

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 04.03.2019

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 22:00 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Lange

Herr Nettelstroth

Herr Nolte, Stellvertretender Vorsitzender

Frau Steinkröger

Herr Strothmann

SPD

Frau Brinkmann

Herr Fortmeier, Vorsitzender

Herr Franz

Herr Frischeheimer

Herr Heimbeck

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Godejohann

Herr Gorny

Herr Julkowski-Keppler

Bielefelder Mitte

Frau Pape

Die Linke

Herr Vollmer

Bürgernähe/Piraten

Herr Heißenberg

Beratende Mitglieder

FDP

Frau Wahl-Schwentker

Beirat für Behindertenfragen

Herr Winkelmann

Seniorenrat

Herr Scholten, ab 18:00 Uhr

Von der Verwaltung

Herr Moss	Beigeordneter Dezernat 4
Frau Thiede	Dezernat 4
Herr Lewald	Dezernat 4
Herr Vahrson	Amt für Verkehr
Herr Thiel	Amt für Verkehr
Frau Hedwig	Bauamt
Herr Stein	Bauamt
Herr von Neumann-Cosel	Bauamt, TOP 33
Herr Wörmann	Umweltamt, TOP 6

Gäste

Herr Ehrig	für den Beirat für Stadtgestaltung, TOP 33
Frau Christian	moBiel
Frau Gäbler	moBiel

Schritfführung

Frau Ostermann	Bauamt
----------------	--------

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Fortmeier begrüßt die Anwesenden zur 50. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Von der Tagesordnung sind der TOP 4.5 (Ravensberger Straße, Querung Turnerstraße hier: Verbesserungen für den Fuß-/Radverkehr) und der TOP 17.2 (Erstaufstellung Bebauungsplan „Wohnbebauung nördlich Am Homersen“) abzusetzen, weil jeweils aus der Bezirksvertretung noch kein Beschluss vorliegt. Jeweils eine 1. Lesung, wie auch in der Bezirksvertretung Mitte, sollen zum TOP 4.6 (Umgestaltung der Herforder Straße) und zum TOP 13 (Städtebauliche Umgestaltung des Jahnplatzes) durchgeführt werden.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden -

Herr Fortmeier teilt mit, dass Herr Thiel in Kürze in den Ruhestand verabschiedet wird und heute an seiner letzten Sitzung teilnimmt. Er danke ihm im Namen dieses Ausschusses für die jahrelange Zusammenarbeit. Herr Thiel habe seit 34 Jahren diesen Ausschuss mit fachlichem Rat und vielen Hinweisen begleitet, in den letzten 20 Jahren als Amtsleiter des Amtes für Verkehr.

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses

Zu Punkt 1.1 Sitzung Nr. 47, gemeinsame Sitzung mit allen Bezirksvertretungen am 20.11.2018

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 20.11.2018 (Nr. 47) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 1.2 Sitzung Nr. 49 vom 29.01.2019

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 29.01.2019 (Nr. 49) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2 Mitteilungen

Zu Punkt 2.1 Abrechnung nach KAG

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7984/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 2.2 Erhöhung der Anzahl der Behindertenparkplätze für Besucher der Rudolf-Oetker-Halle

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

Der Seniorenrat und der Beirat für Behindertenfragen haben als Beschluss die deutliche Erhöhung der Anzahl an Behindertenparkplätzen auf dem Besucherparkplatz der Rudolf-Oetker-Halle empfohlen. Dieser Beschluss wurde in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 30.10.18 gefasst.

In der vormaligen Situation sind auf dem Parkplatz in der Lampingstraße drei fest installierte Schwerbehindertenparkplätze sowie ein Schwerbehindertenparkplatz mit Klappschild ausgezeichnet gewesen.

Auf Grundlage des Beschlusses, wird nun die verfügbare Anzahl von fest installierten Schwerbehindertenparkplätzen auf sieben Schwerbehindertenparkplätze erhöht. Die notwendigen Arbeiten wurden am 25.02.2019 per Anordnung zur Umsetzung ausgegeben und werden durch den Umweltbetrieb bei entsprechender Witterungslage umgesetzt.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3

Anfragen

Zu Punkt 3.1

Verbindung ÖPNV mit Onlinediensten;
Anfrage CDU vom 18.01.2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7972/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wie weit ist die Prüfung und Implementierung von Abfahrzeiten und Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs bei Onlinediensten, wie zum Beispiel Google, in deren Routenplanung?

MoBiel antwortet wie folgt:

„Die Freigabe der Daten wird derzeit in NRW mittels eines Vertragsentwurfes über die Nutzung und Finanzierung der deutschlandweiten Open-Data-Plattform ÖPNV diskutiert. Diese Plattform soll vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr aöR – VRR betrieben werden. Die zukünftigen Vertragspartner und dazu gehören die Verkehrsunternehmen würden dann die Soll-Fahrplandaten, Haltestellendaten und Liniendaten zur Verfügung stellen. Die Daten würden über definierte Schnittstellen zur Verfügung gestellt werden. Die moBiel stimmt derzeit Ihre Anmerkungen zu den Verträge mit der OWL Verkehr GmbH ab, die den Prozess wiederum über die westfälischen Partner mit dem VRR weiterführen wird.“

Herr Lange fragt nach der zeitlichen Dimension. Er frage ebenfalls nach dem Unterschied zu Münster, wo es so etwas schon lange gibt.

Frau Christian (moBiel) antwortet, dass man sich gegen einen Sonderweg, wie in Münster geschehen, entschieden habe. Man stimme sich derzeit zu den Verträgen ab und werde dann relativ bald gemeinsam mit den westfälischen Partnern beginnen. Der Prozess ist in ganz Westfalen angestoßen und dieses sei sinnvoll, weil dann die Durchgängigkeit der Informationskette gegeben ist.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3.2

Welche Haltemöglichkeiten sind für Taxis auf dem Jahnplatz vorgesehen? Anfrage FDP vom 22.01.2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7982/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Aus welchen Gründen ist im Rahmen des Verkehrsversuches auf dem Jahnplatz das Befahren der Umweltspur für Taxis als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs nicht zugelassen?

Zusatzfrage 1: Welche Haltemöglichkeiten sind für Taxis auf dem Jahnplatz vorgesehen?

Zusatzfrage 2: Durch welchen politischen Beschluss erfolgte die Festlegung, Taxis die Benutzung der Umweltspur zu verbieten?

Die Anfrage wird in der Vorlage zu TOP 12 beantwortet.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 4

Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen

Zu Punkt 4.1

Mobilitätsstrategie für Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7236/2014-2020

Drucksachennummer: 7236/2014-2020/1

Drucksachennummer: 7957/2014-2020

Drucksachennummer: 8263/2014-2020

SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernähe/Piraten haben am 15.01.2019 folgenden **Antrag** (Ds.-Nr. 7957/23014-2020) eingereicht:

- 1. Der Rat beschließt auf der Grundlage des Berichtes „Mobilitätsstrategie Bielefeld“ - einschließlich des dabei zu erarbeitenden Handlungsprogramms – ein nachhaltiges Leitbild für die Entwicklung der Mobilität und des Verkehrsaufkommens in Bielefeld bis zum Jahr 2030. Wesentliche Zielsetzung des Leitbildes ist eine neue Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsträger Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr (Modal Split), um die positiven Effekte der einzelnen Verkehrsarten optimal zu nutzen sowie gesunde Lebens- und Wohnverhältnisse zu gewährleisten.*
- 2. Die Mobilitätsstrategie 2030 legt als übergeordnetes Ziel fest, den Anteil des Umweltverbunds aus Fußverkehr, Radverkehr*

und öffentlichen Personennahverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen auf 75 Prozent zu steigern, mit einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs von 50 auf 25 Prozent.

