

**Niederschrift**  
**über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses**  
**am 06.03.2018**

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus  
Beginn: 17:00 Uhr  
Ende: 20:40 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Lange  
Herr Nolte, Stellv. Vorsitzender  
Frau Steinkröger  
Herr Strothmann  
Herr Thole

SPD

Frau Brinkmann  
Herr Fortmeier, Vorsitzender  
Herr Franz  
Herr Frischeheimer  
Frau Kleinekathöfer

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Godejohann  
Herr Johner  
Herr Julkowski-Keppler

BfB

Frau Pape

Die Linke

Herr Vollmer

Bürgernähe/Piraten

Herr Heißenberg

Beratende Mitglieder

FDP

Frau Binder

Seniorenrat

Herr Scholten, bis 20:00 Uhr

#### Von der Verwaltung

Herr Moss	Beigeordneter Dezernat 4
Frau Thiede	Dezernat 4
Herr Martin	Amt für Verkehr
Herr Klemme	Amt für Verkehr
Herr Spree	Amt für Verkehr
Herr Reidel	Umweltamt
Herr Ellermann	Bauamt
Herr Metzger	Bauamt
Herr Herjürgen	Bauamt

#### Gäste

Herr Drees für den Beirat für Stadtgestaltung

#### Schritfführung

Frau Ostermann Bauamt

#### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Fortmeier begrüßt die Anwesenden zur 37. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Zur Tagesordnung teilt er mit, dass der TOP 25.1 (Erstaufstellung Bebauungsplan „Wohnen auf dem Gebiet der ehemaligen Comeniusförderschule) abgesetzt wird, weil er in der Bezirksvertretung Sennestadt am 01.03.2018 in erster Lesung beraten wurde.

Auf Vorschlag der CDU-Fraktion soll für den TOP 4.3 (Radverkehrsnetz Bielefeld) heute eine 2. Lesung durchgeführt werden, weil es so viele Anregungen aus den Bezirksvertretungen gegeben hat. Der TOP 7 zum Ausbau der Elektromobilität und die Anfrage von TOP 3.2 werden zusammen behandelt.

Die Tagesordnung wird ergänzt um TOP 13.2 (Erneuerung der DB Brücken; hier: Ersatzbusverkehr der Linie 27, Ds-Nr.: 6178/2014-2020/1). Die Vorlage ist als Tischvorlage verteilt.

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden -**

#### Beratungsfolge:

31.2, 27, 28, 29, 31, 32, 34, 36, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 3.2, 8ff.

## Öffentliche Sitzung:

### Zu Punkt 1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 36. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 30.01.2018

#### Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 30.01.2018 (Nr. 36) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- einstimmig bei zwei Enthaltungen beschlossen -

-:-

### Zu Punkt 2 Mitteilungen

#### Zu Punkt 2.1 Abrechnungen nach KAG

##### Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6120/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-:-

#### Zu Punkt 2.2 Verbundforschungsprojekt "KlimaNetze"

Mitteilung des Umweltamtes:

*Hier: Aktueller Stand des Forschungsprojektes*

*Bielefeld ist seit Oktober 2016 Verbundpartner in dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Verbundforschungsprojekt „KlimaNetze“. In dem Projekt geht es darum, das Zusammenwirken von Aktiven im und für den Bielefelder Klimaschutz zu untersuchen und ganz konkret zu verbessern.*

*Der Stadtentwicklungsausschuss wurde über das Projekt bereits am 05.12.2017 per Mitteilung über Zwischenergebnisse informiert.*

*Im Rahmen dieses Forschungsprojektes können zwei Projekte umgesetzt werden, die das Zusammenwirken von Personen und Organisationen verbessern und die den Klimaschutz in Bielefeld voranbringen. Diese Projekte werden vom Forschungsteam „KlimaNetze“ unterstützt und wissenschaftlich ausgewertet.*

*Auf einer **Auswahl-Werkstatt** am 2. Februar 2018 standen fünf Projektideen zur Abstimmung. Neben den Projektpräsentationen wurde der Meinungsbildungsprozess durch einen interaktiven Projektrundgang und eine abschließende Podiumsdiskussion unterstützt. Die TeilnehmerInnen der Werkstatt haben folgende zwei Projekte zur Umsetzung ausgewählt:*

**(1) Verkehrsräume umverteilen – Verständigungsprozess und Simulation:**

*Am Beispiel der Wilhelmstraße wird erprobt, wie eine Verständigung über die Nutzung des Stadtraumes mit allen Beteiligten in vollem gegenseitigem Respekt erfolgen kann.*

*Ein Aktionstag in der Wilhelmstraße wird genutzt, um herauszukristallisieren, was machbar ist.*

**(2) Mobilitätsnetz Bielefeld**

*Ehrenamtliche Akteure im Bereich umweltfreundlicher Mobilität bündeln ihre Aktivitäten in einem neuen, belastbaren Netzwerk, um in der Summe mehr Wirkung erzeugen zu können.*

*Die ausgewählten Projekte werden bis März 2019 jeweils eine Konzeptions-, eine Umsetzungs- und eine Auswertungsphase durchlaufen. Beide Projektteams sind nach der Auswahl-Werkstatt bereits mit der Konzeptionsphase gestartet, in der die Projektideen weiter konkretisiert und die Umsetzungen detailliert geplant werden.*

*Es ist vorstellbar, dass die Projektteams mit der Politik in Kontakt treten. Für Bielefeld sind diese Projekte eine Chance, wichtige Verbesserungen anzustoßen. Wir bitten Sie daher herzlich, die Anliegen der Projektgruppen wohlwollend zu unterstützen.*

*Weitere Informationen sind der Präsentation zu entnehmen, die am 13.02.2018 im AfUK vorgetragen wurde. Diese finden Sie im Ratsinformationssystem unter dem TOP 7 der oben genannten Sitzung.*

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

-.-.-

**Zu Punkt 2.3**

**Mobilitätsfonds des Bundes und Förderangebote in NRW**

Information des Städtetages Nordrhein-Westfalen:

*(Beschluss des Vorstandes des Städtetages Nordrhein-Westfalen in seiner 317. Sitzung vom 21. Februar 2018)*

**Beschluss:**

- 1. Der Vorstand des Städtetages Nordrhein-Westfalen betont, dass es nach dem zweiten Treffen der Bundeskanzlerin mit Kommunen, Ministerpräsidenten und kommunalen Spitzenverbänden zum Diebstahlthema („2. Kommunalgipfel“) nun um die rasche Umsetzung der Maßnahmen gehen muss. Der Vorstand unterstreicht erneut, dass dies nur als erster Schritt in Richtung Luftreinhaltung und nachhaltige Mobilität gesehen werden kann. Ein einmaliger Fonds kann die notwendige nachhaltige Verkehrsfinanzierung nicht ersetzen.*

2. *Die Ergebnisse an den amtlichen Messstellen, die Eingang in die Berichterstattung des Umweltbundesamtes finden, werden zeigen, ob die eingeleiteten Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte in den Städten führen werden. Auf Grundlage der Messergebnisse und der noch ausstehenden Ergebnisse der Expertengruppe 1 beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird schnell zu entscheiden sein, ob über das vereinbarte Software-Update der Diesel-Pkw hinaus auch eine zügige Hardware- Nachrüstung durch die Automobilindustrie erforderlich sein wird. Der Vorstand erwartet, dass die Bundesregierung darauf hinwirkt, dass die vermutlich erforderlichen Hardware- Nachrüstungen von der Automobilindustrie finanziert werden.*
  
3. *Der Vorstand bekräftigt seine Forderung nach der Einführung einer Regelung zur Kennzeichnung emissionsarmer Dieselfahrzeuge (Blaue Plakette), damit die Städte eventuell von den Gerichten verhängte Fahrverbote praktikabel handhaben und zwischen immissionsärmeren und umweltschädlicheren Fahrzeugen unterscheiden können. Im Falle von Fahrverboten sind geeignete Ausnahmen zu treffen.*
  
4. *Der Vorstand begrüßt die vom Bund im Sofortprogramm vom November 2017 angekündigte Förderung u.a. der Beschaffung von Elektrobussen und die vom Land angekündigte Initiative, die Elektromobilität in NRW mit insgesamt 100 Millionen Euro fördern zu wollen.*  
  
*Auch die vom Bund nunmehr geförderte Nachrüstung von Diesel-Bussen im ÖPNV ab der Euro-Abgasnorm II aufwärts wird begrüßt. Er hält diese Maßnahme jedoch nur für ein mögliches Mittel zur kurzfristigen Verbesserung der Luftqualität. Der Vorstand fordert daher, die Beschaffung von Elektro-Bussen durch das Land ergänzend zu fördern und die Förderung der Anschaffungskosten von Dieselnissen mit Euro VI- Antrieb zum Ersatz älterer Dieselnisse sowie auch ein NRW-spezifisches Programm zur Förderung von Wasserstoffbussen zu prüfen. Zudem sind Bund und Land gefordert, die für die angekündigten Sofortmaßnahmen erforderlichen Förderrichtlinien deutlich zügiger zu erlassen.*
  
5. *Der Vorstand stellt fest, dass der Bund die Möglichkeit der Kumulierung von Bundes- und Landesförderung eingeräumt hat. Er fordert daher im Rahmen der europarechtlichen Möglichkeiten grundsätzlich Komplementärfinanzierung von Maßnahmen durch das Land. Er weist darauf hin, dass zahlreiche Städte mangels Ressourcen nicht in der Lage sind, Eigenanteile im Rahmen der Förderrichtlinien des Bundes zu mobilisieren.*
  
6. *Der Vorstand begrüßt die Initiative des Landesverkehrsministers zur Gründung eines „Bündnisses für Mobilität“ und erklärt, dass sich der Städtetag NRW hieran beteiligen wird.*

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

## Zu Punkt 2.4

### Mietspiegel 2018

Herr Metzger berichtet zum 21. Mietspiegel, der in enger Zusammenarbeit mit den wohnungswirtschaftlichen Verbänden und der Wohnungswirtschaft entstanden ist. Für die Ermittlung der Daten wurde eine Vollerhebung durchgeführt. Es wurden 7.000 Eigentümer angeschrieben, die insgesamt 7.500 Gebäude haben. Außerdem sind rd. 17.000 Werte und Daten der Wohnungswirtschaft eingeflossen. Insgesamt sind deutliche Steigerungen, insbesondere im Neubaubereich mit bis zu 15 % entstanden. Erstmals habe man jetzt auch einen Wert von über 10 €/m<sup>2</sup>.

Herr Fortmeier berichtet, dass er von Mietern der Wohnsiedlung Wellensiek angeschrieben wurde, die aufgrund des neuen Mietspiegels eine Mieterhöhung befürchten.

Herr Metzger bestätigt, dass diese Problematik in der Arbeitsgruppe für den Mietspiegel besprochen wurde. Dieses betreffe hauptsächlich die 2. Baualtersklasse 1919-1949. Hier hatte man vorher einen Median von 5,31 € und jetzt liegt dieser Wert bei 5,69 €. Er sei der Auffassung, dass die Mieterhöhungen noch im überschaubaren Bereich wären, wenn sie dort stattfinden.

