bezirksregierung statt.

– Der Ausschuss nimmt Kenntnis. –

-.-.-

Zu Punkt 2.2 **Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes -
Ankündigung zur Öffentlichkeitsbeteiligung**

Herr Wörmann trägt folgende Mitteilung vor:

Nach §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz ist das Eisenbahn-Bundesamt seit dem 1.1.2015 für die Erstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.

Die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wird vom 30.6.2017 bis zum 25.8.2017 stattfinden. Diese bezieht sich auf Kommunen, Einrichtungen und natürlich auch auf die Bevölkerung. Das Eisenbahn-Bundesamt bietet hierzu eine Informations- und Beteiligungsplattform im Internet an, die über www.laermaktionsplanung-schiene.de erreichbar ist und bittet die Stadt, Informationen zum Beteiligungsverfahren weiterzugeben und zu bewerben. Nach der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wird ein Lärmaktionsplan Teil A voraussichtlich Anfang 2018 veröffentlicht, der erneut in eine öffentliche Beteiligung führt. Mit Veröffentlichung des Teil B des Lärmaktionsplans ist die Arbeit ca. Mitte 2018 abgeschlossen und wird nach 5 Jahren 2023 zur Fortschreibung aufgerufen.

– Der Ausschuss nimmt Kenntnis. –

-.-.-

Zu Punkt 3 **Anfragen**

Zu Punkt 3.1 **Stromzähler**
(Anfrage der Ratsgruppe Die Linke vom 27.04.2017)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4759/2014-2020

Text der Anfrage:

Die Stadtwerke Bielefeld planen, die bisherigen elektrisch-mechanischen Stromzähler schrittweise durch elektronische Messeinrichtungen auszutauschen, die auch intelligente Zähler oder auch Smart-Meter genannt. Die Stadtwerke erfüllen hierbei eine Vorgabe einer EU-Richtlinie.

Bei einer Untersuchung der Fachhochschule Amsterdam wurde jetzt festgestellt, dass bei Smart-Meter verschiedener Hersteller erhebliche Abweichungen zu den bisherigen elektrisch-mechanischen Stromzählern auftreten. So sei eine Bandbreite von 30 % unterhalb des tatsächlichen Verbrauchs bis zum sechsfachen Wert dessen aufgetreten. Dabei erfüllen alle getesteten Geräte den vorgegebenen Standard.

Von den Zähleraustausch sind nach Angaben der Stadtwerke ca. 215.540 Zählpunkte.

*Für den Umwelt- und Klima, aber auch Verbraucherschutz ist es mehr als nur angebracht, dass Verbraucher*innen Rechnungen über ihren tatsächlichen Stromverbrauch erhalten.*

Frage:

Welche Gewährleistung geben die Stadtwerke Bielefeld den Endverbrauchern, dass oben genannte Abweichungen bei der Erfassung des Stromverbrauchs mit den neuen Stromzählern nicht auftreten?

1. Zusatzfrage:

Haben die Untersuchungen der Fachhochschule Amsterdam Auswirkungen auf den Zeitplan der Umrüstung im Verbreitungsgebiet der Stadtwerke Bielefeld?

2. Zusatzfrage:

Welche Möglichkeiten haben die Stadtwerke Bielefeld als auch die Endverbraucher, bei Beanstandungen der Verbrauchswerte, den tatsächlichen Stromverbrauch nachträglich festzustellen?

Die Antwort stand zur Sitzung noch nicht zur Verfügung und wird vereinbarungsgemäß in diese Niederschrift eingefügt:

Antwort der Stadtwerke:

Antwort:

Gewährleistung Stadtwerke Bielefeld: Die Stadtwerke Bielefeld setzt nur Zähler ein, die den gesetzlichen Vorgaben und eichrechtlichen Vorschriften entsprechen. In Deutschland gibt es ein dezidiertes Zulassungsverfahren für die Zulassung von neuen Zählertypen, sodass seitens der Aufsichtsbehörden sichergestellt ist, dass nur zugelassene Zählertypen eingebaut werden.

Antwort zur 1. Zusatzfrage:

Die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) als eine der

bekanntesten Zulassungsstellen hat in einer Stellungnahme bereits festgestellt, dass die grundsätzliche Problematik, die die Universität Amsterdam in der Studie veröffentlicht hat, schon vor einigen Jahren erkannt wurde. Daraufhin wurden die Zulassungsvorgaben für neue Zählertypen entsprechend angepasst. Die Hersteller haben sich ebenfalls darauf eingestellt. Daher gibt es keine Auswirkungen auf den Zeitplan der Umrüstung im Verbreitungsgebiet der Stadtwerke Bielefeld.

Antwort zur 2. Zusatzfrage:

Bei Beanstandungen des Verbrauchs hat der Endkunde die Möglichkeit, den Zähler überprüfen zu lassen. Eine Vorortüberprüfung erfolgt durch die Mitarbeiter der SWB. Der entstandene Aufwand muss vom Kunden getragen werden, wenn sich herausstellt, dass der Zähler den Eichvorgaben entspricht. Eine weitere Möglichkeit ist die Überprüfung durch die Eichbehörde. Hierfür wird der Zähler ausgebaut und an eine zugelassene Prüfstelle zur „Befundprüfung“ geschickt. Auch hier muss der Kunde die Kosten nur tragen, wenn sich herausstellt, dass der Zähler den Eichvorgaben entspricht.