3. *Der Rat beschließt, folgende 6 Leitziele und Handlungsstrategien, die den derzeitigen Stand der verkehrs-, umwelt- und gesellschaftspolitischen Debatte in Bielefeld widerspiegeln und den Handlungsrahmen für eine veränderte Mobilitätspolitik im kommenden Jahrzehnt darstellen, mit dem der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2030 auf 75 Prozent gesteigert werden soll:*
 - *Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten*
 - *Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem stärken*
 - *Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer sicherstellen*
 - *Erreichbarkeit für Bürger und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten*
 - *Verkehrssicherheit erhöhen / „Vision Zero“*
 - *Negative Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt deutlich reduzieren*
4. *Wie die vom Rat in dem BYPAD-Verfahren beschlossenen Qualitätsziele für die Radverkehrsförderung sollen die 6 Leitziele und Handlungsstrategien aus der Mobilitätsstrategie bereits bei allen aktuellen und zukünftigen Planungen verbindlich berücksichtigt werden.*
5. *Die Verwaltung wird beauftragt, zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie Maßnahmen auszuwählen, zu priorisieren und zu Maßnahmenbündeln zusammenzufassen, eine Öffentlichkeitsbeteiligung zu konzipieren und durchzuführen, ein Monitoring- und Evaluationskonzept zur Fortschrittskontrolle, sowie einem Aktionsplan mit Arbeitsschritten und eine Budgetplanung zu erstellen. Die zur Erarbeitung der vorliegenden Mobilitätsstrategie aufgebaute Arbeitsstruktur aus Projektleitungsteam und Arbeitskreis soll aufrecht erhalten bleiben.*
6. *Über den Prozess ist regelmäßig in den zuständigen Gremien zu berichten.*

Am 04.03.2019 haben die CDU, die Bielefelder Mitte und die FDP folgenden **Antrag** (Ds.-Nr.: 8263/2014-2020) eingereicht:

1. *Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt und der Rat beschließt folgende Leitziele einer zukunftsorientierten Mobilitätspolitik:*
 - (1) *Oberstes Ziel der Verkehrsplanung soll es sein durch qualitative Verbesserungen im Rahmen des Umweltverbundes und des Individualverkehrs eine leistungsfähige Infra-*

struktur für alle Verkehrsarten in Bielefeld vorzuhalten. Dabei sind bei der Entwicklung der zukünftigen Verkehrsplanung technische Innovationen zu berücksichtigen. Restriktive Maßnahmen zur Minderung des Individualverkehrs werden abgelehnt. Die Mobilität der Bielefelderinnen und Bielefelder ist zu verbessern, indem es einfacher wird, sicher, zuverlässig und schnell in unserer Stadt voranzukommen und sie aus der Region zu erreichen. Die kulturellen, wirtschaftlichen, sozialen und bildungsrelevanten Angebote in unserer Stadt sollen besser für alle Nutzer aus Bielefeld und der Region erreichbar werden.

- (2) Es soll allen Verkehrsteilnehmern überlassen bleiben, welches Verkehrsmittel oder welcher Verkehrsmittel-Mix für ihre persönliche Mobilitätsplanung am besten geeignet sind.
 - (3) Unser Ziel ist die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Mobilitätsangebote in Bielefeld. Dieses Ziel ist jedoch nicht zu erreichen, wenn man sich nur darauf beschränkt den Individualverkehr – der über 50% liegt – alleine durch restriktive Maßnahmen zu reduzieren.
 - (4) Alle Verkehrsträger sind gleichberechtigt und es wird ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Die Verkehrsplanung erfolgt umweltbewusst und berücksichtigt die konkreten ökologischen Auswirkungen von Maßnahmen.
 - (5) Bei der zukünftigen Mobilitätsplanung sind die konkreten Auswirkungen auf die Wirtschaft in Bielefeld darzustellen und sämtliche erforderlichen Investitionen und Subventionen transparent darzustellen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, Maßnahmen auszuwählen, zu priorisieren und zu bündeln, die im Einklang mit dieser Mobilitätsstrategie stehen. Diese sind dann der Politik zur Beratung vorzulegen. Hierbei sind u.a. folgende Eckpunkte zu beachten:
- (1) Erhalt der Leistungsfähigkeit und Fahrbahnsuren auf den wichtigsten Haupt- und Einfallstraßen für den Pendler-, Berufs- und Wirtschaftsverkehr.
 - (2) Zur Sicherstellung einer hohen Leistungsfähigkeit ist auf den Bielefelder Hauptverkehrsstraßen an der derzeitigen Geschwindigkeitsregelung von mindestens 50 km/h festzuhalten.

- (3) *Verbesserung des fließenden Verkehrs (grüne Wellen, Umgestaltung Kreuzungen, bessere Nutzung des OVD, Einbahnstraßenregelungen).*
- (4) *Ausreichendes und attraktives Parkplatzangebot in Nähe der Zentren mit Leitsystemen.*
- (5) *Förderung des ÖPNV Angebots durch eine Taktverbesserung, Aufbau von Tangentialverkehren, Erweiterung durch neue Verkehrsformen (On Demand, Leihfahrrad-systeme, Ridesharing) insbesondere in den Randgebieten.*
- (6) *Erheblicher Ausbau von P+R Parkplätzen, um eine bessere Verknüpfung des Individualverkehrs mit den ÖPNV zu ermöglichen.*
- (7) *Aktualisierung des langfristigen Plans zum Stadtbahnausbau („MoBiel 2040“).*
- (8) *Intelligenter Ausbau des Fahrradnetzes durch sinnvolle Ergänzungen von Radwegen und Lückenschluss bestehender Radwege im Radwegenetzplan. Stärkung des Fahrradnetzes durch Grünanlagen als Alltagsrouten und Weiterentwicklung des Fahrradnetzes parallel zu Hauptverkehrsstraßen.*
- (9) *Gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowohl in Zentrumsnähe als auch an Endstationen der Stadtbahn und am Bahnhof.*
- (10) *Erarbeitung eines Strategiekonzeptes „Fußverkehr“ unter der Berücksichtigung von u.a. Barrierefreiheit und Fußwegequalität.*

Herr Franz begründet den Koalitionsantrag. Er sehe in der Mobilitätsstrategie den Versuch in einem breiten Beteiligungsverfahren mit unterschiedlichen Akteuren eine Zielperspektive für die Verkehrsentwicklung im städtischen Raum zu entwickeln. Im Wesentlichen wird es darum gehen, die Verkehrsstrukturen für die Stadt anzupassen und weiterzuentwickeln. Verkehrsbedingte Schadstoffbelastungen durch den Individualverkehr müssen reduziert werden. Die Koalition habe den Antrag als Zielkorridor für die nächsten 10 Jahre formuliert. Im Umweltverbund sollen 75 % in den nächsten 10 Jahren erreicht werden. Hierfür soll der Individualverkehr entsprechend reduziert werden. Dieses soll nicht durch Verbote geschehen. Das Ziel sei, durch entsprechend verbesserte Angebote für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV das Mobilitätsverhalten zu verändern. Verhaltensveränderungen bedeuten nicht Bevormundung, sondern die Schaffung von Alternativen. Die Gestaltung von Straßenräumen, die Lenkung von Verkehren und die Verbesserung von Radfahrangeboten und ÖPNV müssen erfolgen.

Die Bezirksvertretung Senne habe beschlossen, dass die Bezirke an den bezirklichen Planungen zu beteiligen sind. Man könne sich eine entsprechende Ergänzung unter Ziff. 6 des Antrages vorstellen.

Herr Nolte sieht in dem Antrag der Paprikakoalition eine Verschärfung zu der Verwaltungsvorlage. Es sei geplant, Haupteinfallstraßen zurückzubauen. Dieses seien restriktive Maßnahmen, die zu weiteren Staus führen werden. Die Autofahrer sollen aus Verzweiflung auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Dabei werden die vielen Ein- und Auspendler übersehen, die zukünftig noch mehr im Stau stehen und keine Alternativen zur Verfügung haben. Man habe daher einen Antrag gestellt, der das Ziel 25:75 nicht ausdrücklich festschreibe, sondern durch den Qualitätsverbesserungen erzielt werden sollen. Die Haupteinfallstraßen sollen so erhalten bleiben, wie sie heute sind. Der ÖPNV soll so gefördert werden, dass Pendler die Möglichkeit bekommen, umsteigen zu können. Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichermaßen berechtigt am Straßenverkehr teilzunehmen. Wichtig sei, dass die Bezirke eingebunden werden. Außerdem sind die zukünftigen Technologien zu beobachten. Man dürfe die Straßen nicht, wie im Koalitionsantrag vorgesehen, so ausbauen, dass PKW-Verkehre kaum noch möglich sind. Radwege sollten auch durch Grünanlagen geführt werden.