Herr Moss bestätigt, dass der qualifizierte Mietspiegel sehr wohl geeignet ist, die Miete entsprechend zu erhöhen.

Herr Vollmer ergänzt, dass es sich beim Wellensiek um eine gute Wohnlage handelt und daher der obere Wert genommen werden darf. Es gebe inzwischen Wohnungen, wo der Mietpreis bei 7 €/m<sup>2</sup> liegt. Ursprünglich sei diese Siedlung für einkommensschwache Familien geplant gewesen. Er habe erhebliche Probleme mit den Zuschlägen, weil bei den Mittelwerten die Zuschläge bereits enthalten sind. Ihm erschließe sich nicht, was der Gutachterausschuss da gemeint hat.

Herr Metzger erläutert, dass nicht der Gutachterausschuss, der die Wohnlagenkarte herausgegeben hat, sondern ein Institut aus Hamburg den Mietspiegel erstellt hat. Bei diesem Institut handelt es sich um eines der führenden Büros in Deutschland für solche Aufgaben. Die Wohnlagenkarte sei ausdrücklich kein Bestandteil des qualifizierten Mietspiegels.

Herr Moss ergänzt, dass es sich um den Gutachterausschuss des Landes NRW handelt, der bei der Stadt angesiedelt ist und dessen Aufgabe in der Festlegung der Bodenrichtwerte besteht.

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

-.-.-

**Zu Punkt 3**      **Anfragen**

**Zu Punkt 3.1**      **Investitionen in Breitbandausbau;**  
**Anfrage FDP vom 23.02.2018**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6281/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

*Wie hoch sind die geplanten Investitionen von Stadt und Stadtwerken in den Breitbandausbau bis 2020? Aus welchem Etat genau stammen diese Mittel?*

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

*Die Stadt Bielefeld hat Fördermittel im Rahmen des Bundesförderprogramms für den Breitbandausbau beim Bund und beim Land Nordrhein-Westfalen beantragt. Derzeit liegen von Bund und Land NRW vorläufige Förderbescheide in Höhe von insgesamt etwa 15,8 Millionen Euro vor. Die Stadt Bielefeld muss keinen Eigenanteil tragen (100 % Förderung), daher sind keine Haushaltsmittel für den Breitbandausbau vorgesehen. Um einen geeigneten Netzbetreiber für den Infrastrukturausbau und den Netzbetrieb zu ermitteln, wird zurzeit ein Vergabeverfahren durchgeführt. Anschließend müssen die endgültigen Förderbescheide beim Bund und Land NRW beantragt werden und eine Konsultation der Bundesnetzagentur erfolgen.*

*Die von Bund und Land final bewilligten Fördermittel werden direkt an den ausgewählten Netzbetreiber weitergeleitet. Darüber hinaus werden keine städtischen Mittel eingesetzt.*

*Von der Stadtwerke Bielefeld Gruppe wurde auf Anfrage mitgeteilt, dass die SWB Gruppe insgesamt rd. 280 Mio. € in den Breitbandausbau investieren möchte.*

*Die Finanzierung erfolgt u.a. über einen Teil der von der BBVG zur Verfügung gestellten Eigenkapitalstärkung von 75 Mio. €. Darüber hinaus sollen soweit möglich Fördermittel genutzt und Fremdkapital in angemessenem Maß aufgenommen werden. Die SWB erstellt derzeit einen Masterplan für den Gesamtausbau.*

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

-.-.-

**Zu Punkt 3.2**      **Schaltverteiler als Ladesäulen für E-Autos;**  
**Anfrage CDU vom 22.02.2018**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6282/2014-2020

Diese Anfrage wird unter TOP 7 behandelt.

-.-.-

### Zu Punkt 3.3

#### **Gewerbeflächenbedarf:** **Anfrage FDP vom 23.02.2018**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 6283/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

*Welche Flächen (Lage und Größe) wurden in 2017 zur Deckung des Gewerbeflächenbedarfs identifiziert und neu ausgewiesen?*

*Zusatzfrage: Wieviel Hektar Gewerbefläche plant die Verwaltung in 2018 und 2019 auszuweisen?*

Das Bauamt antwortet wie folgt:

*Welche Flächen (Lage und Größe) wurden in 2017 zur Deckung des Gewerbeflächenbedarfs identifiziert und neu ausgewiesen?*

*Im Zuge der Innenentwicklung konnten in den bestehenden Bielefelder Gewerbegebieten in 2017 ca. 10 ha Gewerbeflächen aktiviert und einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Im Flächennutzungsplan (FNP) konnte darüber hinaus durch die Ausweisung von 3,4 ha zusätzlicher Gewerbefläche im Gewerbegebiet Fuggerstraße ein bestehender Standort mit insgesamt 20,1 ha revitalisiert werden. Weiterhin wurde die Erweiterung des Interkommunalen Gewerbegebiets OWL, Teilabschnitt Bielefeld Hellfeld-West, um 2,2 ha angestoßen (FNP-Änderungsbeschluss bzw. Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan am 17.10.2017 im Stadtentwicklungsausschuss). Die gewerbliche Baufläche im Interkommunalen Gewerbegebiet soll damit auf eine Gesamtgröße von 22,2 ha vergrößert werden.*

*Zusatzfrage: Wieviel Hektar Gewerbefläche plant die Verwaltung in 2018 und 2019 auszuweisen?*

*Derzeit sind etwa fünf Flächen mit jeweils ca. 8 bis 13 ha Flächengröße für eine gewerbliche Entwicklung in der Vorbereitung. Es handelt sich dabei überwiegend um Flächen, die im FNP bereits als Gewerbliche Baufläche dargestellt sind, aber nicht über verbindliches Planungsrecht verfügen, um gewerbliche Siedlungsflächenreserven ohne verbindliches Planungsrecht im Regionalplan und um zu reaktivierende Brachflächen. Für die Flächen sind verschiedene Aspekte wie verkehrliche Erschließung, Grundstücksankauf, fehlende landwirtschaftliche Tauschflächen oder entgegenstehende Darstellungen des Regionalplans noch in der Klärung. Eine Aussage zum konkreten Umsetzungszeitpunkt ist daher derzeit noch nicht möglich.*

*Darüber hinaus erarbeitet die Verwaltung in Zusammenarbeit mit dem Fachgutachter Dr. Kahnert / Büro für Gewerbeplanung und Stadtentwicklung für die weiteren – noch nicht durch Bauleitplanung gesicherten –*

*regionalplanerischen Siedlungsreserven mit gewerblicher Perspektive (GIB) strukturelle Nutzungskonzepte zur Profilierung. In diesem Zusammenhang soll auch die Verfügbarkeit bzw. Aktivierbarkeit geprüft werden. Damit wird der Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses im Zusammenhang mit den Empfehlungen zur zukünftigen Bielefelder Gewerbeflächenpolitik umgesetzt (27.06.2017, Drucksachen-Nr. 3888/2014-2020). Auf dieser Grundlage soll über die weitere Flächenentwicklung und die Einleitung von Bauleitplanverfahren entschieden werden.*

*Ferner arbeitet die WEGE mbH in Zusammenarbeit mit dem o.g. Fachgutachter und der Verwaltung an der Mobilisierung von weiteren Flächenreserven privater Eigentümer in den bestehenden Bielefelder Gewerbegebieten. Auf der Grundlage einer (erneuten) Ansprache der Eigentümer werden derzeit die Aktivierungs-/Vermarktungsbereitschaft geprüft und Aktivierungshemmnisse vertiefend geklärt. Darauf aufbauend sollen weitere Maßnahmen und Handlungsansätze zur Innenentwicklung bestimmt werden. Auch hiermit wird der Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses im Zusammenhang mit den Empfehlungen zur zukünftigen Bielefelder Gewerbeflächenpolitik umgesetzt.*

*Ein weiterer Baustein zur Entwicklung von Gewerbeflächen ist die Identifizierung von Potenzial- und Suchräumen für die zukünftige Siedlungsentwicklung und deren Vorabstimmung, die als kommunaler Fachbeitrag in den Prozess zur Neuaufstellung des Regionalplanes OWL eingebracht werden sollen. Eine dezernatsübergreifende Arbeitsgruppe der Verwaltung untersucht unter Beteiligung der WEGE mbH und des o.g. Fachgutachters das gesamte Stadtgebiet auf potenziell geeignete Bereiche für eine zukünftige gewerbliche Nutzung (sog. Suchräume). Nach Vorbereitung durch die Verwaltung sollen die Suchräume politisch beraten werden.*

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

---

#### **Zu Punkt 3.4**

#### **Wegfall von Parkplätzen; Anfrage FDP vom 23.02.2018**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6284/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

*Wie viele öffentliche Parkplätze sind aus welchem Grund jeweils in den Jahren 2016 und 2017 im gesamten Stadtgebiet weggefallen?*

*Zusatzfrage: Wie viele Parkplätze werden aus welchem Grund nach aktuellem Planungsstand voraussichtlich in 2018 weggefallen?*

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Die Straßenverkehrsbehörde hat in den Jahren 2015 bis 2018 mit Blick auf

- die erforderliche Durchfahrbreite für Feuerwehr- und Rettungseinsätze,
- notwendige Aufstell- und Bewegungsflächen sowie
- die Schwenkbereiche für den Einsatz der Kraftfahrdrehleiter

die Situation des ruhenden Verkehrs in acht Wohnquartieren und vereinzelt auch in weiteren Straßen/Straßenabschnitten im Stadtgebiet überprüft.

Die verkehrsregelnden Maßnahmen zur Sicherung der erforderlichen Durchfahrbreite haben die vorher bestehenden Regelungen nicht verändert, da nach § 12 Abs. 1 StVO an engen Straßenstellen das Halten unzulässig ist. Die Straßenverkehrsbehörde hat hier das ohnehin schon bestehende gesetzliche Haltverbot nur verdeutlicht; nach den Regelungen der StVO legal nutzbare Parkplätze sind hier nicht entfallen. In Bereichen, in denen das möglich war, hat die Straßenverkehrsbehörde durch entsprechende Markierungen auf den Gehwegen das auch schon im Vorfeld praktizierte Parken auf Gehwegen legalisiert.

Da für die erforderlichen Aufstell- und Bewegungsflächen ganz überwiegend Kreuzungs-/Einmündungsbereiche und Zufahrten genutzt wurden, sind hierfür in nur sehr geringem Umfang Stellplätze entfallen. Lediglich in Münz- und Mittelstraße sind zur Sicherung der Einsatz- und Schwenkbereiche der Kraftfahrdrehleiter insgesamt ca. 30 baulich angelegte Stellplätze entfallen.

Die tatsächliche Umsetzung der angeordneten Maßnahmen durch den Umweltbetrieb erfolgte ganz überwiegend in den Jahren 2016 und 2017. Die noch ausstehenden Beschilderungs- und Markierungsarbeiten werden im ersten Halbjahr 2018 abgeschlossen sein.

In der Stapenhorststraße sind im Jahr 2017 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer insgesamt 11 Stellplätze entfallen, da die erforderlichen Mindestbreiten und Abstände nicht eingehalten werden konnten.