– Der Ausschuss nimmt Kenntnis. –

Zu Punkt 3.2

E-Mobilität

(Anfrage der Fraktion Die Linke vom 27.04.2017)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4763/2014-2020

Text der Anfrage:

Im Zuge der Neugestaltung des städtischen Parkplatzes am Amtshaus Jöllenbeck wurde von der zuständigen Bezirksvertretung angeregt, dass neben einer Eltern-Kind-Parkfläche auch eine Ladesäule für E-Autos eingerichtet wird.

Die Antwort der Stadtwerke zum besagten Begehren der Bezirksvertretung war:

„Der zuständige Mitarbeiter der Stadtwerke Bielefeld teilte telefonisch mit, dass im Bereich Jöllenbeck der derzeitige Bedarf nicht ausreicht, um eine Vorrüstung auf dem Parkplatz in der Amtsstraße vorzunehmen. Der Bereich des Parkplatzes sei technisch nicht ohne weiteres zu versorgen, da im derzeitigen vorhandenen Versorgungsnetz hierfür die Kapazität nicht zur Verfügung stünde.

Sollte der Standort gewählt werden, muss eine leistungsfähige Zuleitung im Bereich der Amtsstraße geschaffen werden. Man könne sich aber auch vorstellen, einen anderen Standort im Bedarfsfall zu wählen, welcher vielleicht schon jetzt eine höhere Versorgungsleistung im Netz sichert.

Man wolle keine baulichen Tatsachen schaffen, die zu einem späteren Zeitpunkt keine Nutzung erfahren.“ Protokoll BV Jöllenbeck vom 09. 03. 2017

Frage:

Welche Voraussetzungen und Kapazitäten müssen gegeben sein, dass Ladestationen für die e-Mobilität eingerichtet werden können?

1. Zusatzfrage:

Nach welchen Kriterien bewerten die Stadtwerke Bielefeld, ob an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet ein Bedarf zur Errichtung oder auch nur zur Vorbereitung einer Ladestation besteht?

2. Zusatzfrage:

Wie hoch sind derzeit die Kosten zur Errichtung einer Ladestation?

Herr Wörmann teilt mit, dass die Anfrage unter dem TOP 6 „Entwicklung der Elektromobilität“ beantwortet wird.

– Der Ausschuss nimmt Kenntnis. –

-.-.-

Zu Punkt 3.3

Nitratbelastung der Grundwasserleiter
(Anfrage der CDU-Fraktion vom 02.05.2017)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4764/2014-2020

Text der Anfrage:

Wie hoch ist die Nitratbelastung der Grundwasserleiter und wie unterscheidet sich die Belastung der einzelnen Grundwasserleiter?

Herr Wörmann beantwortet die Anfrage wie folgt (**die schriftliche Antwort ist zusätzlich in das Informationssystem eingestellt**):

Verwiesen wird auf die Behandlung des Themas in früheren Sitzungen und in den BV:

- Antrag der CDU-Fraktion, Informationsvorlage der Verwaltung mit der Drucksachen-Nr. 2905/2014 – 2020 „Senner Bäche und Grundwasser“ im AfUK, Mai 2016,
- Anfrage Bündnis 90 Die Grünen zur Nitratbelastung in Bielefeld zur Sitzung des AfUK-Sitzung am 28.02.2017
- Anfrage der CDU Sennestadt zur Nitratbelastung im Bezirk Sennestadt

für die Sitzung der BV am 6. April 2017

Die Hydrogeologie in Bielefeld ist mit seinen 3 geologischen Einheiten Senne, Teutoburger Wald und Herforder Liasmulde außerordentlich vielfältig und inhomogen. Daraus resultiert auch eine Vielzahl von unterschiedlichen Grundwasserleitern, so dass die Frage nicht wie gestellt beantwortet werden kann. Generell ist das oberflächennahe Grundwasser höher mit Nitrat belastet als Tiefengrundwasser. Wo trennende bindige Schichten vorhanden sind wie überwiegend im Süden der Stadt, ist Grundwasser unterer Stockwerke besser geschützt. Trennschichten sind wiederum nicht verlässlich, weil sie durch sogenannte hydraulische Fenster, deren Lage und Größe oftmals nicht bekannt sind, unterbrochen sein können. Im Teutoburger Wald ist die Hydrogeologie aufgrund des Ausstreichens der Erdschichten am Hang und der teilweise karstigen Strukturen am uneinheitlichsten. Schwierig ist oftmals zu beurteilen, wie sich ein Stoffeintrag im Grundwasser strömungstechnisch verhält.