Frau Wahl-Schwentker freut sich, gemeinsam mit der CDU und Bielefelder Mitte einen gut durchdachten Antrag zur Mobilität in Bielefeld vorgelegt zu haben. Das, was bisher präsentiert wurde, sei einer Mobilitätsstrategie nicht würdig, weil es Mobilität verhindere. Die Quote 75:25 soll dadurch erreicht werden, dass es den Menschen möglichst schwer gemacht wird, sich individuell fortzubewegen. Aus der Vorlage zu dem nächsten TOP „Green City Masterplan Bielefeld“ ergebe sich, dass man keine Ladesäulen in Bielefeld errichten möchte, weil man den Individualverkehr nicht fördern möchte. Die Menschen sollen nicht mehr mit dem Auto, egal wie es angetrieben wird, in die Stadt kommen. Das Konzept basiere auf Zahlen aus Haushaltsbefragungen, die nicht den Tatsachen entsprechen. Die täglich 80.000 Einpendler und 46.000 Auspendler finden keine Berücksichtigung. Wenn jetzt Straßen konsequent zurückgebaut werden, Hauptverkehrsstraßen in 30er-Zonen verwandelt und den Verkehr in die Nebenstraßen verdrängt, dann wird weder den Autofahrern, noch den Händlern in der Stadt, noch den Anwohnern in den Nebenstraßen ein Gefallen getan. Dieses sei unfair den Bielefelder Bürgern gegenüber. Man habe daher den Antrag gestellt, um Mobilität einfacher, leichter, günstiger und sauberer zu machen. Es wird Innovationen geben, aber andere Antriebe brauchen auch ein Straßennetz. Es sei wichtig die Radfahrer und Autofahrer zu trennen. Man könne z.B. die Autofahrer über die Stapenhorststraße und die Radfahrer über die Werther Straße fahren lassen. Der ÖPNV müsse so attraktiv gemacht werden, dass die Menschen ihn auch nutzen wollen.

Herr Julkowski-Keppler stellt fest, dass Mobilität für eine Stadt sehr wichtig ist, damit eine Stadt funktionieren kann. Drei Punkte seien die Grundlage für den Antrag gewesen:

1. Schadstoffbelastung
2. Klimaschutz
3. Attraktivität der Stadt

Er erläutert zur Schadstoffbelastung, dass diese nach den Messwerten immer zu den Tageszeiten am höchsten ist, wo sich viele Menschen am Jahnplatz aufhalten. Man habe sich in den Klimaschutzzielen der Stadt Bielefeld verpflichtet, dass weniger CO₂ ausgestoßen wird. In der Energieversorgung wurde in diesem Land hinsichtlich der CO₂-Reduzierung bereits viel erreicht. Allein der Verkehrsbereich konnte keine Reduzierung nachweisen. Dieses liege daran, dass die Autos zwar technisch immer besser geworden sind, aber auch immer größer. Außerdem gebe es immer mehr Autos in den Städten. Man müsse bedenken, dass die Autos die Staus verursachen. Wenn man die Autos anspricht, müsse man sich Gedanken machen, über die Anzahl der Autos. Es gehe nicht um Verbote, sondern darum, für die Menschen dieser Stadt Angebote zu schaffen. Sich darauf zu verlassen, dass der technische Fortschritt zu Verbesserungen führt, könne nicht die Aufgabe eines Lokalpolitikers sein. Die Attraktivität einer Stadt hat etwas mit Aufenthaltsqualität und mit dem Kulturangebot zu tun. Der Modal Split sagt nichts darüber aus, wie viele km mit einem Fahrzeug gefahren werden. Es werden lediglich die Anzahl der Fahrten gemessen. Wenn für die Bereiche von 6-7 km ein gutes Angebot geschaffen wird, könne man Menschen erreichen, dass sie auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Natürlich gebe es Pendler, die auf ihre Autos angewiesen sind. In Freiburg gebe es heute schon nur noch 21 % MIV. Es gebe also Städte, die deutlich weiter sind. In Bielefeld als Flächenstadt wurde immer nur der Autoverkehr gefördert.

Herr Heißenberg freut sich gemeinsam mit seiner Gruppe, dass man hier etwas für die Zukunftsfähigkeit der Stadt tun könne. Alle Großstädte in Deutschland beschäftigen sich mit dem Thema Mobilitätsstrategien und passen ihre Modal Splits an. Er freue sich ebenfalls, dass man diese Leitziele beschließen könne. Seine Gruppe sei dafür, dass die Bielefelder Verkehrsakteure an den Planungen beteiligt werden. Z.B. die AG Spuren erzeuge ein Wissen, von dem die Stadt profitiert. Wenn die Infrastruktur erneuert wird, müssen die innerstädtischen Verkehre so geleitet werden, dass man auch ohne Lebensgefahr mit dem Rad in der Stadt unterwegs sein kann. Der Straßenraum ist knapp und es müsse gelingen, dass Beste für die Stadt zu erreichen. Er sei sicher, dass die Pendler von dem angestrebten Modal Split profitieren. Wenn mehr Menschen auf das Rad umsteigen, ist mehr Platz auf den Straßen für die Pendler.

Herr Frischemeier hat den Eindruck, dass sich die CDU und FDP bereits in den Wahlkampf verabschiedet haben, weil sie von Bevormundung und Restriktionen reden. Dieses sei schade, weil sie damit aufgehört haben, die Probleme der Stadt ernsthaft zu lösen. Es gehe nicht um Restriktionen, sondern es sollen Angebote für eine Wahlfreiheit geschaffen werden. Wenn man die Wahl hat zwischen einen schlechten Radweg und einer 4-spurigen Straße mit Parkplatz vor der Tür, wird man sich vermutlich für das Auto entscheiden. Es gehe darum, Angebote zu schaffen. Dazu gehöre, dass in den Randbezirken häufig die Busse fahren und dass es gute Radwege in der gesamten Stadt gibt. Es gebe auch Menschen, die sich kein Auto leisten können. Auch für diese müsse man Mobilität sicherstellen. Wenn der Weg zum Bäcker mit dem Rad und nicht mit dem Auto zurückgelegt wird, dann helfe das auch dem Handwerker, der ein Auto weniger auf der Straße findet. Dieses sollten auch der Handelsverband, die IHK und die selbsternannten wirtschaftsnahen Parteien erkennen. Es sollte aufgehört werden, alles schlecht zu reden und er werbe dafür, dem Koalitionsantrag zuzustimmen.

Herr Nettelstroth stellt fest, dass Bielefeld attraktiv und die zweitstärkste wachsende Stadt in NRW ist. Es sei so, dass mehr Menschen auch mehr Mobilität produzieren. Vor 25 Jahren noch sei man von völlig anderen Zahlen ausgegangen. Auch ältere Menschen sind heute viel mobiler, als man es damals noch erwartet hätte. Bielefeld sei das Oberzentrum in OWL und müsse gut erreichbar sein. Gegen eine Mobilitätsstrategie sei generell nichts zu sagen. Diese basiere aber darauf, dass in 10 Jahren ein Ziel erreicht wird. Man sei sicher einig, dass man die Träger, die den sogenannten Umweltverbund darstellen, stärken möchte. In Bielefeld habe man im Vergleich zu anderen Städten mit 14 % einen relativ schwachen ÖPNV. Man müsse sich die Frage stellen, welche Anstrengungen man unternehmen muss, um diese 14 % auf 25 % zu verdoppeln. Man müsse Riesenressourcen aufwenden, um einen entsprechenden ÖPNV-Ausbau voranzubringen. Bei moBiel liegen jetzt schon Defizite um 22 Mio. € vor. Man sei der Auffassung, dass man beim ÖPNV noch etwas herausholen kann, eine Verdoppelung halte er jedoch für unwahrscheinlich. Er habe die große Sorge, dass man über restriktive Maßnahmen versuchen wird, innerhalb von 10 Jahren den Modal Split zu erreichen. Es wird so geschehen, dass die Straßen zurückgebaut werden. Dieses habe konkrete Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit dieser Straßen. Man wird versuchen aus dem Stau heraus, die Menschen zu zwingen, andere Verkehrsträger zu nutzen. Selbst diese sind nicht in der Lage, andere Verkehre aufzunehmen. In den Hauptverkehrszeiten sei der ÖPNV heute schon kaum in der Lage, den Anforderungen gerecht zu werden. Die Bielefelder kaufen nicht zum Spaß Autos, sondern weil eine Notwendigkeit vorhanden ist. Wenn man nicht will, dass die mindestens 82.000 Einpendler zum Arbeiten und Einkaufen mit dem Auto in die Stadt kommen, dann muss man ihnen ein attraktives Angebot machen. Dieses würde bedeuten, dass man Park&Ride ausbaut. Dagegen ist aber die Paprikakoalition, weil man nach deren Ideologie dagegen sein muss, dass die Menschen überhaupt ein Auto haben. Der Einpendler aus Paderborn wird nicht auf sein Fahrzeug verzichten, er wird eher seinen Arbeitsplatz wechseln. Attraktivität einer Stadt bedeutet auch, dass Menschen in die Stadt kommen wollen. Es könne nicht das Ziel sein, dass die Menschen nicht mehr in die Stadt kommen wollen und dass Parkplätze zurückgebaut und Zuwegungen reduziert werden. Man dürfe nicht die letzten Möglichkeiten, die der Handel noch hat, abwürgen. Man sei gut beraten in Verbesserungen zu investieren. Restriktionen werden dazu führen, dass diese Stadt keine positive Entwicklung nehmen wird.