Weitere Parkraumbilanzen sind nicht aufgestellt worden.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-:-:-

Zu Punkt 3.5

**Gewerbeentwicklung nach C2C;**  
**Anfrage Bündnis 90/Die Grünen vom 26.02.2018**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6289/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

*Welche konkreten Maßnahmen aus dem C2C BIZZ Projekt wurden bzw. werden im Gewerbegebiet Hellfeld umgesetzt?*

Zusatzfragen:

1. Wurden Maßnahmen dieses Projektes in anderen Gewerbegebieten (z. B. Erdbeerfeld) umgesetzt?
2. Wie wird in künftigen Gewerbegebieten den Anforderungen des C2C BIZZ Projektes entsprochen?

Die WEGE mbH hat wie folgt geantwortet:

*Die WEGE mbH ist nicht Entwickler des Interkommunalen Gewerbegebietes, dass ist vielmehr die Interkomm GmbH, als gemeinsame Tochter der drei Städte Bad Salzuflen, Herford und Bielefeld.*

*Da die Anfrage aber an die Stadt Bielefeld gerichtet ist, antwortet im Sinne der Interkomm GmbH die WEGE mbH.*

*Bei dem Gebiet Hellfeld handelt es sich um eine Teilfläche des Interkommunalen Gewerbegebietes der Städte Bad Salzuflen, Bielefeld und Herford. Der dazugehörige Bebauungsplan nebst seiner Festsetzungen wurde eng mit den Anwohnern, der Bürgerschaft, den Verbänden, sowie der Politik in Bielefeld und seiner Nachbarkommunen abgestimmt.*

*Von der WEGE mbH ist in Zusammenarbeit mit einem Projektteam im Rahmen des EU-Projektes cradle to cradle in business sites (kurz: C2C BIZZ) ein Beratungsleitfaden für Unternehmer Gewerbe + Bauen erarbeitet worden.*

*In den ersten Kaufverträgen zu den Verkäufen im Hellfeld ist geregelt, "dass der Käufer bzw. Käuferin sich verpflichtet, an einer Beratung durch die WEGE mbH teilzunehmen. Die Beratung soll dem Käufer bzw. der Käuferin auf der Grundlage der Broschüre „Gewerbe und Bauen – Beratungsleitfaden für Unternehmen“ die Möglichkeiten aufzeigen, die sich durch die C2C-Prinzipien eröffnen. Der Käufer bzw. die Käuferin haben sich ferner verpflichtet, Elemente von C2C oder vergleichbare Maßnahmen umzusetzen, soweit dies für ihn bzw. sie möglich und wirtschaftlich vertretbar ist“.*

*Zum besseren Verständnis geben wir jedem Teilnehmer heute eine entsprechende Broschüre an die Hand.*

*Die Baugenehmigungen wurden erteilt unter Beachtung der relevanten Rechtsgrundlagen insbesondere zum Immissionsschutz, zum Brandschutz, zur Energieeinsparung, Arbeitsschutz und Umweltrecht. Diese strikt einzuhaltenden Rechtsgrundlagen lassen in der Regel wenig Raum für Änderungen, die sich ggfs. durch C2C hätten ergeben können.*

*Im Übrigen ist darauf zu verweisen, dass im Gewerbegebiet eine maximale Grundflächenzahl von 0,8 besteht. Dies bedeutet, dass 20 % der jeweiligen Betriebsgrundstücke nicht versiegelt werden dürfen und dadurch einer Grünnutzung vorbehalten sind.*

*Welche Maßnahmen konkret auf den C2C Gedanken basierend hin umgesetzt wurden, wird weder von der Interkomm GmbH nicht abgefragt. Dies war bislang auch politisch so nicht gefordert.*

*Zusatzfragen:*

*Im Erdbeerfeld haben alle Käufer und Käuferinnen eine Beratung durch die WEGE mbH erhalten. Bei der Umsetzung der einzelnen Baumaßnahmen und bei der Anwendung des C2C Gedankens hat die Stadt Bielefeld in Absprache mit den politischen Gremien auf repressive Maßnahmen zu Gunsten von Beratungsgesprächen verzichtet.*

*Ergänzend muss darauf hingewiesen werden, dass Handlungsspielräume aufgrund der einschlägigen Rechtsvorschriften den Investoren ohnehin nur noch wenig Handlungsspielraum einräumen.*

*Die bekannten und bewährten Kriterien für den heutigen Gewerbebau insbesondere im Hinblick auf die Themen Nachhaltigkeit und Klimaschutz, lassen nur noch geringe Freiheiten zu. Es wäre wünschenswert wenn der C2C Gedanke reifen könnte und konkrete Vorschläge zu Gewerbebauten und deren verbesserten Bauweise machen würde. Die Stadt Bielefeld setzt sich daher aktiv dafür ein, den C2C Gedanken weiter zu entwickeln.*

*Am Beispiel des Mobilitätsverhaltens kann man das verdeutlichen. Ohne Zweifel wird die Mobilität der Zukunft ein anderes Gesicht haben, als das heute der Fall ist.*

*Deshalb werden bereits bestehende Stellplatzanlagen die Erweiterungsflächen der Zukunft sein. Die Frage, in welchem Umfange wir uns bei zukünftigen Gewerbegebieten große, ebenerdige Stellplatzflächen leisten können, wird sicherlich zum Teil über die Knappheit an Flächen als auch über die Werthaltigkeit der Flächen maßgeblich beeinflusst und beantwortet werden.*

Herr Nolte weist darauf hin, dass bei der nötigen Gewerbeflächenausweitung C2C sicherlich berücksichtigt werden muss. Man müsse aber Augenmaß behalten und dürfe das ganze Verfahren nicht überreglementieren.

Herr Julkowski-Keppler erinnert, dass sich Bielefeld an dem europaweiten Projekt C2C beteiligt hatte. Daraus war ein Ratsbeschluss entstanden. Aufgrund des Ratsbeschlusses habe man die Umsetzung erfragt. Dieses habe nichts mit Kritik zu tun.

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

-.-.-

## Zu Punkt 4

### Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen

## Zu Punkt 4.1

### Festlegung des Ausbaustandards der Heeper Straße zwischen der Straße Am Venn und der Teutoburger Straße

#### Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 5182/2014-2020

Zu diesem TOP haben SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernähe/Piraten heute folgenden Antrag eingereicht (Ds.-Nr.: 6319/2014-2020):

*Die Verwaltung wird beauftragt, in der Ausführungsplanung, insbesondere für den Kanalbau, sicherzustellen, dass der Untergrund der Straße so hergestellt wird, dass die Befahrbarkeit der Straße für die Option einer möglichen Stadtbahntrasse in Mittellage gewährleistet wird.*

Ebenfalls wurde von der Koalition noch folgender Antrag eingereicht (Ds.-Nr. 6326/2014-2020):

*Der Stadtentwicklungsausschuss stimmt der vom Amt für Verkehr vorgelegten Vorplanung für den Ausbau der Heeper Straße zwischen der Straße Am Venn und der Teutoburger Straße mit folgenden Maßgaben zu:*

*Die Verwaltung wird aufgefordert, eine mit der Arbeitsgruppe „Spuren“ abgestimmte*

*geänderte Ausführungsplanung zur Beschlussfassung vorzulegen, die*

- 1. den Beschluss des Rates vom 29.09.2016 zur Radverkehrsförderung in Bielefeld deutlicher und wirksamer berücksichtigt wird und*
- 2. in der Arbeitsgruppe „Spuren“ nicht einmütig beschlossene Varianten der Radverkehrsführung mit ihren Vor- und Nachteilen darstellt.*

Herr Nolte **beantragt** aufgrund der eingegangenen Anträge und der noch abzuarbeitenden Punkte aus der Bezirksvertretung Mitte heute eine **1. Lesung** durchzuführen.

Herr Franz begründet den Antrag zum Kanalbau. Der Kanalbau in der Heeper Straße wurde mit Rücksicht auf andere große Baumaßnahmen in dieser Stadt immer wieder verschoben. Inzwischen sei der Kanal so marode, dass er dringend erneuert werden muss. Durch die mögliche Förderung könne im Anschluss an den Kanalbau der Straßenumbau vorgenommen werden. Allerdings stelle dieser Bereich auch eine Potentialentwicklung für den schienengebundenen ÖPNV dar. Es gebe zwar derzeit keine Stadtbahnplanung für diesen Korridor, man sollte aber so planen, dass später eine Stadtbahnführung ohne größeren zusätzlichen Aufwand möglich wäre. Unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und mit Blick auf eine potentielle Entwicklung sollte die mögliche Befahrbarkeit als Stadtbahnstrecke hergestellt werden. Heute wisse man noch nicht, ob es zu einer neuen Planung für eine Stadtbahn auf dieser Trasse kommt. Den aktuell notwendigen Kanalbau sollte man trotzdem so bauen, dass man sich die Option einer Befahrbarkeit als Stadtbahntrasse offen lasse.

Für Herrn Nolte ist der Ist-Zustand des sanierungsbedürftigen Kanals unbestritten. Er weist darauf hin, dass sich der Kanalbau auch aufgrund der Bürgerbefragung verzögert hat. Er fragt, ob der Straßenbau umgestaltet werden muss, wenn die Kanäle anders verlegt werden müssen.

Herr Martin verweist auf S. 4 der Beschlussvorlage. Dort habe die Verwaltung zu einer Stadtbahnoption ausführlich Stellung genommen. In der Anlage 6 habe man eine mögliche Stadtbahnführung in Mittellage an der Haltestelle Lohbreite dargestellt. Anhand der Darstellung erläutert Herr Martin ausführlich die bereits in den Jahren 2015-2017 erfolgte Neuverlegung der Versorgungsleitungen durch die Stadtwerke. Die Berücksichtigung einer Option auf eine Stadtbahntrasse bedeute, dass diese gerade verlegten Versorgungsleitungen größtenteils umzulegen sind. Die Kollegen vom Umweltbetrieb wissen derzeit noch nicht, wie die Kanalplanung aussehen kann. Ein vorhandener Schmutzwasserhauptsammler DN 1000 läge dann direkt unter der Haltestelle. Dieser Sammler ist noch so gut, dass man diesen eigentlich nicht wegnehmen dürfe. Größte Probleme bereite die Haupttransportleitung (DN 500) der Ruhrgas AG. Über diese Leitung werde auch die Region Hannover versorgt. Hier werde es heikel, weil man eine Ruhrgasleitung nicht einfach überbauen dürfe. Sollte eine Stadtbahn gebaut werden, müsse man diese Ruhrgasleitung verlegen. Hierfür würden ganz erhebliche Kosten auf die Stadt zukommen. Der Verkehrsraum mache es sehr schwierig, den Wünschen des politischen Antrags nachzukommen. Die Kollegen des UWB seien gerade dabei, eine EU-weite Ausschreibung für die Kanalplanung durchzuführen.