Der sandige Porengrundwasserleiter in der Senne mit seiner bis zu 35 m Mächtigkeit und seinen lokal wie temporär hohen Grundwasserständen kann generell als gefährdet eingestuft werden. Dennoch fördern die Stadtwerke Bielefeld in der Senne auch aufgrund des hohen Dargebotes an 5 Bielefelder Wasserwerken Grundwasser zur Trinkwassergewinnung aus einer Tiefe zwischen 20 m und 30 m. Die Nitratgehalte liegen hier innerhalb der Wasserschutzgebiete bei etwa 25 mg/l und somit weit unterhalb des gesetzlichen Grenzwertes von 50 mg/l. Die Wasserschutzgebiete und die Wasserkooperation sind für die Qualitätssicherung entscheidend.

Die Ergebnisse des Frühjahr Monitorings werden aufbereitet und nach den Sommerferien im AfUK vorgestellt. Damit werden dann alle bisher in diesem Zusammenhang beantworteten Fragen des AfUK und der BV ergänzt und aktualisiert.

– Der Ausschuss nimmt Kenntnis. –

Zu Punkt 3.4

Nitratwerte
(Anfrage der CDU-Fraktion vom 02.05.2017)

Beratungsgrundlage:
Drucksachenummer: 4765/2014-2020

Text der Anfrage:

Frage:

An welchen Messstellen wurden im Südwesten Bielefelds erhöhte

Nitratwerte festgestellt und wie hoch sind an diesen Messstellen die ermittelten Werte?

1. Zusatzfrage:

Zu welchen Untersuchungsergebnissen kommt die Verwaltung bei der zu den Messstellen in unmittelbarer Nähe liegenden Hauswasserbrunnen?

2. Zusatzfrage:

Zu welchen gemeinsamen Ergebnissen kommt die Verwaltung in der Kooperation zwischen Wasserwirtschaft, Landwirtschaft und Umweltamt Bielefeld?

Herr Wörmann beantwortet die Anfrage wie folgt **(die schriftliche Antwort ist zusätzlich in das Informationssystem eingestellt):**

Verwiesen wird auf die Behandlung des Themas in früheren Sitzungen und in den BV:

- Antrag der CDU-Fraktion, Informationsvorlage der Verwaltung mit der Drucksachen-Nr. 2905/2014 – 2020 „Senner Bäche und Grundwasser“ im AfUK, Mai 2016,
- Anfrage Bündnis 90 Die Grünen zur Nitratbelastung in Bielefeld zur Sitzung des AfUK-Sitzung am 28.02.2017
- Anfrage der CDU Sennestadt zur Nitratbelastung im Bezirk Sennestadt für die Sitzung der BV am 6. April 2017

zur Frage:

Im Bielefelder Stadtgebiet werden (verstärkt in den Wasserschutzgebieten) regelmäßig etwa 100 Grund- u. Rohwassermessstellen auf Nitrat untersucht. Außerhalb der Wasserschutzgebiete wird dieses aufgrund der in Bielefeld untergeordneten Nitratproblematik nur vereinzelt durchgeführt. So konnten in Dalbke, Eckardtsheim, Bekelheide, Windflöte und Holtkamp in den vergangenen Jahren zumindest temporär erhöhte Belastungen oberhalb des gesetzlichen Grenzwertes für Trinkwasser (50 mg/l) von bis zu 100 mg/l festgestellt werden. Im Rahmen des regelmäßigen Grundwassermonitorings des Umweltamtes werden nun im Frühjahr 2017 die Nitratwerte an 50 Messstellen auch in diesen Bereichen aktualisiert. Die Ergebnisse werden nach den Sommerferien mitgeteilt.

zur Zusatzfrage 1:

Ein Abgleich zwischen Grundwassermessstellen und Trinkwasserbrunnen wird mit Vorliegen der aktuellen Analyseergebnisse vorgenommen. Aktuelle Daten werden somit wie zu Punkt 1 auch nach den Sommerferien vorgestellt.

zur Zusatzfrage 2:

Die Wasserkooperation Bielefeld-Herford ist ein freiwilliger Zusammenschluss der Land- und Wasserwirtschaft mit dem Ziel, das Grundwasser in Wasserschutzgebieten zu schonen und damit auch die Nitratgehalte im Grundwasser langfristig zu senken. Hierzu stellen die Wasserversorgungsunternehmen beispielsweise Fördergelder für u.a. Beratung und Entschädigungszahlungen zur Verfügung. Das Umweltamt nimmt an den regelmäßigen Kooperationssitzungen ohne Stimmrecht teil. Gemeinsame schriftliche Vereinbarungen oder Statements werden nicht formuliert.

– Der Ausschuss nimmt Kenntnis. –

...