Frau Pape sieht in dem Koalitionsantrag eine einseitige Fixierung gegen den Individualverkehr. Mit dem heute eingereichten Antrag habe man sich viele Gedanken gemacht, wie man Angebote entwickeln kann. Die Ideen aus dem Antrag sollte man gemeinsam aufgreifen. Ein Mobilitätskonzept beinhalte auch die Steuerung der Verkehre und das man überlegt wohin die Verkehre ausweichen können. Dieses habe man in den Koalitionsanträgen vermisst. Sie bitte, die Angebote die im Antrag gemacht werden, ernst zu nehmen und nicht aus der Ideologie heraus abzulehnen.

Herr Vollmer stellt Riesendefizite in der Erschließung des ÖPNV-Systems in ganz OWL fest. In Bielefeld, als Oberzentrum, müsste es ein Regionalschnellbahnsystem geben. Wenn man sich die Investitionen der vergangenen Jahre im Umfeld von Bielefeld ansehe, dann sieht man die A33,

die ins Osnabrücker Land gebaut wird. Diese wird dazu führen, dass mehr Autoverkehr nach Bielefeld kommen wird. Durch die im Bau befindliche B66n wird sich vermutlich ebenfalls der Autoverkehr erhöhen. Es gebe eine Planung für eine Ortsumgehung Ummeln. Auch diese wird dazu führen, dass man aus dem Kreis Gütersloh besser mit dem Auto nach Bielefeld kommen kann. Er sehe immer nur Investitionen in den Individualverkehr. Er frage sich, wo die Investitionen in den ÖPNV sind. Er sehe auch nicht, dass man die Stadtbahnverlängerung nach Senne-stadt auf den Weg bekommt.

Herr Julkowski-Keppler bestätigt, dass bisher die Planungen in Bielefeld pro Autoverkehr waren. Der Koalitionsantrag ziele hier auf Veränderung, dass auch die anderen Verkehrsarten in den Fokus genommen werden.

Herr Moss berichtet, dass er in den Bezirksvertretungen häufig gefragt wurde, was passiere wenn man den Modal Split nicht erreicht. Wenn man in 2030 feststelle, dass man nicht 75 % im Umweltverbund erreicht habe, sondern z.B. nur 61 %, dann habe man doch trotzdem auf dem Weg viel erreicht. Wenn man jetzt gar nichts mache, wäre das aus Sicht der Fachleute der falsche Weg. Man wolle nicht mit Restriktionen arbeiten, sondern an das Nutzerverhalten appellieren. Im Zuge der Digitalisierung wird sich die Mobilität verändern.

Frau Steinkröger berichtet aus Senner Sicht. Sie finde es auch vernünftig 3-5 km mit dem Rad zurückzulegen, wenn es gute Wege gibt. Wenn jemand aus der Senne nach Bielefeld möchte, bräuchte er ein vernünftiges ÖPNV-Angebot, das nicht vorhanden ist. Die Bielefelder müssen praktisch denken. Aus der Sennestadt mit dem Rad in die Innenstadt zur Arbeit zu fahren, sei ziemlich unrealistisch. Man sei in den Randbezirken auf das Auto oder auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen.

Herr Fortmeier lässt zunächst über den Antrag (Ds.-Nr. 8263/2014-2020) von CDU, Bielefelder Mitte und FDP abstimmen.

Beschluss:

1. Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt und der Rat beschließt folgende Leitziele einer zukunftsorientierten Mobilitätspolitik:

- (1) Oberstes Ziel der Verkehrsplanung soll es sein durch qualitative Verbesserungen im Rahmen des Umweltverbundes und des Individualverkehrs eine leistungsfähige Infrastruktur für alle Verkehrsarten in Bielefeld vorzuhalten. Dabei sind bei der Entwicklung der zukünftigen Verkehrsplanung technische Innovationen zu berücksichtigen. Restriktive Maßnahmen zur Minderung des Individualverkehrs werden abgelehnt. Die Mobilität der Bielefelderinnen und Bielefelder ist zu verbessern, indem es einfacher wird, sicher, zuverlässig und schnell in unserer Stadt voranzukommen und sie aus der Region zu erreichen. Die kulturellen, wirt-**

schaftlichen, sozialen und bildungsrelevanten Angebote in unserer Stadt sollen besser für alle Nutzer aus Bielefeld und der Region erreichbar werden.

- (2) Es soll allen Verkehrsteilnehmern überlassen bleiben, welches Verkehrsmittel oder welcher Verkehrsmittel-Mix für ihre persönliche Mobilitätsplanung am besten geeignet sind.
 - (3) Unser Ziel ist die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Mobilitätsangebote in Bielefeld. Dieses Ziel ist jedoch nicht zu erreichen, wenn man sich nur darauf beschränkt den Individualverkehr – der über 50% liegt – alleine durch restriktive Maßnahmen zu reduzieren.
 - (4) Alle Verkehrsträger sind gleichberechtigt und es wird ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Die Verkehrsplanung erfolgt umweltbewusst und berücksichtigt die konkreten ökologischen Auswirkungen von Maßnahmen.
 - (5) Bei der zukünftigen Mobilitätsplanung sind die konkreten Auswirkungen auf die Wirtschaft in Bielefeld darzustellen und sämtliche erforderlichen Investitionen und Subventionen transparent darzustellen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, Maßnahmen auszuwählen, zu priorisieren und zu bündeln, die im Einklang mit dieser Mobilitätsstrategie stehen. Diese sind dann der Politik zur Beratung vorzulegen. Hierbei sind u.a. folgende Eckpunkte zu beachten:
- (1) Erhalt der Leistungsfähigkeit und Fahrbahnsuren auf den wichtigsten Haupt- und Einfallstraßen für den Pendler-, Berufs- und Wirtschaftsverkehr.
 - (2) Zur Sicherstellung einer hohen Leistungsfähigkeit ist auf den Bielefelder Hauptverkehrsstraßen an der derzeitigen Geschwindigkeitsregelung von mindestens 50 km/h festzuhalten.
 - (3) Verbesserung des fließenden Verkehrs (grüne Wellen, Umgestaltung Kreuzungen, bessere Nutzung des OWD, Einbahnstraßenregelungen).
 - (4) Ausreichendes und attraktives Parkplatzangebot in Nähe der Zentren mit Leitsystemen.
 - (5) Förderung des ÖPNV Angebots durch eine Taktver-

besserung, Aufbau von Tangentialverkehren, Erweiterung durch neue Verkehrsformen (On Demand, Leihfahrradsysteme, Ridesharing) insbesondere in den Randgebieten.

- (6) Erheblicher Ausbau von P+R Parkplätzen, um eine bessere Verknüpfung des Individualverkehrs mit den ÖPNV zu ermöglichen.
- (7) Aktualisierung des langfristigen Plans zum Stadtbahnausbau („MoBiel 2040“).
- (8) Intelligenter Ausbau des Fahrradnetzes durch sinnvolle Ergänzungen von Radwegen und Lückenschluss bestehender Radwege im Radwegenetzplan. Stärkung des Fahrradnetzes durch Grünanlagen als Alltagsrouten und Weiterentwicklung des Fahrradnetzes parallel zu Hauptverkehrsstraßen.
- (9) Gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowohl in Zentrumsnähe als auch an Endstationen der Stadtbahn und am Bahnhof.
- (10) Erarbeitung eines Strategiekonzeptes „Fußverkehr“ unter der Berücksichtigung von u.a. Barrierefreiheit und Fußwegequalität.