Herr Fortmeier bittet die Verwaltung zu prüfen, wer für die Kosten zuständig ist. Sie hätten einen Hinweis bekommen, dass bei förderfähigen Maßnahmen vorhandene Gasleitungen auf Kosten des Betreibers zu verlegen sind. Er möchte dieses als Entscheidungsgrundlage zur nächsten Sitzung aufgearbeitet haben.

Herr Vollmer meint, man müsse eine Entscheidung über einen Verkehrsraum für die nächsten 30-40 Jahre treffen. Er habe große Probleme mit der Verwaltungsvorlage. Er habe bereits Beschwerden von den Radfahrerverbänden und von moBiel gehört. Es handele sich hier um eine Hauptverkehrsverbindung für den Individualverkehr und für den ÖPNV. Daher müsse die Straße entsprechend leistungsfähig eingerichtet werden. Dieses könne er an keiner Stelle erkennen. Man habe manchmal 3-4 Busse hintereinander an den Haltestellen, die dann nicht mehr überholt werden können. Er sage ganz deutlich, dass er der Vorlage so nicht zustimmen wird.

Herr Nolte findet es sehr gut, dass Herr Martin die Probleme verdeutlicht hat. Er sei sicher, dass die Ruhrgas AG keine Kosten für die Verlegung der Leitung übernimmt, weil die Stadt dort irgendwann in der Zukunft mal eine Stadtbahn fahren lassen möchte. Er bitte die Koalition darüber nachzudenken, welche Auswirkungen der Beschluss über den Antrag hätte.

Herr Klemme weist darauf hin, dass gerade im Bereich der Haltestellen, wenn es eine Stadtbahn gibt, keine regelkonformen Radfahrstreifen mehr zur Verfügung stehen. Außerdem wären negative Auswirkungen auf die Parkraumbilanz zu erwarten. Er verweise auf den Presseartikel der NW über den ADFC zu der Ausbauplanung. In der Zeitungsdarstellung ent-

stehe für den Leser der Eindruck, dass die Stadt die Radfahrverbände „über den Tisch gezogen“ habe. Er verweise auf das Protokoll der AG Spuren vom Oktober 2017. Dort habe das letzte Gespräch mit den Radfahrverbänden stattgefunden. Lediglich in zwei Punkten konnte keine Einigung erzielt werden. Strittig war der Knoten Heeper Straße / Huberstraße. Aufgrund der Leistungsfähigkeit der Straße mit 18.000 Fahrzeugen täglich, sind die jetzigen Spuren für den Individualverkehr behalten worden. Durch Verringerung der Fahrspuren hätte man breitere Radverkehrsanlagen bekommen können. Im Protokoll der AG Spuren steht, dass der Entwurf des Knotens Heeper Straße / Huberstraße der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs entspricht. Zur Vorlage gehöre auch die Präsentation. Auf S. 21 wird der Vorentwurf zum Knotenpunkt Heeper Straße / Huberstraße vorgestellt. Nur bei diesem Knotenpunkt und bei der Fußgängersignalanlage Lohkampstraße konnte mit den Radfahrerverbänden keine Einigung erzielt werden. In allen anderen Punkten sei man den Vorstellungen der Radfahrerverbände gefolgt und konnte so einen Konsens erzielen.

Herr Moss sagt zu, alles in einer neuen Vorlage aufzuarbeiten und Kosten zu ermitteln. Er erinnere, dass man sich in 2015 hier in diesem Ausschuss über die Grundparameter verständigt habe. Wenn diese Grundparameter verändert werden, koste es Zeit und Geld.

Herr Nolte bittet in diese Vorlage dann den Prüfauftrag aus der BV Mitte mit einfließen zu lassen.

1. Lesung -

---

Zu Punkt 4.2

**Ostwestfälisch-Lippische Regiopolregion ("Regiopolregion Bielefeld") - Themenkreis Mobilität/ÖPNV - Radverkehrsförderung**  
**hier: integriertes regiopolres Radverkehrskonzept und Radschnellweg Gütersloh-Bielefeld-Herford**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6019/2014-2020

*Zu diesem TOP haben die SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernähe am 25.01.2018 folgenden **Antrag** (Ds.-Nr.: 6125/2014-2020) eingereicht:*

- 1. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Radschnellweg Gütersloh-Bielefeld-Herford und ein integriertes regiopolres Radverkehrskonzept zu erarbeiten.*
- 2. Dafür sollen – soweit möglich – Fördermittel generiert werden.*
- 3. Die für die Erarbeitung bzw. Begleitung der Erarbeitung notwendigen Personalressourcen (zwei Ingenieurkräfte für drei Jahre) sollen so zeitnah wie (förderunschädlich) möglich bereitgestellt werden. Darüber hinaus sollen im Verwaltungsentwurf des Stellenplanes 2019 die dafür notwendigen zwei Mehrstellen für den Zeitraum bis 2021 berücksichtigt werden.*

Am 23.02.2018 hat die CDU-Fraktion einen **Antrag** (Ds.-Nr.: 6287/2014-2020) mit folgenden Beschlussvorschlag eingereicht:

*Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung,*

- 1. ein planerisches Konzept für einen Radschnellweg Gütersloh-Bielefeld Herford und ein integriertes regionales Radverkehrskonzept mit den beteiligten Kommunen zu erarbeiten, mit Maßgabe, dass die dafür notwendigen Personalressourcen gefördert werden. Dafür ist erforderlich, dass für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes ein Projektvorschlag für das Förderprogramm „Lebendige Regionen - aktive Regionalentwicklung als Zukunftsaufgabe“ eingereicht wird und entsprechende Fördermittel zur Verfügung gestellt werden;*
- 2. die erarbeitete Streckenführungen dem Ausschuss sodann zeitnah vorzustellen;*
- 3. den notwendigen Personalaufwand für die verkehrsplanerischen Leistungen eines Radschnellweges aus dem bisherigen Stellenbestand zur Verfügung zu stellen.*

Herr Julkowski-Keppler erläutert den Koalitionsantrag. Aktuell gebe es einen Negativbeschluss zur Radschnellwegsplanung. Da jetzt finanzielle Förderungen möglich sind, soll ein Radverkehrskonzept für einen Radschnellweg Gütersloh-Bielefeld-Herford erarbeitet werden. Hierfür sollen Fördermittel generiert und Personalressourcen zur Verfügung gestellt werden.

Herr Nolte betont, dass die CDU grundsätzlich einen solchen Radschnellweg begrüßt. Sie sehen es allerdings in der Finanzierung differenzierter. Die Finanzierung müsse fließen, und die Aufgabe müsse mit dem vorhandenen Personalbestand gestemmt werden. Sie sehen nicht ein, dass die Stadt Bielefeld für eine überregionale Planung Personal aufbaut. Außerdem sollen die Streckenführungen im Ausschuss vorgestellt werden, damit diese im weiteren Stadtentwicklungsprozess berücksichtigt werden können.

Frau Pape erklärt sich einverstanden mit Punkt 1 u. 2 des Koalitionsantrages. Mit einem weiteren Personalaufbau sei sie nicht einverstanden, zumal für den Radverkehr bereits ein zusätzlicher Personalaufbau vorgenommen wurde.

Frau Binder begrüßt ebenfalls eine mögliche Radschnellverbindung. Sie spreche sich auch für die Beantragung von Fördermitteln aus und hat ebenfalls Probleme mit einem zusätzlichen Personalaufbau.

Herr Franz erläutert, dass mit der Ziff. 3 des Koalitionsantrages sichergestellt werden soll, dass die Planung auf den Weg gebracht wird. Natürlich sind vorrangig Fördermittel zur Refinanzierung zu nutzen. Die Förderung als Bedingung für einen Start abzuwarten, bedeutet weitere Verzögerungen. Mit diesem sinnvollen Projekt sollte alsbald gestartet werden. Die Refinanzierung hat sobald wie möglich zu erfolgen.

Herr Nolte fragt, warum die Stadt Bielefeld zwei Ingenieurkräfte für Gesamtplanungen zur Verfügung stellen sollte. Sie seien der Auffassung, dass die Planungen nur gemeinsam mit den anderen Kommunen erfolgen können und von den anderen Kommunen anteilig auch Kosten übernommen werden müssen, falls Kosten später durch Förderungen nicht gedeckt sind. Es wird auch einen Eigenanteil geben. Er schlägt vor, Verhandlungen mit den Nachbarkommunen über eine Kostenbeteiligung zu führen.

Herr Vollmer regt an, zu beginnen, weil „Kommunen ohne Grenzen“ ein Thema sind und eine Förderkulisse zur Verfügung stehen wird. Er habe Probleme damit, wenn Mitarbeiter befristet eingestellt werden. Es werden gute Leute eingestellt, die für die Befristungszeit eine gute Arbeit machen und dann weg sind, worüber sich andere Kommunen freuen.

Herr Moss betont, dass sich die Verwaltung bei Personaldiskussionen stets zurückgehalten hat, weil sie sich das Personal nicht selber bestellen wollen. Es sei die Wahrheit, dass das, was hier auf die Verwaltung zukomme, mit dem vorhandenen Personal nicht zu leisten ist. Die vorhandenen Mitarbeiter arbeiten bereits am Limit. Wer zusätzliche Aufgaben bestelle, müsse auch bereit sein, hierfür das Personal zur Verfügung zu stellen. In den Nachbarkommunen besteht die Auffassung, dass die Stadt Bielefeld bei diesem Vorhaben die Führungsrolle übernehmen soll.

Herr Julkowski-Keppler erläutert, dass dieses Projekt nur eine Chance habe, wenn sich die drei beteiligten Kommunen einig sind.

Herr Heißenberg hält die Mehrstellen für angemessen. Die Mitarbeiter müssen sich auf die Aufgabe konzentrieren können und nicht nebenher erledigen.

Herr Nolte ist der Auffassung, dass zwar genügend Kompetenz im Hause vorhanden ist, aber es ist kein Personal verfügbar. Also muss Personal eingestellt werden. Wenn Personal eingestellt wird, müsse man es durch Förderanträge refinanzieren und für den Rest müsse selbstverständlich eine Kostenteilung mit den Nachbarkommunen vereinbart werden. Dieses sei eine Selbstverständlichkeit, wenn man eine Partnerschaft mit einer anderen Kommune eingehe.

Herr Fortmeier schlägt vor, die Ziff. 2 aus dem CDU-Antrag, dass die erarbeitete Streckenführung zeitnah dem Ausschuss vorzustellen ist, in den Koalitionsantrag zu übernehmen. Er stellt zunächst den so ergänzten Koalitionsantrag, weil dieser eher gestellt wurde, zur Abstimmung.

### **Beschluss:**

- 1. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Radschnellweg Gütersloh-Bielefeld-Herford und ein integriertes regiopoles Radverkehrskonzept zu erarbeiten.**
- 2. Dafür sollen – soweit möglich – Fördermittel generiert werden.**

3. Die für die Erarbeitung bzw. Begleitung der Erarbeitung notwendigen Personalressourcen (zwei Ingenieurkräfte für drei Jahre) sollen so zeitnah wie (förderunschädlich) möglich bereitgestellt werden. Darüber hinaus sollen im Verwaltungsentwurf des Stellenplanes 2019 die dafür notwendigen zwei Mehrstellen für den Zeitraum bis 2021 berücksichtigt werden.