Zu Punkt 4 **Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen**

– keine –

-.-.-

Zu Punkt 5 **Anträge**

– keine –

-.-.-

Zu Punkt 6 **Entwicklung der Elektromobilität**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4738/2014-2020

Folgende Anfragen sollen mitbehandelt werden:

A) Förderung der Elektromobilität
(Anfrage der Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion vom 12.01.2017)

Text der Anfrage:

Die Innenstadt ist in besonderem Maße Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr ausgesetzt. Elektromobilität kann einen guten Beitrag leisten, um im Bereich Luft und Lärm Entlastung zu schaffen. Um hier Anreize zu schaffen, wurde im Rahmen des 800jährigen Stadtjubiläums von der damaligen Ampelkoalition die Frage gestellt, inwiefern ermäßigtes Parken für Elektrofahrzeuge eingeführt werden könnte. Das Amt für Verkehr antwortete 2014, dass es für ein derartiges Vorgehen keine rechtliche Grundlage gäbe und Ausnahmen nur für Anwohner und Schwerbehinderte vorgesehen seien.

Mittlerweile hat sich die Rechtslage geändert: Aufgrund der Änderung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) in 2015 können Behörden Elektrofahrzeuge privilegiert behandeln, entweder auf für sie eigens ausgewiesenen Parkflächen, im Halte- und Parkverbot oder eben durch gebührenfreies Parken.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Anfrage:

Förderung der Elektromobilität

Aufgrund der veränderten Gesetzeslage ergeben sich neue Handlungsspielräume.

Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, ermäßigtes, bzw. kostenfreies Parken für Elektrofahrzeuge in Bielefeld einzuführen?

Zusatzfragen:

1. Bei den Ladesäulen für Elektrofahrzeuge am Rathaus gibt es vier Steckdosen – allerdings nur zwei Parkplätze. Oftmals werden hier „Knöllchen“ verteilt, wenn die Autos geladen werden und nicht auf der vorgeschriebenen Fläche stehen. Zudem sind die Ladeparkplätze nicht ausschließlich den Elektrofahrzeugen vorbehalten und oftmals von Benzinern besetzt. Welchen Vorschlag hat die Verwaltung, an dieser Stelle eine gute Lösung zu Gunsten der Förderung der Elektromobilität zu schaffen?
2. Was kann die Stadt selber außerdem tun, um die Elektromobilität vor Ort zu fördern?

B) Förderkulisse für den Ausbau einer Ladesäulen-Infrastruktur (Anfrage der CDU-Fraktion vom 16.01.2017)

Text der Anfrage:

Welche Förderkulisse steht für den Ausbau einer Ladesäulen-Infrastruktur für Elektrofahrzeuge aller Art zur Verfügung?

Zusatzfrage:

Auf welche Fördermöglichkeiten greift die Stadt bzw. die Stadtwerke schon zurück?

Frau Ritschel erklärt, dass die Vorlage als Zwischenbericht zu betrachten sei. Ziel sei zu schauen, welche Beiträge zur Unterstützung der E-Mobilität aus städtischer Sicht möglich sind. Dazu gehört u. a. die schrittweise Erhöhung des Anteils der E-Fahrzeuge im städtischen Fuhrpark. Für die Ladesäuleninfrastruktur sind dagegen die Stadtwerke Bielefeld als Netzbetreiber ein maßgeblicher Partner.

Herr Kracht erläutert einleitend, dass Deutschland erst spät in die E-Mobilität eingestiegen sei und sich die Autoindustrie erst ordnen müsse. Die zögerliche bisherige Entwicklung spiegele sich bei der Ladeinfrastruktur wider. U. a. stelle sich die Frage nach künftiger Anpassung der Ladeinfrastruktur, wenn es E-Autos mit einer Reichweite von 600 bis 700 km gebe, wobei zu berücksichtigen sei, dass Reisende Schnellladesäulen benötigen, da 4 bis 8 Stunden Ladezeit an normalen Ladesäulen nicht praktikabel sind.

Zu überlegen sei auch, in welche Technik zu investieren sei. Es gebe verschiedene Anbieter und Systeme für Ladesäulen.

Herr Gervers informiert mit einer Präsentation zur Vorlage (siehe Anlage zum Protokoll).

Zur Anfrage der Linken mit Bezug auf die BV Jöllenbeck erläutert Herr Kracht, dass alle vorgeschlagenen Standorte eingehend auf Eignung,

aber auch auf Wirtschaftlichkeit geprüft würden. Am besten würde der Standort am Niederwall angenommen. Dezentrale Ladestationen wie von den Bezirksvertretungen Jöllenbeck, Dornberg und Senne angeregt, könnten unter Wirtschaftlichkeitsaspekten erst zu einem späteren Zeitpunkt berücksichtigt werden. Betriebliche Standorte wären aufgrund der Bedarfslage gegenwärtig nicht angezeigt, die Stadtwerke würden die Entwicklung dahingehend aber weiter beobachten.

Herr Stiesch erkundigt sich, welche technischen Voraussetzungen für die Infrastruktur vorliegen müssten.

Herr Kracht erläutert, dass eine Ladesäule 22 kW benötige, die Schnellladesäule 50 kW bis 100 kW. Diese Leistung stehe nicht ohne Weiteres an jedem Punkt des Stromnetzes zur Verfügung, darum müsse individuell geprüft werden, ob die Leistung geliefert werden könne. Im öffentlichen Raum sei es nicht sinnvoll, ein Auto 8 bis 10 Stunden zu laden und damit die Ladesäule und den Parkplatz für diesen Zeitraum zu blockieren.