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

Anschließend erfolgt die Abstimmung über den Änderungsantrag (Ds.-Nr.: 7957/2014-2020) von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernähe/Piraten vom 15.01.2019. Hier gibt es unter Punkt 6 eine Ergänzung, die Herr Franz aus dem Beschluss der BV Senne formuliert hat. Dieser Beschluss aus Senne decke auch die Beschlusslagen aus Heepen und Dornberg ab. Die Ergänzung hat folgenden Text:

Alle Stadtbezirke sind in die laufende Planung einzubeziehen und zu beteiligen. Es ist darüber hinaus sicher zu stellen, dass bezirkliche Aspekte der Mobilitätsstrategie in den Bezirksvertretungen beschlossen werden.“

Die BV Senne hatte beschlossen, dass die bezirklichen Aspekte der Mobilitätsstrategie *allein* in den Bezirksvertretungen beschlossen werden. Dieses werde herausgenommen, weil es auch bezirkliche Aspekte mit Auswirkungen auf die Gesamtstadt gebe und die dann in diesem Ausschuss beschlossen werden müssen.

Zunächst lässt Herr Fortmeier über die Beschlussergänzung abstimmen, die unter Nr. 6 aufgenommen werden soll.

Beschluss:

Alle Stadtbezirke sind in die laufende Planung einzubeziehen und zu beteiligen. Es ist darüber hinaus sicher zu stellen, dass bezirkliche Aspekte der Mobilitätsstrategie in den Bezirksvertretungen beschlossen werden.

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

-.-.-

Anschließend erfolgt die Abstimmung über den so geänderten Koalitionsantrag (Ds.-Nr.: 7957/2014-2020).

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat folgenden Beschluss zu fassen:

- 1. Der Rat beschließt auf der Grundlage des Berichtes „Mobilitätsstrategie Bielefeld“ - einschließlich des dabei zu erarbeitenden Handlungsprogramms – ein nachhaltiges Leitbild für die Entwicklung der Mobilität und des Verkehrsaufkommens in Bielefeld bis zum Jahr 2030. Wesentliche Zielsetzung des Leitbildes ist eine neue Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsträger Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr (Modal Split), um die positiven Effekte der einzelnen Verkehrsarten optimal zu nutzen sowie gesunde Lebens- und Wohnverhältnisse zu gewährleisten.**
- 2. Die Mobilitätsstrategie 2030 legt als übergeordnetes Ziel fest, den Anteil des Umweltverbunds aus Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen auf 75 Prozent zu steigern, mit einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs von 50 auf 25 Prozent.**
- 3. Der Rat beschließt, folgende 6 Leitziele und Handlungsstrategien, die den derzeitigen Stand der verkehrs-, umwelt- und gesellschaftspolitischen Debatte in Bielefeld widerspiegeln und den Handlungsrahmen für eine veränderte Mobilitätspolitik im kommenden Jahrzehnt darstellen, mit dem der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2030 auf 75 Prozent gesteigert werden soll:**
 - Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten**
 - Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem**

- stärken
- Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer sicherstellen
 - Erreichbarkeit für Bürger und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten
 - Verkehrssicherheit erhöhen / „Vision Zero“
 - Negative Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt deutlich reduzieren
4. Wie die vom Rat in dem BYPAD-Verfahren beschlossenen Qualitätsziele für die Radverkehrsförderung sollen die 6 Leitziele und Handlungsstrategien aus der Mobilitätsstrategie bereits bei allen aktuellen und zukünftigen Planungen verbindlich berücksichtigt werden.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie Maßnahmen auszuwählen, zu priorisieren und zu Maßnahmenbündeln zusammenzufassen, eine Öffentlichkeitsbeteiligung zu konzipieren und durchzuführen, ein Monitoring- und Evaluationskonzept zur Fortschrittskontrolle, sowie einem Aktionsplan mit Arbeitsschritten und eine Budgetplanung zu erstellen. Die zur Erarbeitung der vorliegenden Mobilitätsstrategie aufgebaute Arbeitsstruktur aus Projektleitungsteam und Arbeitskreis soll aufrecht erhalten bleiben.
6. Über den Prozess ist regelmäßig in den zuständigen Gremien zu berichten. *Alle Stadtbezirke sind in die laufende Planung einzubeziehen und zu beteiligen. Es ist darüber hinaus sicher zu stellen, dass bezirkliche Aspekte der Mobilitätsstrategie in den Bezirksvertretungen beschlossen werden.*

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

Zu Punkt 4.2 Green City Masterplan Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7780/2014-2020

Herr Nolte teilt mit, dass seine Fraktion die Informationsvorlage zwar zur Kenntnis nehme, es handele sich aber nicht um eine zustimmende Kenntnisnahme. Es sei enttäuschend, dass viele Punkte, die seine Fraktion zur NOx-Reduzierung in der Vergangenheit beantragt habe, sich im Gutachten nicht wiederfinden.

Frau Wahl-Schwentker bezieht sich auf den Hinweis zur Beschränkung

öffentlicher Parkflächen auf das erforderliche Mindestmaß und eine angemessene Bepreisung. Sie frage, was ist das erforderliche Mindestmaß und was ist eine angemessene Bepreisung. Im Gutachten heiÙe es, dass es 9.500 öffentliche Parkplätze gibt. Die Kosten für den Wegfall sind mit 300.000 € ausgewiesen. Also müsse bekannt sein, welche Maßnahmen dahinterstehen. Weiter sei angegeben, dass die Parkplätze der Mitarbeiter der Stadtverwaltung bewirtschaftet werden. Sie möchte wissen, wie viele Parkplätze es für Mitarbeiter der Stadtverwaltung gibt. Im Gutachten heiÙe es auf S. 42, dass die Nutzung für E-PKW nicht attraktiver werden soll und es daher kein Ladesäulensystem geben soll. Man nehme an, dass die Mehrheit ihre Elektroautos zuhause oder am Arbeitsplatz laden. Sie finde es fraglich, solche Voraussetzungen anzunehmen. Bedenklich sei der Hinweis auf S. 71, dass Zonen in der Innenstadt für den Lieferverkehr gesperrt werden sollen. Dieses gefährde den Einzelhandel. Außerdem werde davon ausgegangen, dass der Containerbahnhof zur Verfügung steht. Dieses sei wohl eher nicht absehbar.

Herr Julkowski-Keppler findet die Vorlage besonders lesenswert. Er erinnere, dass vor kurzem hier im Ausschuss eine Planung für eine City-Logistik am Containerbahnhof in Auftrag gegeben wurde. Er begrüÙe das Angebot der Altstadtkaufleute, dass man sich ein Lastenrad ausleihen kann. Dieses sei ein richtiger Weg.

Herr Moss stellt fest, dass man nicht alle Fragen von Frau Wahl-Schwentker sofort beantworten könne. Einige Antworten werden sich aus dem Prozess heraus ergeben. Die anderen Fragen werden zur nächsten Sitzung beantwortet.

Herr Fortmeier bittet, die Fragen bis zur nächsten Sitzung schriftlich zu beantworten.

Die schriftlichen Antworten sind unter diesem TOP ins Ratsinfosystem eingestellt worden.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 4.3

Dritter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld – Entwicklung von Szenarien

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 7822/2014-2020

Herr Fortmeier teilt mit, dass unter diesen Punkt auch der Antrag zu TOP 5.3 aus der Bezirksvertretung Sennestadt (Ds.-Nr.: 7655/2014-2020) beraten werden soll. Die Bezirksvertretung Sennestadt habe am 22.11.2018 folgenden **Beschluss** gefasst:

Die Bezirksvertretung beantragt den kurzfristigen Einsatz von umweltfreundlichen Elektrogelenkbussen für die Strecke Wendeschleife in Senne bis Württemberger Allee für die Zeit bis zur Fertigstellung der Stadtbahnlinie.

Zudem soll geprüft werden, ergänzend Ortsbusse in den Ortschaften Eckardtsheim, Dalbke Heideblümchen und Sennestadt Süd einzusetzen, um im 15-Minuten-Takt an den Krackser Bahnhof angebunden zu werden. Autonom fahrende Kleinbusse können als Pilotprojekt Berücksichtigung finden.

Der Stadtentwicklungsausschuss wird gebeten, der Übergangslösung für Sennestadt zu folgen.