4. *Die erarbeitete Streckenführung ist dem Ausschuss zeitnah vorzustellen.*

dafür: 10 Stimmen  
dagegen: 6 Stimmen  
- mit Mehrheit beschlossen -

Anschließend erfolgt die Abstimmung über den Antrag der CDU-Fraktion (Ds.-Nr.: 6287/2014-2020):

#### **Beschluss:**

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung,

1. ein planerisches Konzept für einen Radschnellweg Gütersloh-Bielefeld Herford und ein integriertes regionales Radverkehrskonzept mit den beteiligten Kommunen zu erarbeiten, mit Maßgabe, dass die dafür notwendigen Personalressourcen gefördert werden. Dafür ist erforderlich, dass für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes ein Projektvorschlag für das Förderprogramm „Lebendige Regionen – aktive Regionalentwicklung als Zukunftsaufgabe“ eingereicht wird und entsprechende Fördermittel zur Verfügung gestellt werden;
2. die erarbeitete Streckenführungen dem Ausschuss sodann zeitnah vorzustellen;
3. den notwendigen Personalaufwand für die verkehrsplanerischen Leistungen eines Radschnellweges aus dem bisherigen Stellenbestand zur Verfügung zu stellen.

dafür: 6 Stimmen  
dagegen: 10 Stimmen  
- mit Mehrheit abgelehnt -

Die Informationsvorlage Ds.-Nr.: 6019/2014-2020 wird zur Kenntnis genommen.

**Zu Punkt 4.3 Radverkehrsnetz Bielefeld, Haupttroutennetz für den Alltags-Radverkehr  
hier: Anpassungen durch Er- und Überarbeitung von Freizeit-  
routen („Radfahren wie in Holland!“)**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5693/2014-2020

**2. Lesung**

-.-.-

**Zu Punkt 4.3.1 Änderungsantrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Ratsgruppe Bürgernähe/Piraten vom 06.03.2018**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6317/2014-2020

**2. Lesung**

-.-.-

**Zu Punkt 4.4 Verkehrliche und wirtschaftliche Untersuchung von ÖPNV-Netzvarianten im Korridor Sieker/Stieghorst/Hillegossen**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5941/2014-2020

Drucksachennummer: 5941/2014-2020/1

Herr Vollmer findet es insgesamt richtig, den gesamten Korridor zu untersuchen. Ihm gefalle nicht, dass keine konkreten Varianten angesprochen wurden. Er möchte z.B. eine Verbindung der Linie 2 mit der Linie 3 im Ergebnis wiederfinden.

**Beschluss:**

**Die Verwaltung wird beauftragt gemeinsam mit der moBiel GmbH einen externen Gutachter mit der Durchführung einer verkehrlichen und wirtschaftlichen Untersuchung bezogen auf die ÖPNV-Erschließung des Korridors Sieker/Stieghorst/Hillegossen zu beauftragen.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

**Zu Punkt 5**      **Anträge**

**Zu Punkt 5.1**      **Dauerzählstelle/Verkehrszählung auf dem OWD; Beschluss aus AfUK vom 16.01.2018; Antrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernähe/Piraten**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6091/2014-2020

Der Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz hat am 16.01.2018 folgenden einstimmigen Beschluss gefasst:

Beschluss:

*Der AfUK empfiehlt dem StEA zu beschließen:  
Die aktuellen Originaldaten der Bielefelder Verkehrszählungen sollen online der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.*

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

**Beschluss:**

**Die aktuellen Originaldaten der Bielefelder Verkehrszählungen sollen online der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.**

- einstimmig beschlossen -

---

**Zu Punkt 5.2**      **Vernetzung Routenplanung / ÖPNV; Antrag CDU vom 22.02.2018**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6286/2014-2020

Der Antrag enthält folgenden Beschlusstext:

*Die Verwaltung beauftragt moBiel zu prüfen bei Onlinediensten, wie zum Beispiel Google, in der Routenplanung auch Abfahrtszeiten und Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung zu stellen.*

Herr Nolte erläutert, dass fremde Menschen, die Bielefeld besuchen, sich nicht unbedingt die moBiel-App herunterladen möchten, um Abfahrtszeiten oder die nächste Bushaltestelle zu erfragen. Er habe die Erfahrung gemacht, dass man in vielen großen Städten bereits über Google die ÖPNV-Informationen bekommt. Es soll darauf hingewirkt werden, dass die Daten unseres ÖPNV standortgetreu den Onlinediensten zur Verfügung gestellt werden.

Herr Franz dankt für diesen Antrag, den er als sinnvolle Ergänzung sieht, zumal die Tourismuszahlen in Bielefeld auch stark angestiegen sind.

Auch Herr Vollmer sieht in diesem Antrag den richtigen Schritt und wird daher den Antrag unterstützen.

**Beschluss:**

**Die Verwaltung beauftragt moBiel zu prüfen bei Onlinediensten, wie zum Beispiel Google, in der Routenplanung auch Abfahrtszeiten und Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung zu stellen.**

- einstimmig beschlossen -

---

**Büro Oberbürgermeister**

**Zu Punkt 6**

**Auflösung von Arbeitsgruppen, Projektgruppen u. ä.**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5998/2014-2020

Herr Nolte verweist auf den Ergänzungsbeschluss der Bezirksvertretung Mitte, dass die Arbeitsgruppe Sparrenburg mit einer Neubesetzung beibehalten werden soll. Er sei der Auffassung, dass die Sparrenburg ein wichtiges Objekt sei, bei der es immer wieder Diskussionspunkte gebe. Er könne dem Vorschlag einer Neubesetzung folgen.

Herr Fortmeier fragt nach den noch offenen Arbeitsaufträgen zum Kiekstatttrondell. Er bitte hierzu um eine Informationsvorlage zur nächsten Sitzung.

Herr Moss verweist auf die Ergebnisse, die an der Sparrenburg erreicht wurden und sich sehen lassen können. Er bestätige, dass es hinsichtlich des Kiekstatttrondells widerstreitende Interessen gebe. Er sei nicht der Auffassung, dass hierfür weiter unbedingt die AG Sparrenburg benötigt wird.

Herr Thole bestätigt, dass im Betriebsausschuss ISB ebenfalls der Wunsch geäußert wurde, diese Arbeitsgruppe beizubehalten.

Herr Fortmeier stellt Einvernehmen im Ausschuss für seinen Vorschlag fest, dass die Arbeitsgruppe in der nächsten Sitzung neu besetzt werden soll. Die Verwaltung soll hierzu eine Vorlage erstellen, in der auch die bestehenden Probleme mit dem Kiekstatttrondell dargelegt werden. Es soll ebenfalls festgehalten werden, dass sich diese Arbeitsgruppe nur um bauliche Angelegenheiten zu kümmern hat.

**Beschluss:**

**Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt - im Rahmen seiner Zuständigkeit – dem Rat zu beschließen:**

**Folgende Gremien haben ihre Arbeit beendet und werden formell aufgelöst:**

- **Arbeitsgruppe Vergaben**
- **Koordinierungskreis Innenstadt und Investorenprojekte**
- **Lenkungsgruppe Masterplan Innenstadt**

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

## **Umweltamt**

### **Zu Punkt 7**

### **Ausbau der Elektromobilität in Bielefeld**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6149/2014-2020

Die Anfrage von TOP 3.2 bezieht sich ebenfalls auf Elektromobilität und wird daher unter diesem TOP behandelt.

Der Text der CDU-Anfrage vom 22.02.2018 lautet:

*Wie viele Schaltverteiler kommen in Bielefeld als Ladesäulen in Betracht und ist die Stromversorgung an den Verteilern ausreichend?*

*Zusatzfrage:*

*Plant die städtische Tochter Stadtwerke Bielefeld (Bitel) auch Ladesäulen an Schaltverteilern zu errichten?*

Die Stadtwerke Bielefeld und die BiTel haben wie folgt geantwortet:

*Antwort SWB und BITel:*

*Die BiTel betreibt in Bielefeld 26 Multifunktionsgehäuse für den KVZ-Ausbau. Die Gehäuse dieser Schränke wären eingeschränkt für den Anbau eines Ladepunktes geeignet. Ob deren elektrischer Anschluss für den zusätzlichen Anschluss eines Ladepunktes technisch geeignet ist, müsste aufgrund der für den TK-Netzbetrieb notwendigen sehr geringen elektrischen Anschlusskapazität im Einzelfall durch den Netzbetreiber geprüft werden – eine positive Pauschalbeurteilung ist daher nicht möglich. Allerdings sind derzeit alle neueren KVZ auf eine Leistung von 4 kW begrenzt und deshalb nur für eine sehr langsame Ladung über einen längeren Zeitraum geeignet. Dies entspricht nicht der Strategie in Bielefeld Ladesäulen mit einer Leistung von mindestens zwei mal 22 kW zu errichten.*

*In der praktischen Umsetzung ergibt sich jedoch für fast alle dieser Verteilerschränke das Problem, dass diese auf der straßenabgewandten Seite des Gehweges / an der Gebäudefront stehen. Soll also ein Ladepunkt an einem KVZ entstehen, so muss hierfür zunächst der Gehweg unterirdisch gekreuzt und eine separate Ladesäule errichtet werden. Andernfalls müsste zur Ladung des Fahrzeuges das notwendige Ladekabel*

oberirdisch über den Gehweg gelegt werden, was im Sinne der Unfallverhütung / Verkehrssicherungspflicht wohl ausgeschlossen werden kann. Der Plan einer Installation von Ladepunkte ohne Kabelverlegung und ohne die Errichtung einer Ladesäule kann daher praktisch nicht verwirklicht werden. Zudem wäre Voraussetzung, dass in unmittelbarer Nähe des KVZ auch ein geeigneter Parkplatz vorhanden ist, da die Elektroautos nicht auf dem Geh- / Radweg geparkt werden können. Diese praktischen Probleme des Vorschlages lassen sich nach unserer Einschätzung zudem weitestgehend auf die Schränke der Telekom übertragen, sodass die Umsetzung der kolportierten Pläne auch für die Telekom oftmals nicht möglich sein wird.

Unabhängig davon, sehen wir als Verteilnetzbetreiber den üblichen Anschluss einer Ladesäule direkt am Streckenkabel in der Erde als sinnvollerer Handlungsoption an, da diese die optimale Anpassung des Ladestationsstandortes an die Parkinfrastruktur ermöglicht und in seiner Errichtung aufgrund der Gehwegproblematik in vielen Fällen sogar kostengünstiger sein wird.

Deshalb wurden bei der Auswahl der geplanten neuen Ladesäulenstandorte folgende Kriterien festgelegt:

- Kundenbedarf / u.a. Wohndichte
- Zeitliche Verfügbarkeit des Zugangs (24/7)
- Kostenloses Parken (z.B. gebührenpflichtiges Parkhaus)
- Öffentliche Wahrnehmung (Attraktivität des Standorts)
- Anschlussmöglichkeit an das öffentliche Leitungsnetz
- Anbindung von Verkehrsknotenpunkten (z.B. Park & Ride)
- Berücksichtigung aller Stadtbezirke
- Definition der maximalen Ladedauer an öffentlichen Standorten (inkl. Beschilderung)

Nur so erscheint uns ein sinnvoller Aufbau von Ladeinfrastruktur in Bielefeld gewährleistet. Die Stadtwerke werden deshalb das schon vorgestellte Konzept, mit Anschluß an das öffentliche Netz, verfolgen und keine Schaltschränke zu Ladesäulen umrüsten.