Herr Hahn dankt für den Vortrag. Sicherlich sei die Bereitstellung von Ladesäulen kompliziert, eine Umstellung weg von Verbrennungsmotoren im Hinblick auf den Klimawandel jedoch unabdingbar. Wichtig sei, dass die Fahrzeuge bezüglich des Preises und der Reichweite verbessert würden. Hier müsse ein Druck auf die Industrie erfolgen. Es sei auch ein Übel, E-Fahrzeuge mit Atomstrom zu betreiben, dies müsse mit regenerativem Strom erfolgen. Seiner Meinung nach seien 164 E-Fahrzeuge in Bielefeld noch zu wenig.

Herr Lange greift auf, dass die Bundesregierung bis 2020 1 Mio. E-Fahrzeuge plane. In Bielefeld müssten es demnach 5.000 bis 6.000 Fahrzeuge bis 2020 werden. Dem stehe auch die fehlende Infrastruktur entgegen. Fraglich sei, inwieweit die Stadtwerke mit Start-ups zusammen arbeiteten und wie das Zusammenspiel funktioniere.

Herr Frischemeier hält das von den Stadtwerken bereits betriebene Contracting für eine gute Idee. Da die normalen Ladesäulen weniger attraktiv seien, sollte eher auf Schnellladesäulen gesetzt werden. Daher sei entscheidend, ob die bestehenden Säulen zukunftsfit sind und bereits auf Ökostrom setzten.

Herr Kracht bestätigt, dass bereits jetzt schon alle Säulen auf Ökostrombasis betrieben werden. Alle würden die Fördervoraussetzungen erfüllen (öffentlich zugänglich, keine zeitlichen Begrenzungen). Eine Ausnahme bilde hier noch eine Altsäule, die aber umgerüstet werde.

Contracting werde immer mehr nachgefragt, unter anderem durch Autohäuser.

Bislang gebe es nur eine Schnellladesäule, da die Investitionen für diese mit 30.000 bis 35.000 € sehr viel höher liegen als für normale Ladesäulen mit 4.000 bis 5.000 €. Zu bedenken sei auch, dass nicht alle E-Fahrzeuge schnellladefähig sind. Zudem können sich bei mehreren Schnellladepunkten Probleme mit der Netzlast ergeben.

Mit Start-ups bestünden Kontakte, oft seien die Investitionskosten für diese jedoch zu hoch.

Für Herrn Schmelz ist die E-Mobilität eine Investition in die Zukunft. Andere Länder seien hier vorbildlich. Fraglich sei, ob bei Baumaßnahmen auf die Verlegung leistungsstärkerer Stromleitungen Wert gelegt werde. Interessant sei auch der Preis für eine private Ladesäule. Für die Einbindung in Förderprojekte möchte Herr Schmelz wissen, ob es ein Zeitlimit zur Realisierung gebe.

Herr von Spiegel hält ein kostenfreies Laden in der Innenstadt für problematisch. Zudem merkt er an, dass Besitzer von Photovoltaik-Anlagen ihre Autos als Stromspeicher nutzen können.

Herr Spalek stellt die Sinnhaftigkeit von Ladesäulen in der Innenstadt grundsätzlich in Frage und hält die Investitionen für übertrieben.

Herr Grün findet die Entwicklung spannend. Ein wesentlicher Punkt sei, zukünftig daheim laden zu können. Bei einer Reichweite der neueren Autos von bis zu 600 km sei ein Laden Zuhause ausreichend.

Herr Kracht fasst zusammen, dass das normale Laden über Nacht Zuhause möglich sei, Schnellladen jedoch nicht. Die Idee der Einrichtung von Ladepunkten an Laternenpfählen habe sich aus technischen Gründen nicht durchgesetzt (Netzkapazität, Strom nur bei eingeschalteter Straßenbeleuchtung).

Herr Lufen gibt zu bedenken, dass Preis und Reichweite der Fahrzeuge marktentscheidend seien. Leider sei in Deutschland über Jahre die Entwicklung verschlafen worden. Er fragt nach, ob die Stadt Haushaltsmittel für die E-Mobilität eingeplant habe.

Herr Lange kritisiert, dass sich der AfUK sich 2013 mit dem Thema beschäftigt habe und seitdem nur wenig passiert sei. Die Nachfrage sei da, der Stadt fehle das Konzept. Auch eine EU-Förderung solle genutzt werden.

Herr Stiesch ist gegen eine Freigabe der Busspuren für Elektroautos. Zu bedenken sei auch, wie lange die Rohstoffe für die Akkus noch reichen. Es stelle sich die Frage nach anderen Antriebsstoffen, zum Beispiel nach wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen. Als bessere Alternative zum PKW seien jedoch immer noch Bus, Bahn und Rad zu sehen.

Herr Schmelz erkundigt sich, auf welchen Zeitraum die sechs zusätzlichen Ladesäulen zu sehen seien und was ein privater Ladeanschluss im Haus koste.