Herr Nolte teilt mit, dass seine Fraktion dem Beschlussvorschlag zur Entwicklung von Szenarien zustimmen wird. Er **beantrage** einen Punkt 4 einzufügen:

4) Die voraussichtlichen Kosten für die einzelnen Szenarien sind darzustellen.

Zum oben aufgeführten Beschluss aus der BV Sennestadt stelle er fest, dass es sich um ein Thema handelt, dass in die zukünftigen Planungen und den Nahverkehrsplan hereingehöre. Er **beantrage**, den Antrag zu einem Prüfauftrag für die Verwaltung und moBiel machen.

Nach Aussage von Herrn Franz werde die SPD-Fraktion ebenfalls zustimmen und auch die Ergänzung mittragen. Es sei auch vertretbar den Antrag aus der Sennestadt als Prüfauftrag zu formulieren. Er erinnere allerdings, dass man sich hier im Ausschuss nicht für Elektrobusse sondern auf einer kürzeren Strecke für die Erprobung der Brennstoffzellentechnik ausgesprochen habe. Er habe Bedenken, wenn jetzt noch Elektrogelenkbusse eingesetzt werden sollen. Es sei aber vertretbar, dass dieses geprüft wird und moBiel dazu Stellung nimmt.

Herr Julkowski-Keppler teilt mit, dass seine Fraktion dem Beschlussvorschlag und der Ergänzung zu Nr. 4 zustimmen wird. In Bezug auf den Antrag aus der Sennestadt teile er mit, dass es eigentlich eine andere Beschlusslage gibt. Elektrogelenkbusse seien auf dem Markt nicht verfügbar. Es sei schon schwierig die Wasserstoffbusse zu bekommen. In Sennestadt fahren aufgrund des neuen Betriebshofes die neu angeschafften Hybridbusse. Ein 15-Minuten-Takt zum Krackser Bahnhof sei sicherlich sinnvoll, helfe aber nicht, wenn die Bahn nur alle 30 Minuten fährt. Im Nahverkehrsplan werden solche Dinge abgebildet werden.

Herr Nolte schägt vor, der BV Sennestadt eine adäquate Antwort von moBiel zu geben.

Herr Fortmeier stellt den unter Nr. 4 erweiterten Beschlussvorschlag zur Abstimmung.

Beschluss:

- 1) Die Erstellung eines „Basisszenarios“ mit Erarbeitung von Maßnahmen in Anlehnung an den Status Quo**
- 2) Die Erstellung eines „Maximalszenarios“ mit Erarbeitung von Maßnahmen zur maximalen Steigerung des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen**

3) Die Erstellung eines „Realszenarios“ mit Erarbeitung von Maßnahmen mit einem Umsetzungshorizont bis 2030

4) Die voraussichtlichen Kosten für die einzelnen Szenarien sind darzustellen.

- einstimmig beschlossen -

Zu dem Beschluss aus der BV Sennestadt habe Herr Nolte gebeten, diesen als Prüfauftrag zu formulieren.

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob der kurzfristige Einsatz von umweltfreundlichen Elektrogelenkbussen für die Strecke Wendeschleife in Senne bis Württemberger Allee für die Zeit bis zur Fertigstellung der Stadtbahnlinie ermöglicht werden kann. Zudem soll geprüft werden, ergänzend Ortsbusse in den Ortschaften Eckardtsheim, Dalbke Heideblümchen und Sennestadt Süd einzusetzen, um im 15-Minuten-Takt an den Krackser Bahnhof angebunden zu werden. Autonom fahrende Kleinbusse können als Pilotprojekt Berücksichtigung finden.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 4.4

Umbau der Jöllenbecker Straße zur Ertüchtigung für den VA-MOS-Einsatz, Herstellung der Barrierefreiheit und Verringerung der funktionalen Mängel für den Rad- und Fußgängerverkehr

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 7522/2014-2020

Herr Thiel bezieht sich auf die Beschlussergänzung aus dem Beirat für Behindertenfragen. Dort sei beschlossen worden, dass eine tastbare Trennung zwischen Fußgängerstreifen und Radfahrbereich vorgenommen werden soll. In der weiteren Entwurfsplanung wird geprüft werden, wie man dieses machen kann. Die CDU-Fraktion hatte noch Fragen zu diesem TOP eingereicht, die er wie folgt beantwortet:

Besteht nach dem Umbau die Benutzungspflicht des Hochboards?

Es wird eine Benutzungspflicht angeordnet werden. Wenn ein Radfahrer auf der Fahrbahn ist, wäre durch das Nebeneinander von PKW und Rad ein Überholen des Radfahrers nicht möglich. Es wäre ein Ausweichen auf die Spur der Stadtbahn erforderlich. Wenn man bedenke, dass dieses Stück 1,3 km lang ist, dann müsste der Autofahrer schlimmstenfalls so lange hinter dem Radfahrer herfahren. Dieses sei wirklichkeitsfremd. Es sei davon auszugehen, dass der Autofahrer den Radfahrer mit zu geringem Sicherheitsabstand überholt oder auf die Stadtbahnspur ausweicht. Beides sei bedenklich. Daher wird eine Benutzungspflicht angeordnet

werden. Nach dem Regelwerk sei bei 17.000 Fahrzeugen eine Trennung des Radverkehrs vom Autoverkehr erforderlich.

Wird die Haltestelle Voltmannstraße benötigt. Welche Gründe gibt es für die Berücksichtigung?

Die Haltestelle befinde sich heute in einem erbärmlichen Zustand im Seitenraum, habe aber 1000 Nutzer jeden Tag. Man könne erwarten, dass nach dem behindertengerechten Ausbau der Zulauf noch größer wird. Diese Haltestelle sei wichtig und es sei wichtig, dass sie sich in der Mittellage befindet.

Wie sieht die weitere Richtungsplanung des ÖPNV aus?

Muss die Anzahl/der Standort von Haltestellen vor dem Hintergrund der Verbindung von Linien nicht überdacht werden?

Herr Thiel antwortet, dass die Haltestelle mit geringem Aufwand für Vamos ertüchtigt werden kann. Eine Richtungsplanung gebe es noch nicht. Von der Mittellage aus wäre eine Verlängerung nach Theesen oder zur Uni möglich.

Frau Pape fragt, ob die Haltestelle Voltmannstraße wirklich benötigt wird, weil die nächste Haltestelle sich ja in unmittelbarer Nähe befindet.

Frau Gäbler (Bereichsleiterin Verkehrsplanung moBiel) antwortet, dass die Endhaltestelle Babenhausen-Süd 200 m von der Haltestelle Voltmannstraße entfernt liegt. Die Haltestelle Babenhausen-Süd sei baufällig und soll ggfs. später mal an einen geeigneteren Standort verlegt werden. Die Lage der Haltestelle Voltmannstraße ermögliche einen Ausbau in alle Richtungen.

Auf Nachfrage von Herrn Nettelstroth teilt Frau Gäbler mit, dass an der Endhaltestelle Babenhausen-Süd täglich 2.500 – 3.000 Nutzer gebe.

Frau Pape **beantragt** eine getrennte Abstimmung für den Hochbahnsteig Voltmannstraße.

Herr Vollmer merkt an, dass es in der Nähe der Voltmannstraße eine Tankstelle gebe. Dort seien weiterhin Parkplätze vorgesehen. Er habe als Radfahrer immer ein ungutes Gefühl, wenn er an Einfahrten von Tankstellen vorbeifahre. In diesem Bereich müsste das Parken von Autos unterbunden werden. Hinsichtlich des Radverkehrs erscheinen ihm die Planungen nicht schlüssig. Ihm sei nicht klar, wie jemand mit dem Rad aus Richtung Jöllenbeck in die Voltmannstraße einbiegen soll. Dafür sei keine Radverkehrsführung vorgesehen. Es sei unglücklich, wenn eine Fahrradspur durch zwei Autospuren verlaufe. Dieses führe dazu, dass diejenigen, die unsicher sind, auf dem Bürgersteig fahren. Er habe die Bitte, dass sich die Fachplaner diese Situationen noch einmal genau und kritisch ansehen.

Herr Thiel bestätigt, dass diese Hinweise aufgenommen werden.

Herr Nettelstroth ist der Auffassung, dass man den Hochbahnsteig dort kritisch sehen sollte. Sie seien der Auffassung, dass es eine Stadtbahnverlängerung geben wird. Dann bräuchte man die Wendeschleife nicht mehr und hätte dort genügend Platz für einen vernünftigen Hochbahnsteig. Es sei schwer zu vermitteln, dass sich innerhalb so kurzer Abstän-

de zwei Hochbahnsteige befinden. Er stimme zu, dass man den Hochbahnsteig in Mittellage bauen sollte.