1. Zusatzfrage: Plant die städtische Tochter Stadtwerke (Bitel) auch Ladesäulen an Schaltverteilern zu errichten?

Antwort BiTel:

Die BiTel plant, aus den oben genannten Gründen, zurzeit keinen Umbau von Schaltverteilern zu Ladepunkten für E-Fahrzeuge.

Herr Nolte merkt an, dass es bei der Beantwortung der Anfrage überwiegend um die Ladeinfrastruktur für PKW geht. Kleinelektrofahrzeuge, wie z.B. Pedelecs und Elektrofahrräder wurden nicht berücksichtigt. Hier könne mit kleinen Ladesäulen eine schnelle Wirkung erzielt werden.

Herr Fortmeier begrüßt Herrn Reidel vom Umweltamt, der für Fragen zu der Vorlage „Ausbau der Elektromobilität in Bielefeld“ zur Verfügung steht.

Herr Julkowski-Keppler berichtet über eine ausführliche und interessante Diskussion im AfUK. Es wurde über das verwaltungsinterne Mobilitätsprojekt von Verwaltung und Stadtwerken gesprochen, um die E-Mobilität voranzubringen. Ein anderes großes Thema war die E-Mobilität in der Stadt. Sehr interessant wurden auch die neuen Mobilitätskonzepte.

te diskutiert. Man müsse auch fragen, ob Ladesäulen überhaupt die Zukunft sind. Er sei zuversichtlich, dass man sich auf einem guten Weg befindet.

Herr Lange fragt, ob es schon Erkenntnisse zu dem Antrag über smarte Ladelichtmasten gibt.

Herr Reidel antwortet, dass dieses Thema bereits vor einiger Zeit im AfUK behandelt wurde. Die Stadtwerke haben gründlich geprüft und halten es im Ergebnis für ungeeignet. Die Stromstärke und die Ladekapazität würden nicht ausreichen. Die Vielzahl der Masten wird nur mit Strom versorgt, wenn die Straßenbeleuchtung eingeschaltet ist. Außerdem müssen dann im Straßenraum Parkbuchten vorgesehen werden, damit die Fahrzeuge geladen werden können. Er wisse auch nur von einem Projekt in Berlin, wo mal ein Versuch stattgefunden hat.

Herr Strothmann bemerkt, dass seine Fraktion von der Vorlage enttäuscht sei. Sie beziehe sich nur auf Themen, die nicht gehen, oder nicht wirtschaftlich sind. Wenn man einen Mobilitätswandel erreichen möchte, müsse man auch Angebote schaffen.

Herr Vollmer erläutert, dass er sich noch schwer tue mit Elektromobilität. Man könne überhaupt noch nicht erkennen, in welche Richtung es gehe. Er schlage vor, einen Arbeitskreis für Elektromobilität einzurichten.

**- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -**

---

### **Amt für Verkehr**

#### **Zu Punkt 8**

### **Öffentliche Fahrradverleihsysteme** **Hier: Initiative der Firma oBike**

#### **Beratungsgrundlage:**

Drucksachenummer: 6192/2014-2020

Auf Nachfrage von Herrn Julkowski-Keppler teilt Herr Moss mit, dass keine näheren Informationen vorliegen, warum sich die anderen Anbieter zurückgezogen haben.

Herr Nolte befürwortet grundsätzlich ein öffentliches Fahrradverleihsystem. Er frage was man unter einem stationslosen Fahrradverleihsystem mit 70 Standorten zu verstehen habe.

Herr Moss erläutert, dass die Räder nicht an festen Stationen auszuleihen sind. Dort wo man ein Rad findet, kann man es ausleihen. Es wird sich um Räder mit Hartgummireifen und ohne Gangschaltung handeln. Diese Räder sind dann eher für die absolute Kurzstrecke geeignet.

Herr Fortmeier äußert seine Bedenken gegen die Titulierung „Öffentliche Fahrradverleihsysteme“. Es handelt sich um eine privatrechtliche Unternehmung, denen es wohl lediglich darum geht, an die Handydaten der Nutzer zu kommen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

---

Zu Punkt 9

### Information über das Bauprogramm 2018 - 2022

#### Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6196/2014-2020

Drucksachennummer: 6329/2014-2020

Zu diesem TOP haben die SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernähe/Piraten heute folgenden **Antrag** (Ds.-Nr. 6329/2014-2020) eingereicht:

*Die Verwaltung wird aufgefordert, in der nächsten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses, den aktuellen Stand der Planungen und einen Zeithorizont zur Verlängerung der Linie 1 darzustellen. Außerdem soll über den Stand der Verhandlungen mit Straßen.NRW zur Baulast sowie möglicher Problemlagen und Absprachen informiert werden.*

Herr Moss erläutert ausführlich die Vorlage.

Herr Thole bestätigt, dass es nachvollziehbar ist, dass über 4.000 Baustellen im Jahr schwierig zu koordinieren sind. Anmerken möchte er, dass in der heutigen Vorlage zu TOP 4.1 (Festlegung des Ausbaustandards der Heeper Straße zwischen der Straße Am Venn und der Teutoburger Straße) andere Bauzeiten genannt sind, als in der hier vorliegenden Vorlage. Er bitte, hier das Bauprogramm entsprechend zu korrigieren. Nach dem Bauprogramm ist die Heeper Straße zwischen Teutoburger Straße und Am Venn zwischen 2019 und 2022 eingeplant, in Abhängigkeit zu der Baumaßnahme August-Bebel-Straße. Für die August-Bebel-Straße ist eine Vollsperrung zwischen der Bielsteinstraße und der Nikolaus-Dürkopp-Straße von 2019 bis 2020 vorgesehen. Er könne nicht glauben, dass dann in der Heeper Straße nicht wieder gebaut wird. Auch die Oelmühlenstraße wäre für die Heeper Straße eine wichtige Entlastungsstraße. Auch hier ist eine Vollsperrung von 2019 bis 2020 vorgesehen. Ähnliche Feststellungen treffe er für den Bereich Apfelstraße/Jöllenbecker Straße/Schloßhofstraße. An allen diesen 3 Straßen sind in 2020 Vollsperrungen vorgesehen. Er bitte, dieses dringend noch einmal zu überprüfen. Er sei der Meinung, dass es besser wäre, die Baumaßnahmen nach Stadtbezirk und nicht nach dem Alphabet zu sortieren. Dieses wäre für alle Beteiligten wesentlich einfacher. Es sei ebenfalls sehr wichtig, dass für Baumaßnahmen, wie z.B. die Heeper Straße, die Umleitungsstrecken mit vorgelegt werden. Die Umleitungsstrecke für die Heeper Straße sind zu 90 % die August-Bebel-Straße und die Oelmühlenstraße.

Herr Nolte merkt an, dass mit dieser Vorlage auch gearbeitet werden soll. Sie würde definitiv übersichtlicher werden, wenn es eine Sortierung nach Stadtbezirken geben würde. Außerdem sollte sie innerhalb der Stadtbezirke nicht nach dem Alphabet, sondern chronologisch nach dem Beginn der Baumaßnahmen sortiert werden. Für das dritte Quartal dieses Jahres sei die Baumaßnahme Vollsanierung der L756 eingetragen. In der Anlage 4 sei dann dargestellt, dass diese Straße 3 Jahre später wieder aufgerissen wird, um die Stadtbahn zu bauen. Die politische Beschlusslage sei eine andere und dieser Irrsinn könne dem Bürger nicht erklärt werden. Er

frage ebenfalls, ob dann in der Baumaßnahme der L756 auch die INSEK-Maßnahme und der Rückbau berücksichtigt wurden.

Herr Frischemeier teilt mit, dass ihnen diese Problematik auch aufgefallen sei und sie daher den Koalitionsantrag eingereicht haben. Man müsse fragen, wie es sein kann, dass das gleiche Stück Straße 3 Jahre später wieder saniert wird. Gibt es ein tiefergehendes Problem mit Straßen.NRW?. Man könne es niemanden erklären, wenn innerhalb von 3 Jahren eine Straße zweimal aufgerissen und neu fertiggestellt wird. Aus diesem Grund haben sie den Antrag gestellt, dass einmal der Zeithorizont für die Verlängerung der Linie 1 dargestellt werden soll. Außerdem möchte man über mögliche Probleme mit Straßen.NRW informiert werden. Er könne sich nicht vorstellen, dass Straßen.NRW die Straße saniere, wenn sie davon ausgehen, dass drei Jahre später dort die Stadtbahn gebaut wird. Er frage also, wieso Straßen.NRW auf die Idee kommen könnte, dass sich der Stadtbahnbau verzögert.

Herr Moss antwortet, dass der Landesbetrieb Straßen.NRW, Abteilung Bielefeld, schon seit mehreren Jahren auf die Notwendigkeit einer Deckensanierung in diesem Bereich hinweist. Dieses ging jetzt soweit, dass Straßen.NRW in mehreren Gesprächen angedroht hat, dass sie die Verkehrssicherungspflicht ablehnen, wenn die Stadt nicht reagiert. MoBiel geht von einer Zeitachse von 3 Jahren aus für die Verlängerung der Linie 1. Der Landesbetrieb glaube nicht an diese Zeitachse. Man habe daher in der „Task Force“ beschlossen, dass Herr Uekmann, Frau Ritschel und er selbst mit dem Leiter des Landesbetriebes Straßen, Abteilung Bielefeld, sprechen werden. Sie werden deutlich darauf hinweisen, dass die von moBiel herausgegebene Zeitachse eingehalten werden kann. Sie wollen ebenfalls deutlich machen, dass eine Deckensanierung zum jetzigen Zeitpunkt ein volkswirtschaftlicher Blödsinn ist. Man könne es dem Landesbetrieb nicht verbieten, die Deckensanierung durchzuführen. Er werde das Thema in einer Vorlage zur nächsten Sitzung aufbereiten.

Herr Vollmer regt im Rahmen der Digitalisierung an, dass ein monatlicher Baustellenplan für sinnvoll wäre.

Herr Nolte schlägt vor, im Zusammenhang mit der L756 die gesamten Planungen, die es gibt, also INSEK und Teilbeschlüsse zu den moBiel-Planungen zusammenzubringen, damit nicht Fördergelder verloren gehen. Es wäre ebenfalls schön, wenn die bestehenden moBiel-Planungen im Ausschuss vorgestellt werden könnten. Vielleicht könne man mit Straßen.NRW die Teilplanungen besprechen, damit nicht unnütz Geld ausgegeben wird.

Frau Binder wünscht sich aus dem Baustellenmanagement eine Dynamik zum Staumanagement. Wenn man feststellt, dass Umleitungen nicht funktionieren, sollte man über ein Staumanagement dynamisch agieren können.