Herr Kracht teilt mit, dass die sechs zusätzlichen Ladesäulen wohl noch in 2017 zu realisieren seien. Ein Ladepunkt Zuhause sei ab 500 € zu bekommen.

Frau Ritschel führt aus, dass keine zusätzlichen Haushaltsmittel für E-Autos zur Verfügung stünden. Die Mehrkosten für diese Technologie sei durchaus ein Hindernis angesichts der Haushaltslage. Grundsätzlich werde nach dem AfUK-Beschluss verfahren, dass jährlich ein E-Fahrzeug beschafft werde.

In ihrem Dezernat wären im Umweltamt, im UWB und im Gesundheitsamt insgesamt vier Elektro-PKW im Betrieb. Sie würden abends bzw. über Nacht geladen. In einigen Bereichen seien E-Fahrzeuge von Vorteil, so zum Beispiel beim Einsatz auf Friedhöfen. Zurzeit sei kein EU-Förderprogramm bekannt, nur die Förderkulisse des Bundes. Umsetzungsprobleme gebe es auch in anderen Städten. Das Mobilitätsverhalten müsse bedarfsgerechter auf die unterschiedlichen Mobilitätsformen angepasst werden. Das betriebliche Mobilitätsmanagement stelle darauf ab. Es müsse auch über Pedelecs nachgedacht werden.

Herr Rüsing erbittet alle zwei Jahre einen Sachstandsbericht zum Thema.

– Der Ausschuss nimmt Kenntnis. –

Die Präsentation ist als Anlage Bestandteil dieser Niederschrift.

-.-.-

Zu Punkt 7

Ortsteilentwicklung Babenhausen / Dornberg
-- Sachstand, Bericht und weiteres Vorgehen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 4607/2014-2020

Als Gäste sind die Herren Seidel vom Büro CITYFÖRSTER, Hannover und Böttger vom Büro urbanegestalt, Köln anwesend.

Herr Meyerhoff (Bauamt) berichtet zur Vorlage.

Im StEA sei unter Berücksichtigung eines Änderungsantrages folgender Beschluss gefasst worden:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Sachstand / den vorliegenden Bericht zur Ortsteilentwicklung Babenhausen / Dornberg - Anlass und Vorgehen, Phase 01 „Positionsbestimmung“ und Phase 02 „Zielfindung“ – zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage des o.g. Berichtes eine öffentliche Veranstaltung / einen Bürgerdialog vorzubereiten und durchzuführen und nach erfolgtem Bürgerdialog zu berichten.

Das Ortsteilentwicklungskonzept soll auch in den weiteren Arbeitsphasen in der Arbeitsgruppe Stadtteilentwicklung der Bezirksvertretung Dornberg erarbeitet werden; die Zuständigkeitsordnung der Stadt Bielefeld ist zu wahren.

Herr Hahn lobt die sehr gute Ausarbeitung, kritisiert aber den hohen Landschaftsverbrauch, der eigentlich reduziert werden sollte. Auch wenn es sich lediglich um ein Leitbild handele, so entwickle dies doch eine normative Kraft.

Die Bevölkerungswachstumsprognosen seien zunächst abenteuerlich gewesen. Inzwischen seien die Zahlen von Neubürgern nach unten korrigiert worden. Benötigt würden Sozialwohnungen, nicht Einfamilienhäuser.

Zur Kritik an dem Konzept: Es wurden keine Verkehrsbeziehungen in die Innenstadt betrachtet. Der jetzt schon morgendliche Stau werde sich nicht verbessern mit neuen Wohngebieten. Problematisch sei auch, dass die

Baugebiete dort erst in vielen Jahren realisierbar würden. Wichtiger seien Gebiete wie der alte Containerbahnhof und die Kasernen.

Herr Schmelz fragt die Herren Seidel und Böttger, ob sie üblicherweise nur Aufträge erhalten, die zu einem Flächenverbrauch führen, oder auch solche zur Innenstadtverdichtung. Umweltfreundliche Verkehrskonzepte seien ebenfalls dringlich. Er fragt, ob ein Modal Split von 70/30 schon mal realisiert worden sei.

Herr Seidel teilt mit, dass sein Büro eine Innenstadtentwicklung in Freiburg begleitet habe. Ein schnelles Bauen gelinge jedoch häufig nur „auf der Grünen Wiese“. Eine Verdichtung in vorhandenen Gebieten müsse langfristig angegangen werden. Zu beachten sei jedoch nicht nur die Verdichtung, sondern auch die soziale Infrastruktur und die Nahversorgung. Das betrachtete Gebiet, biete ein hohes Potenzial.

Herr Kleinesdar weist darauf hin, dass die Vorlage in der Bezirksvertretung Dornberg sehr intensiv behandelt worden sei und ein zufriedenstellendes Ergebnis herausgekommen sei. Ein einheitliches Konzept sei das Ziel gewesen. Nunmehr sei eine öffentliche Veranstaltung durchzuführen.

Herr Spalek verweist auf die explodierenden Mieten, neuer Wohnraum sei dringend erforderlich. Die Innenstadtverdichtung stoße an ihre Grenzen. Das Gebiet sei wichtig für Firmen, damit die Stadt nach vorne komme.