Herr Julkowski-Keppler weist darauf hin, dass es keine Beschlusslage über die Weiterführung der Linie 3 gebe. Wie eine Verbindung mit der Linie 4 aussehe, wisse man noch nicht. Wenn es eine Verlängerung nach Theesen gibt, werde es eine andere Wendeschleife geben. Die hohe Frequenz in Babenhausen-Süd komme dadurch zustande, dass dort die Umstiege in die Busse erfolgen. Der Hochbahnsteig Voltmannstraße ermögliche alle Varianten. Deshalb müsse man auch den Mut haben, dem Ausbau des Hochbahnsteigs zuzustimmen.

Herr Heißenberg teilt mit, dass seine Gruppe die Planungen mitträgt. Sie werden den weiteren Planungsprozess konstruktiv kritisch begutachten, insbesondere auch die Anlage der Radverkehrsanlagen. Ein Radfahrer müsse im Alltag jeden Tag sicher die Innenstadt erreichen können.

Herr Fortmeier bezieht sich auf den Wunsch von Frau Pape, über den Hochbahnsteig Voltmannstraße gesondert abzustimmen. Dieser sei im Beschlussvorschlag nicht gesondert genannt. Er schlage daher folgende Beschlussergänzung im drittletzten Satz des Beschlussvorschlages vor:

Beschluss:

Dieses beinhaltet auch den Umbau der Haltestelle Voltmannstraße.

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

-.-.-

Anschließend erfolgt die Abstimmung über den so ergänzten Beschlussvorschlag.

Beschluss:

Die Planungen zum Umbau der Jöllenbecker Straße sollen auf Basis des Vorplanungskonzeptes weitergeführt werden unter Berücksichtigung der im Folgenden beschriebenen Rahmenvorgaben. Diese beinhalten die Ertüchtigung für den VAMOS-Einsatz auf eigenem Bahnkörper, die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit und die Verringerung der funktionalen Mängel für den Rad- und Fußverkehr. *Dieses beinhaltet auch den Umbau der Haltestelle Voltmannstraße.*

Die dargestellte Vorplanung dient als Grundlage für die Genehmigungsplanung. Die Planfeststellung soll bei Vorliegen der Genehmigungsplanung beantragt werden.

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

-.-.-

Zu Punkt 4.5

**Ravensberger Straße, Querung Turnerstraße
hier: Verbesserungen für den Fuß-/Radverkehr**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7167/2014-2020

- abgesetzt -

Zu Punkt 4.6

**Umgestaltung der Herforder Straße zwischen der Einmündung
Nahariyastraße und dem Knotenpunkt Beckhausstraße / Wal-
ter-Rathenau-Straße**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3498/2014-2020

Drucksachennummer: 3498/2014-2020/1

Herr Julkowski-Keppler habe der Nachtragsvorlage entnommen, dass die Maßnahme nicht mehr mit Mitteln nach dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG), sondern im Rahmen des Förderprogramms „Entflechtungsgesetz“ umgesetzt werden soll. Er frage, ob es bereits eine Zusicherung für diese Mittel gibt und was mit den eingesparten Geldern nach dem KInvFG passieren wird.

Herr Thiel antwortet, dass für die Herforder Straße 540.000 € an Mitteln nach dem KInvFG angemeldet wurden. Die Maßnahme Beckhausstraße sei bereits abgeschlossen und die Maßnahme Schloßhofstraße stehe kurz vor der Ausführung. Für diese beiden förderfähigen Maßnahmen können 240.000 € mehr abgerufen werden, als man gedacht habe. Es bleiben noch 300.000 € übrig. Hier werde geprüft, ob man noch Mittel für die Maßnahme Apfelstraße abrufen kann. Falls das Amt keine Verwendung für die Mittel finde, werden diese anderen städtischen Dienststellen zur Verfügung gestellt, so dass die Mittel bei der Stadt verbleiben. Zu dem Entflechtungsgesetz teile er mit, dass sich Bund und Länder 2016 über die Neuordnung ihre Finanzbeziehungen geeinigt haben. Der Bund müsse den Ländern einen festen Betrag von der Umsatzsteuer zukommen lassen, damit die Länder das ehemalige GVFG-Programm wieder bedienen können. NRW habe sich dahingehend positioniert, dass diese Gelder an die Kommunen weitergegeben werden. So habe es bereits Bewilligungsbescheide z.B. für die Heeper Straße und die Grafenheider Straße für 2019 - 2021 gegeben. Es werde bereits bewilligt, obwohl das Gesetz noch nicht verabschiedet ist. Er werden auch bereits weitere Förderanträge gestellt, die auf diese Mittel zugreifen. Er sehe eine hohe Sicherheit, dass das Entflechtungsgesetz über 2019 hinaus fortgeführt werde.

1. Lesung -

Zu Punkt 5

Anträge

Zu Punkt 5.1

Entwicklung eines Konzeptes zur Instandsetzung bzw. Instanderhaltung der Fahrbahnmarkierungen und Straßenschilder im gesamten Stadtgebiet

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8037/2014-2020

Der Seniorenrat hat in seiner Sitzung am 20.02.2019 folgenden Beschluss gefasst:

Der Seniorenrat empfiehlt dem Stadtentwicklungsausschuss zu beschließen, nach einer Gesamtaufnahme des Zustands der weißen Fahrbahnmarkierungen und des Zustands aller Straßenschilder im Stadtgebiet Bielefeld, ein Konzept zur Instandsetzung bzw. Instanderhaltung der weißen Fahrbahnmarkierungen und Straßenschilder im gesamten Stadtgebiet sowie dessen zeitnahe Umsetzung zu beschließen. Die Bestandsaufnahme sollte jährlich im Frühjahr erfolgen.

Herr Thiel bezieht sich auf die Aussage im Antrag, dass man sich an den Markierungen auf den Bundesautobahnen orientieren soll. Auf den Autobahnen gebe es völlig andere Anforderungen. Dort werden wegen der höheren Geschwindigkeiten Strukturmarkierungen angebracht. Solche Markierungen können nicht im Stadtgebiet angebracht werden, weil sie mehr Lärm verursachen. Ganz viele Straßen liegen im Zuständigkeitsbereich von Straßen NRW. Er stimme zu, dass viele derer Straßen in einen bemitleidenswerten Zustand sind. Derzeit werden für Markierungen im Jahr zwischen 110.000 € und 150.000 € ausgegeben. In der Unterhaltung sind es noch einmal 80.000 € - 110.000 €. Wenn dem Beschluss pauschal gefolgt wird, würde dieses mehr Personal und eine Verdopplung der Ausgaben bedeuten. Er schlage vor, in anderen Städten nachzufragen, wie und in welchen Rahmen dort die Instandsetzungen der Fahrbahnmarkierungen erfolgen.

Herr Scholten sieht in den Fahrbahnmarkierungen einen Sicherheitsaspekt zur Unfallvermeidung. Daher scheidet eine Abwägung aus finanziellen Aspekten aus. Es gehe um die Gewährleistung der Sicherheit, und zwar nicht nur für die Senioren. Die Fahrbahnmarkierungen seien häufig sehr lückenhaft und schlecht. Besonders dort, wo Fahrbahnen verschwenkt sind, sind sichtbare Fahrbahnmarkierungen nötig. Auf der Eckendorfer Straße z.B. gebe es Bereiche, wo die Markierungen im Bereich einer Verschwenkung Markierungen überfahren und dadurch nicht mehr sichtbar sind. Er sei der Auffassung, dass die Markierungen Gegenstand der Verkehrssicherungspflicht sind. Bei den Verkehrsschildern sei die Situation dramatisch. Bei angemessener Geschwindigkeit müssen auch die Straßenschilder mühelos gut lesbar sein.

Herr Nettelstroth stimmt Herrn Scholten zu. Es gehe darum, dass die vorhandenen Markierungen in einem ordnungsgemäßen Zustand sein müssen. Er weise auch auf die besondere Bedeutung der Schilder hin.

Wenn sie nicht lesbar sind, könne man sich auch nicht daran halten. Heute gebe es viele Autos mit einem Spursystem, dh. das Fahrzeug erkennt eine Verschwenkung der Fahrspur und lenkt selber ein. Dieses sei nicht möglich, wenn keine Markierungen vorhanden sind. Der Antragsinhalt sei eigentlich eine Selbstverständlichkeit und müsse schnell umgesetzt werden.