Herr Moss dankt für die Hinweise, weist aber darauf hin, dass man bereits an einer Zukunftsvariante im Rahmen der Digitalisierung arbeite. Alle Mobilitätsdaten sollen zukünftig online verfügbar sein. Der Nutzer soll sich jederzeit ein aktuelles Bild über die derzeitige Situation machen können. Viele Städte sind in diesem Bereich schon weiter.

Herr Martin ergänzt, dass im Online-Kartendienst unter Baustellen-Online die einzelnen Baustellen dargestellt sind. Mit einem Klick auf die jeweilige Baustelle erhalte man die nötigen Informationen. Dieses soll allerdings in Zukunft verbessert und moderner werden. Man könne versuchen, die Baustellen nach Ortsteilen zu sortieren. Dieses habe es auch in der Vergangenheit gegeben. Bei der Baumaßnahme Heeper Straße wird man darauf achten, dass man sie mit den Maßnahmen in der August-Bebel-Straße verkehrlich verträglich gestaltet. Er gehe nicht davon aus, dass die Heeper Straße in voller Länge, sondern lediglich in den jeweils aktuellen Bauabschnitten gesperrt wird. Man könne versuchen, bei großen Baumaßnahmen die Umleitungsstrecken schon in die Darstellungen zum Bauprogramm auf zunehmen. Über die Umleitungen wird bei den Vergaben regelmäßig informiert. Er berichtet aus dem Arbeitsalltag der vier Kollegen in der Baustellenkoordinierung und macht deutlich, wie anspruchsvoll und schwierig diese Tätigkeit häufig ist. Dennoch sei er stolz darauf, dass es in Bielefeld in der Regel gelinge, innerhalb von weniger als einer Woche die verkehrsrechtlichen Genehmigungen zu erteilen.

Herr Fortmeier fasst zusammen, dass es bei allen Baustellen dennoch um Investitionen in die Zukunft der Stadt Bielefeld geht. Man müsse daher bei den Betroffenen auch um Verständnis werben.

**Beschluss:**

**Die Verwaltung wird aufgefordert, in der nächsten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses, den aktuellen Stand der Planungen und einen Zeithorizont zur Verlängerung der Linie 1 darzustellen. Außerdem soll über den Stand der Verhandlungen mit Straßen.NRW zur Baulast sowie möglicher Problemlagen und Absprachen informiert werden.**

- einstimmig beschlossen -

**Die Informationsvorlage wird zur Kenntnis genommen.**

-.-.-

**Zu Punkt 10**

**Herabstufung der B 68 (Osnabrücker Straße) im Zuge der A 33, Abschnitt 6**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6082/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

**Zu Punkt 11**

**Festlegung des Ausbaustandards der Grafenheider Straße zwischen Fehmarnstraße und Engersche Straße**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6177/2014-2020

Herr Fortmeier verweist auf den abweichenden Beschluss der Bezirksvertretung Heepen, den er auch zur Abstimmung stellt.

**Beschluss:**

Dem Ausbau der Grafenheider Straße zwischen der Fehmarnstraße und der Engerschen Straße entsprechend der vorgelegten Planung wird zugestimmt.

*Das bei den Straßenbauarbeiten ausgehobene Erdreich soll im Hinblick auf eine geplante angrenzende Wohnbebauung als Wall angedeutet vor Ort verbleiben.*

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

**Zu Punkt 12**      **Verwendung der Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11 a ÖPNVG in 2018**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6124/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

**Beschluss:**

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat folgende Verwendung der Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11 a ÖPNVG zu beschließen:

Das bereitgestellte Budget nach Ziffer 6.2 der allgemeinen Vorschrift wird für das Jahr 2018 auf 98,5 % der Landesmittel festgesetzt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

**Zu Punkt 13**      **Busverkehre**

**Zu Punkt 13.1**      **Ergänzung der Betreuung der moBiel GmbH mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Durchführung von Verkehrsleistungen auf der Linie 388**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6206/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

**Beschluss:**

Die Linie 388 wird zum 05.09.2018 in die bestehende Betreuung der moBiel GmbH einbezogen. Diese Ergänzung wird wirksam, sobald moBiel die entsprechende Konzession von der Genehmigungsbehörde erteilt wird.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

**Zu Punkt 13.2 Erneuerung der DB Brücken Von- der-Recke-Straße, Schilder-  
scher Straße und Schillerstraße in Bielefeld; Schienenersatz-  
verkehr sowie verkehrliche und bauliche Auswirkungen  
Hier: Ersatzbusverkehr der Linie 27 in der Wertherstraße**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6178/2014-2020/1

Herr Julkowski-Keppler bittet die Verwaltung in den Prüfauftrag von Nr. 3 des Beschlussvorschlages auch die Bahnverkehre mit aufzunehmen.

**Beschluss:**

1. Der Stadtentwicklungsausschuss bittet die Verwaltung, dafür Sorge zu tragen, dass unverzüglich die Erschließung des Wohngebietes entlang der Wertherstraße durch Busersatzverkehre sichergestellt wird.
2. Als kurzfristige Lösungen werden die Varianten 3 oder 4 zur Umsetzung empfohlen.
3. Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt zudem, mit Blick auf die notwendigen Veränderungen der Linienführungen verschiedener Buslinien während der Bauzeit der DB-Brücken auch die Optionen des Einsatzes von Quartiersbussen sowie einer Linienführung bis zur Universität zu prüfen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

**Zu Punkt 14 Ausweisung von Flächen als naturnahe Lern- und Spielorte**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6121/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

**Bauamt**

**Zu Punkt 15 Eintragung des Baudenkmals Einfriedung Grünstraße 12 in die  
Denkmalliste der Stadt Bielefeld**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6097/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 16 **Sachstand Umbau Innenstadt;  
mündlicher Bericht**

- entfällt -

-.-.-

**Bauamt/Bauleitpläne**

Zu Punkt 17 **Bauleitpläne Brackwede**

Zu Punkt 17.1 **1. Änderung des Bebauungsplans Nr./Q 12 Teilplan B "Wohngebiet Schürhornweg" (Bereich Schäferkamp) für das Gebiet nördlich der Genfer Straße und westlich des Schäferkamps im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB)**

**- Stadtbezirk Brackwede -**

**Änderungsbeschluss**

**Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6126/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

**Beschluss:**

1. Der Bebauungsplan Nr. I/Q 12 Teilplan B "Wohngebiet Schürhornweg" (Bereich Schäferkamp) für das Gebiet nördlich der Genfer Straße und westlich des Schäferkamps ist gemäß § 2 (1) BauGB zu ändern (1. Änderung). Für die genauen Grenzen des Änderungsgebietes ist die im Abgrenzungsplan eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches“ verbindlich.
2. Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/Q 12 Teilplan B ist gem. § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren durchzuführen.
3. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB ortsüblich bekannt zu machen. Dabei ist gemäß § 13a (3) BauGB darauf hinzuweisen, dass die Änderung im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB erfolgt.

4. Für die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. I/Q 12 Teilplan B "Wohngebiet Schürhornweg" (Bereich Schäferkamp) ist eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB und eine frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB auf der Grundlage der in der Vorlage dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke durchzuführen.

- einstimmig beschlossen -

---

Zu Punkt 17.2

**Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/Q 26 "Wohngebiet Charlottenstraße / Augustastraße" für die Fläche des Gebietes südlich der Osnabrücker Straße, östlich der Augustastraße, nördlich der Charlottenstraße und westlich des Waldgebietes sowie 245. Änderung des Flächennutzungsplanes "Wohnbaufläche Charlottenstraße / Augustastraße" im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB**  
**- Stadtbezirk Brackwede -**  
**- Entwurfsbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6134/2014-2020

Herr Fortmeier teilt mit, dass die Bezirksvertretung Brackwede beschlossen hat, dass die Erschließung über die Osnabrücker Straße erfolgen soll.

Herr Ellermann erläutert, dass hier zum Entwurfsbeschluss alle Träger öffentlicher Belange beteiligt wurden. Die Erschließung müsse über die Charlotten- und Augustastraße erfolgen. Für die geplanten 40-50 Wohneinheiten reiche diese Erschließung aus. Natürlich gebe es dann ein vermehrtes Fahrzeugaufkommen in den beiden Erschließungsstraßen. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW habe entschieden, dass eine Anbindung an die Osnabrücker Straße nicht möglich ist, weil zusätzliche Ein- und Ausfahrten Unfallschwerpunkte bilden. Die Neubebauung erfordert einen Lärmschutz zur Osnabrücker Straße. Aus Gründen des Lärmschutzes ist ebenfalls eine Öffnung zur Osnabrücker Straße nicht möglich. Der Wunsch der Bezirksvertretung ist leider nicht erfüllbar.

Auf Nachfrage von Herrn Fortmeier bestätigt Herr Ellermann, dass bei der Entscheidung berücksichtigt wurde, dass mit Fertigstellung der A33 das Verkehrsaufkommen auf der Osnabrücker Straße wesentlich geringer sein wird. Eine Änderung könnte möglich sein, wenn später mal die Straßenbaulast bei der Stadt Bielefeld liegt.

Frau Pape teilt mit, dass sie sich vor einiger Zeit die verkehrliche Situation in der Charlotten- und Augustastraße angesehen habe. Sie stimme den Anwohnern zu, dass diese beiden Straßen sehr eng sind. Sie frage, wie man es sich vorstelle, dass dort Begegnungsverkehre möglich werden.

Herr Ellermann antwortet, dass die Erschließung durch das Amt für Verkehr geprüft wurde und die Erschließung als ausreichend erachtet wurde. Man könne sich auf das verkehrliche Gutachten verlassen.

Herr Julkowski-Keppler fragt, ob untersucht wurde, ob die Lärmeinhausung negative Auswirkungen zu der bestehenden Wohnbebauung direkt an der Osnabrücker Straße hat.

Herr Ellermann antwortet, dass dieses im Gutachten selbstverständlich berücksichtigt wurde.

Herr Nolte stellt fest, dass ausführlich dargelegt wurde, warum auf den Zusatzbeschluss verzichtet werden muss.

Herr Franz stimmt Herrn Nolte zu. Es sei ausführlich dargelegt worden, warum eine Anbindung an die Osnabrücker Straße nicht möglich ist. Demzufolge müsse die Planung entsprechend des Verwaltungsvorschlages auf den Weg gebracht werden.

Herr Fortmeier bestätigt, dass man sehr gerne dem Wunsch aus der Bezirksvertretung Brackwede für eine Erschließung über die Osnabrücker Straße nachgekommen wäre. Herr Ellermann habe ausführlich dargelegt, dass dieses nicht möglich ist. Er frage, ob dennoch eine Möglichkeit gesehen werde für eine Erschließung über die Osnabrücker Straße. Die Notwendigkeit des Baugebietes sei für ihn unbestritten.

Herr Moss sieht keine Chance, wenn sich der Landesbetrieb Straßenbau NRW nicht bewegt. Es liege auf der Hand, dass die Osnabrücker Straße mit Fertigstellung der A33 eine ganz andere Bedeutung bekomme. Die Entscheidung des Landesbetriebes sei nicht nachvollziehbar. Dort klammere man sich an das bestehende Gesetz. So lange sich der Landesbetrieb nicht bewegt, wird keine andere Möglichkeit gesehen.