Herr von Spiegel kritisiert, dass sich die Planung nicht an die ehemals aufgestellten Planungsgrundsätze halte. Das Gebiet sei vergleichbar mit der Johannesbachau und daher sei es enttäuschend, dass darüber nachgedacht werde, das Gebiet zuzubauen, zumal dort die erforderliche Infrastruktur fehle. Er nennt Senne als positives Beispiel. So gebe es dort 93 ha Baulücken und Abrundungen die zunächst bebaut werden könnten. Wichtig sei auch, in die Höhe zu bauen, um Flächenverbrauch zu verhindern. So biete ein 12-Familienhaus mehr Grün rings herum als 12 Einfamilienhäuser.

Herr Gödde bedankt sich für das umfangreiche Werk und lobt die Bürgerbeteiligung.

Die Herren Seidel und Böttger bedanken sich für die Diskussion. Das Verfahren sei so angelegt, dass die Diskussion eine Grundlage sein kann. Ein Modal Split von 70:30 zeige, wo der Schwerpunkt liege und sei ein konzeptionell zeitgemäßes Ziel.

Der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz nimmt den Sachstand / den vorliegenden Bericht zur Ortsteilentwicklung Babenhausen / Dornberg - Anlass und Vorgehen, Phase 01 „Positionsbestimmung“ und Phase 02 „Zielfindung“ – zur Kenntnis.

*Herr Rüsing übergibt den Vorsitz
an Herrn Julkowski-Keppler.*

-.-.-

Zu Punkt 8

Ergebnisse der Überflutungsprüfung Weser-Lutter

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4659/2014-2020

Frau Hauptmeier-Knak (UWB) berichtet zur Vorlage.

Herr Schmelz erkundigt sich, wie die Konsequenzen für den Hotspot 2 bei einem 100jährigen Hochwasser wären, ob etwa durch Ampelregelung die Ein- und Ausfahrt gesperrt würde.

Herr Thole erinnert daran, dass seine Fraktion bereits bei der Diskussion über die Luttersanierung einschließlich Rückhaltebecken auf die Situation hingewiesen habe. Er gehe davon aus, dass der nächste Bericht 2019 vorgelegt werde. Seine Fraktion habe zu dem Thema eine andere Meinung und sehe es so, dass bei anderen Varianten das Risiko für die Ravensberger Straße geringer gewesen wäre.

Frau Ritschel bestätigt, dass ein erneuter Bericht im Jahr 2019 vorgelegt werde. Sie weist nochmals darauf hin, dass es sich um ein formalisiertes Verfahren unter Federführung der Bezirksregierung handele.

Frau Hauptmeier-Knak antwortet Herrn Schmelz, dass der UWB mit dem Amt für Verkehr hinsichtlich einer Verkehrsregelung im Gespräch sei.

– Der Ausschuss nimmt Kenntnis. –

-.-.-

Zu Punkt 9

Erlass einer ordnungsbehördlichen Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmalen für im Zusammenhang bebaute Ortsteile und den Geltungsbereich von Bebauungsplänen im Gebiet der Stadt Bielefeld (Naturdenkmalverordnung)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4319/2014-2020/1

Herr Kleinesdar erkundigt sich, weshalb der Findling an der Theesener Straße ein Naturdenkmal sei, obwohl dies nicht sein ursprünglicher Platz sei, sondern er nachträglich dort hingebracht worden sei.

Herr Rüsing berichtet von einem Brief eines Bürgers an seine Fraktion, in dem die nicht optimale Kommunikation mit der Verwaltung beklagt werde.

Herr Schmelz teilt mit, dass die Bezirksvertretung Sennestadt die Düne am Keilerweg aufnehmen wollte.

Herr Wörmann erläutert den Hintergrund des von Herrn Rüsing erwähnten Schreibens. Es gehe dabei um ein bereits seit Jahren bestehendes Naturdenkmal, durch das sich die Anwohner des Nachbargrundstücks belastet fühlen (Laubfall und Schattenwurf). Mit dem Beschwerdeführer habe es eine intensive Kommunikation gegeben. Die von ihm eingeforderte Entscheidung sei jedoch noch nicht möglich, da das Verfahren zu den Einwendungen noch nicht abgeschlossen sei. In der Vorlage sei die Stellungnahme der Verwaltung nachzulesen. Ein Konsens sei in diesem Fall nicht möglich gewesen.

Herr Becker führt dazu ergänzend aus, dass ein Rückschnitt des betreffenden Baumes bereits vor einigen Jahren passiert sei und für dieses Jahr erneut vorgesehen sei. Findlinge seien oftmals geschützt, obwohl sie nicht mehr an ihrem Fundort lägen. Es komme lediglich auf den Stein an sich an, ob dieser ein Naturdenkmal sei.