Herr Nolte schlägt vor, nach Öffnung der A 33, wenn sich die Verkehrsbelastung auf der Osnabrücker Straße reduziert hat, noch einmal das Gespräch mit Straßen NRW zu suchen. Vielleicht könne man dann die Behörde zu einer anderen Entscheidung bewegen.

Herr Heißenberg fragt, ob überlegt wurde, eine Sackgassenregelung vorzunehmen und dadurch den Verkehr zu teilen.

Herr Moss antwortet, dass so etwas sehr ungerne gemacht wird. Wenn es z.B. einen Feuerwehreinsatz über mehrere Stunden gibt, muss es eine Ventillösung geben. Man muss die Möglichkeit haben, dann aus dem Gebiet herauszukommen. Er würde davon abraten, das Quartier über zwei Sackgassen zu erschließen.

Herr Thole fragt, ob es der Bezirksvertretung Brackwede so klar mitgeteilt wurde, dass eine Anbindung an die Osnabrücker Straße definitiv nicht möglich ist. Wenn nicht, würde er vorschlagen, diesen TOP in die nächste Sitzung zu verschieben. Die Brackweder werden sich was dabei gedacht, den Beschluss so zu fassen.

Herr Ellermann geht davon aus, dass in der Bezirksvertretung entsprechend berichtet wurde.

Frau Steinkröger weist darauf hin, dass bei einer Anbindung an die Osnabrücker Straße Schleichwege entstehen. Diejenigen, die sich heute über die Verkehre beschweren, fahren dann durch das neue Wohngebiet und freuen sich über die Abkürzung.

Herr Ellermann stellt fest, dass nur wenige betroffene Anwohner vorhanden sind. Er rate davon ab, diesen TOP zu vertagen. Falls später doch mal ein Zugang zur Osnabrücker Straße möglich wird, müsse man mit der Planung wieder zum Entwurfsbeschluss anfangen.

Herr Fortmeier verweist auf die Seite A 16 der Beschlussvorlage. Dort beziehe man sich zum Zu- und Abfahrtsgebot entlang der B 68 auf eine eindeutige gesetzliche Regelung. Dieses mache es noch schwieriger.

Herr Julkowski-Keppler erinnert, dass diese Diskussionen schon häufig geführt wurden. Bei vielen anderen Baugebieten habe man sich eine Anbindung über eine Landesstraße gewünscht. Dieses sei nie möglich gewesen. Er plädiere dafür, über den Verwaltungsvorschlag abzustimmen.

Herr Franz findet, dass es klar verdeutlicht wurde, dass hier keine Anbindungsmöglichkeit an die B 68 besteht. Es handele sich hier um eine kleine Arrondierung und es mache Sinn, dieses Projekt zu verwirklichen. Er stimme daher Herrn Julkowski-Keppler zu, dass man heute den Verwaltungsvorschlag beschließen sollte.

Frau Pape stimmt ebenfalls zu, dass heute über die Beschlussvorlage abgestimmt werden sollte.

### **Beschluss:**

- 1. Der Bebauungsplan Nr. I/Q 26 „Wohngebiet Charlottenstraße / Augustastraße“ für die Fläche des Gebietes südlich der Osnabrücker Straße, östlich der Augustastraße, nördlich der Charlottenstraße und westlich des Waldgebietes (Flurstücke 507 (tlw.), 900 (tlw.) sowie 2899 (tlw.), Flur 4, Gemarkung Quelle) wird gemäß § 2 (1) Baugesetzbuch (BauGB) mit der Begründung gemäß § 2a Baugesetzbuch (BauGB) als Entwurf beschlossen.**
- 2. Die 245. Änderung des Flächennutzungsplans „Wohnbaufläche Charlottenstraße / Augustastraße“ wird im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB mit Begründung als Entwurf beschlossen.**
- 3. Der Bebauungsplanentwurf sowie der Entwurf der 245. Änderung des Flächennutzungsplanes sind mit den Begründungen sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen gemäß § 3 (2) BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Ort und Dauer der Offenlegung sind gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.**
- 4. Gemäß § 4 (2) BauGB sind die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zu den Entwürfen des Bebauungsplanes und der 245. Änderung des Flächennutzungsplanes einzuholen.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

**Zu Punkt 18 Bauleitpläne Dornberg**

- keine -

-.-.-

**Zu Punkt 19 Bauleitpläne Gadderbaum**

- keine -

-.-.-

**Zu Punkt 20 Bauleitpläne Heepen**

- keine -

-.-.-

**Zu Punkt 21 Bauleitpläne Jöllenbeck**

**Zu Punkt 21.1 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/J6.1 "Bebauung an der Straße Stegeisen" für das Gebiet südlich der Straße Stegeisen, südlich des Weges zwischen der Straße Stegeisen und der Spenger Straße, westlich der Spenger Straße, nördlich der Beckendorfstraße und östlich der Straße Freudenburg im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB**  
**- Stadtbezirk Jöllenbeck -**  
**- Aufstellungsbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6033/2014-2020

Herr Ellermann verweist auf eine Unrichtigkeit auf Seite 3, 2. Absatz der Beschlussvorlage. Dort muss es „Beckendorfstraße“, statt „Beckhausstraße“ heißen.

**Beschluss:**

1. Der Bebauungsplan Nr. II/J6.1 „Bebauung an der Straße Stegeisen“ für das Gebiet südlich der Straße Stegeisen, südlich des Weges zwischen der Straße Stegeisen und der Spenger Straße, westlich der Spenger Straße, nördlich der Beckendorfstraße und östlich der Straße Freudenburg wird gemäß § 2 (1) Baugesetzbuch (BauGB) neu aufgestellt.
2. Für die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist die im Vorentwurf des Nutzungsplanes eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches“ verbindlich.

3. Bei der Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/J6.1 handelt es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung und soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.
4. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist gemäß § 13a BauGB darauf hinzuweisen, dass die Aufstellung im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB erfolgt. Gemäß § 13a (3) Nr. 2 BauGB ist bekannt zu machen, wo sich die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten kann und dass sich die Öffentlichkeit innerhalb einer bestimmten Frist zur Planung äußern kann.
5. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

**Zu Punkt 22      Bauleitpläne Mitte**

**Zu Punkt 22.1    Neuaufstellung der Erhaltungssatzung Altstadt gem. § 172 (1) Nr. 1 BauGB  
- Stadtbezirk Mitte -  
- Aufstellungsbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 5819/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

**Beschluss:**

1. Die Erhaltungssatzung Altstadt wird gemäß § 172 (1) Nr. 1 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufgestellt. Für die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist die in der Anlage beigefügte eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches“ verbindlich.
2. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 Abs. 1 BauGB mit Darstellung des Geltungsbereichs öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Neuaufstellung der Erhaltungssatzung unter Einbeziehung der in Arbeit befindlichen Gestaltungssatzung für die Altstadt erfolgt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

**Zu Punkt 23 Bauleitpläne Schildesche**

- keine -

---

**Zu Punkt 24 Bauleitpläne Senne**

- keine -

---

**Zu Punkt 25 Bauleitpläne Sennestadt**

**Zu Punkt 25.1 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/St 55 "Wohnen auf dem Gebiet der ehemaligen Comeniusförderschule" für das Gelände zwischen Elbeallee, Matthias-Claudius-Weg und Netzweg im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB**  
**- Stadtbezirk Sennestadt -**  
**Aufstellungsbeschluss**  
**Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligung gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6136/2014-2020

- abgesetzt -

---

**Zu Punkt 26 Bauleitpläne Stieghorst**

**Zu Punkt 26.1 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/4/46.01 "Greifswalder Straße" für das Gebiet nördlich und westlich der Greifswalder Straße und südlich der Bahntrasse im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB**  
**- Stadtbezirk Stieghorst-**  
**- Beschluss über Stellungnahmen**  
**- Satzungsbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6128/2014-2020

Herr Ellermann weist darauf hin, dass der Vertrag für die 25 % Quote noch nicht geschlossen wurde. Er schlägt daher vor, den Beschluss unter Vorbehalt zu fassen. Wenn bis zur Ratssitzung kein Vertrag geschlossen wird, wird der TOP von der Tagesordnung des Rates heruntergenommen werden.

Frau Binder merkt an, dass es zu der ursprünglichen Planung der Bebauung jetzt eine erhebliche Verdichtung gibt. Sie gebe zu bedenken, dass es sich dort bereits um ein problematisches Quartier handelt. Sie hätte sich daher eine andere Quartiersgestaltung mit z.B. Einfamilienhäusern gewünscht.

Herr Moss teilt mit, dass als letzter Stand sogar noch deutlich mehr Wohneinheiten vorgesehen waren. Dieses sei alles sehr ausgiebig mit der Bezirksvertretung diskutiert worden. Die geplante Bebauung sei ebenfalls mit dem Sozialdezernat eng abgestimmt worden. Der neue Investor habe die Bebauung aufgelockert, eine städtebauliche Verbesserung sei allerdings nicht eingetreten. Man möchte allerdings, dass die angegebenen Wohneinheiten jetzt auch entstehen.

Herr Nolte bezieht sich auf das neu eingeführte Vorlagenblatt. Dieses sei sehr übersichtlich und eine gute Maßnahme, für die er dem Bauamt sehr dankbar ist.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst unter dem **Vorbehalt**, dass bis zur Ratssitzung der Vertrag für die Umsetzung der 25 % Quote geschlossen sein muss, folgenden

#### **Beschluss:**

1. **Den Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB wird gemäß Vorlage Anlage A.1 (Ifd. Nrn. 1-7) gefolgt bzw. nicht gefolgt, der Einarbeitung in das Planverfahren wird zugestimmt.**
2. **Der Stellungnahme aus der Öffentlichkeit im Verfahren gemäß § 3 (2) BauGB wird gemäß Anlage A.2 nicht gefolgt (Ifd. Nrn. 1).**
3. **Den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Verfahren gemäß § 4 (2) BauGB wird gemäß Anlage A.2 gefolgt (Ifd. Nrn. 2, Stadtwerke Bielefeld; 3, moBiel GmbH; 4, Untere Landschaftsbehörde). Die verbleibende Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange mit allgemeinen Hinweisen wird zur Kenntnis genommen (Ifd. Nrn. 5, Untere Denkmalbehörde).**
4. **Die von der Verwaltung vorgeschlagenen redaktionellen Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen werden gemäß Anlage A.3, Punkte A.3.1 bis A.3.11 beschlossen.**
5. **Die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/4/46.01 „Greifswalder Straße“ wird als Satzung gemäß § 10 (1) BauGB beschlossen.**
6. **Die Begründung zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/4/46.01 „Greifswalder Straße“ wird gebilligt.**
7. **Der Satzungsbeschluss für die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/4/46.01 „Greifswalder Straße“ ist gemäß § 10 (3) BauGB öffentlich bekannt zu machen.**

- einstimmig beschlossen -

---