Bezüglich der Düne berichtet Herr Wörmann von der Diskussion in der Bezirksvertretung Sennestadt. Schließlich sei eine einstimmige Enthaltung erfolgt. Wie im AfUK vor einigen Jahren bereits berichtet, gebe es eine Vielzahl von Dünen, bei denen keine Notwendigkeit bestehe, sie unter Naturdenkmalschutz zu stellen. Dies sei vom Verfahren her auch für die aktuelle Fortschreibung der Verordnung nicht mehr möglich.

Herr Spalek kritisiert am Beispiel des strittigen Falles an der Gaudigstr. die erheblichen Belastungen, die für Bürgerinnen und Bürger mit einem Naturdenkmal einhergehen können. Hier werde aus seiner Sicht die Bürokratie ohne Rücksicht auf mögliche Eigentumsschäden durchgezogen. Zudem seien die Kriterien für die Bewertung eines Naturdenkmals nicht erkennbar.

Herr von Spiegel erwidert, dass Eigentum verpflichte.

Herr Schmelz erkundigt sich, aus welchem Grund sieben Bäume als Naturdenkmal entfallen.

Herr Wörmann erklärt, dass der Eigentümer oder die Eigentümerin eines Naturdenkmals auch entlastet würde, weil die Stadt die Verkehrssicherungspflicht mit erforderlichen Pflegemaßnahmen übernehmen müsse..

Herr Becker erläutert, dass die Kriterien für die Unterschutzstellung im Detail und die objektive Umsetzung von den Fachverwaltungen entwickelt und dokumentiert würden. Es gebe keine unmittelbaren gesetzlichen Vorgaben. Eine Ausweitung der Denkmalliste scheitere oft an den finanziellen Mitteln im Hinblick auf den entsprechenden Haushaltsansatz. Von den sieben Bäumen, die es weniger seien, mussten fünf aus Verkehrssicherheitsgründen beseitigt werden; weitere zwei seien abgängig. Es habe keine illegalen Fällungen gegeben.

Sodann fasst der Ausschuss den folgenden

B e s c h l u s s :

Der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld die Naturdenkmalverordnung einschließlich des Verzeichnisses der Naturdenkmale sowie über die eingebrachten Anregungen und Bedenken gemäß den beigefügten Anlagen zu beschließen.

– einstimmig beschlossen –

Zu Punkt 10

Entscheidung über den Widerspruch des Naturschutzbeirates zur Erteilung einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Ziffer 1 Bundesnaturschutzgesetz für die Inanspruchnahme des gesetzlich geschützten Biotops GB-3916-0008 im Bereich der Dürerstraße / Grünwaldstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 4624/2014-2020

Die SPD-Fraktion hatte im Vorfeld der Sitzung für die Koalition 1. Lesung beantragt. Die anderen Ausschussmitglieder schließen sich an.

Herr Wörmann fasst die Hintergründe zusammen: Der Bebauungsplan „Campus Nord“ enthalte die Bedingung, dass eine bauliche Entwicklung nur zulässig sei, wenn die verkehrliche Infrastruktur mit hohem ÖPNV Anteil planerisch gesichert sei. Geplant sei hierfür die Verlängerung der Stadtbahn, deren Trasse über ein geschütztes Biotop verlaufen würde. Eine andere Trassenführung sei eingehend geprüft worden, aber aus technischen Gründen nicht möglich.

Das Umweltamt habe die rechtliche Möglichkeit, eine Befreiung zu erteilen und woanders eine Ausgleichsfläche auszuweisen. Der Naturschutzbeirat habe jedoch dagegen gestimmt. Daher liege die Entscheidung nun bei dem Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz und letztlich bei der Bezirksregierung.

Wenn die Befreiung nicht erteilt würde, dann wäre die Stadtbahnverlängerung wie im B-Plan Entwurf vorgesehen nicht umsetzbar.

Frau Ritschel geht auf den Zeitplan ein. Lt. Herrn Moss solle der Satzungsbeschluss nach der Sommerpause gefasst werden. Somit reiche eine Entscheidung am 13.06.2017.

Frau Hellweg spricht die Ersatzfläche in der Johannisbachaue an und regt

an, diese an anderer Stelle (ortsnäher) zu schaffen, etwa im Gebiet Babenhausen.

Herr Wörmann weist darauf hin, dass eine eingriffsnaher Fläche nicht gefunden wurde, dass ein Vorschlag, wenn er zeitnah genannt werde, aber noch geprüft werden könne.

1. Lesung

Zu Punkt 11 Bericht aus dem Naturschutzbeirat

– kein Bericht –

Zu Punkt 12 Beschlüsse aus vorangegangenen Sitzungen - Bericht der Verwaltung zum Sachstand

Frau Ritschel berichtet von der Arbeitsgruppe zur Fortschreibung des Handlungsprogramms Klimaschutz: Dort stünde zeitnah der erste Termin an.

Herr Julkowski-Keppler weist auf die bereits per E-Mail versandte Einladung hinsichtlich des Projektes Klimanetze hin. Diese findet nach der nächsten Sitzung am 13.06.2017 im Bethel-Raum statt. Es geht an die Fraktionen und Gruppen die Bitte, jeweils eine Person als Kontaktperson zu benennen.

– Der Ausschuss nimmt Kenntnis. –