Herr Julkowski-Keppler möchte das Angebot von Herrn Thiel gerne aufnehmen. Sicherheitsmängel dürfen natürlich nicht in Kauf genommen werden und müssen behoben werden. Oft werde ja auch auf eine Mittelmarkierung verzichtet, weil man hofft, dass sich dadurch die Geschwindigkeit reduziert.

Herr Franz ist der Meinung, dass Markierungen notwendig sind und wahrnehmbar sein müssen. Die Zuständigkeiten liegen bei Straßen NRW und bei der Stadt. Er würde ebenfalls den Vorschlag von Herrn Thiel gerne aufgreifen und andere Städte nach ihren Erfahrungen fragen.

Herr Winkelmann weist darauf hin, dass es Menschen gibt, die mit Beeinträchtigungen im Verkehr unterwegs sind. Dieser Personenkreis habe große Probleme, wenn keine oder defekte Markierungen vorhanden sind. Im eigenen Umfeld habe er festgestellt, dass niemand mehr auf die rechts vor links Regeln achtet, wenn die Markierungen fehlen.

Herr Nettelstroth fragt, wieso man überhaupt solche Selbstverständlichkeiten beschließen müsse. Es sei bekannt, dass das Amt für Verkehr einen beschränkten Haushalt habe. Die Paprikakoalition gebe so viel Geld aus, da dürfen 200.000 € bei einem Sicherheitsthema nicht dazu führen, dass man sich erst mit anderen Städten unterhalten muss. Wenn diese Markierungen vorhanden sind, sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, dass sie unterhalten werden. Den Antrag sollte man heute auf Weg bringen und für die Finanzierung müsse gesorgt werden.

Herr Thiel erläutert das System zur Feststellung und Behebung von Mängeln. Es gebe sog. „Begeher“, die alle Straßen im bestimmten Zeitabstand abgehen und alle Mängel aufnehmen. Sie sehen sich natürlich auch die Markierungen an. Mängel werden aufgenommen und innerhalb der Markierungssaison innerhalb von 4 Wochen abgearbeitet. Außerdem seien Bauleiter draußen unterwegs, die auf Mängel achten. Es gebe auch das Bürgertelefon, wo Bürger solche Schäden melden. Die Organisation sei so aufgebaut, dass die Mängel systematisch abgearbeitet werden. Straßen erhalten die Markierungen innerhalb der Markierungssaison. Diese beginne Mitte Ende März, weil die Straßen dafür eine gewisse Temperatur brauchen. Es handele sich um ein Verfahren, mit dem man sich rechtlich auf der sicheren Seite befinde. Er würde gerne herausfinden lassen wollen, wie dieser Standard in Bielefeld im Verhältnis zu anderen Städten aussieht.

Für Frau Wahl-Schwentker stellt sich die Frage, ob eine Verkehrssicherungspflichtverletzung vorliegt, wenn eine Markierung im schlechten Zustand oder gar nicht vorhanden ist. Wenn es wirklich eine Verkehrssicherungspflichtverletzung ist, sind 200.000 € schnell ausgegeben in einem Haftungsfall. Man sollte schon einen gewissen Standard ansetzen, damit keine Verkehrssicherungspflichtverletzung vorliegen kann.

Herr Frischemeier geht davon aus, dass Dinge, die eine Verkehrssicherungspflichtverletzung auslösen, auch schnell erledigt werden. Er erinnere, dass es ein Programm gibt, nach dem im Umweltbetrieb Langzeitarbeitslose Schilder reinigen sollen.

Herr Scholten hält es für überflüssig, sich in einer anderen Stadt zu erkundigen, wie es dort gehandhabt wird. Unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs sollte dem Antrag zugestimmt werden.

Herr Moss ergänzt, dass man sich im Rahmen der Digitalisierungsoffensive um ein Projekt gemeinsam mit der Uni und der Fachhochschule beworben habe, indem über Fotoaugen Mängel identifiziert werden können. Gedacht ist ein System, dass unter die Müllfahrzeuge gebaut werden soll. Das System soll Straßenzustand, Kanaleinläufe, Zustand der Markierungen usw. aufnehmen. Aus den Datenmengen soll dann ein Handlungskonzept ermittelt werden. Man hoffe, für dieses Projekt den Zuschlag zu bekommen. Er schlage vor, dass man sich bei anderen Kommunen erkundigt, mit welchem Aufwand dort gearbeitet wird, um daraus Rückschlüsse zu ziehen.

Herr Julkowski-Keppler wiederholt seinen **Antrag**, dass dieser Antrag des Seniorenrates so lange verschoben wird, bis eine Vorlage des Amtes für Verkehr vorliegt. In dieser Vorlage soll über das Verfahren und den Aufwand zur Instandsetzung von Fahrbahnmarkierungen in anderen Kommunen berichtet werden.

Herr Moss sagt zu, dass diese Vorlage noch vor der Sommerpause erstellt wird.

Beschluss:

Der Antrag des Seniorenrates wird vertagt.

dafür: 9 Stimmen
dagegen: 6 Stimmen
Enthaltungen: 1 Stimme
- mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.2

Installation einer Bedarfsampel für Fußgänger an der Stadtbahnhaltestelle Koblenzer Straße (Antrag von Herrn Wilker vom 29.01.2019)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8004/2014-2020

Der Seniorenrat hat in seiner Sitzung am 20.02.2019 folgende Beschlussempfehlung für den Stadtentwicklungsausschuss beschlossen:

Die Verwaltung wird – in Abstimmung mit moBiel – beauftragt, an der Stadtbahnhaltestelle Koblenzer Straße, Zugang Süd, eine Bedarfsampel für Fußgänger zu installieren.

Herr Thiel erläutert, dass es zwei Überwege an der Haltestelle gibt, die durch ein Springlicht gesichert sind. Wenn man dem Beschlussvorschlag folgen würde, müsste man die Anlage umbauen und durch die Signalanlage den Autoverkehr anhalten. Dieses würde ca. 40.000 € kosten. Herr Thiel schlägt vor, dass alle drei Überwege gesichert werden. Dieses sollte im Zuge des Umbaus der Jöllenbecker Straße gemacht werden. Für die verkehrlichen Verbesserungen in Sicherheitsbelangen könnten dann Fördermittel in Anspruch genommen werden.

Herr Scholten habe sich die Haltestelle angesehen. Wenn man den ÖPNV attraktiver gestalten möchte, dann müsse man auch die Zugänge zu den Haltestellen angenehmer gestalten. Er würde sich nicht gegen eine andere Möglichkeit für einen gesicherten Zugang zur Stadtbahn sperren.

Herr Fortmeier formuliert folgenden Auftrag an die Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt im Rahmen der Planung für den Umbau der Jöllenbecker Straße gesicherte Zugänge zu der Haltestelle Koblenzer Straße einzuarbeiten.

Herr Godejohann weist darauf hin, dass die Bezirksvertretung darüber zu informieren ist.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt im Rahmen der Planung für den Umbau der Jöllenbecker Straße gesicherte Zugänge zu den drei Möglichkeiten der Überwege zu der Haltestelle Koblenzer Straße einzuarbeiten. Die Bezirksvertretung ist hierüber zu informieren.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 5.3

**Einsatz von umweltfreundlichen Elektrogelenkbussen;
Beschluss BV Sennestadt vom 22.11.2018**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7655/2014-2020

Der Antrag wurde unter TOP 4.3 beraten.

Zu Punkt 5.4

**Entwicklung Vorgaben für großflächigen Einzelhandel;
Antrag SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernähe/Piraten
vom 25.02.2019**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8224/2014-2020

Der Antrag enthält folgenden Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, aufbauend auf dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept, sowie bei Einzelstandorten, Vorgaben für großflächigen Einzelhandel (Discounter und Einkaufszentren) zu entwickeln, die die folgenden Aspekte beinhalten:

- 1. Großflächiger Einzelhandel soll grundsätzlich mehrstöckig erfolgen, um Wohnungen, Büros und anderen gewerblich nicht störenden Nutzungen in den oberen Stockwerken zu ermöglichen, damit alle Potentiale zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum und der Verbindung von Wohnen und Arbeiten genutzt werden.*
- 2. Parkplätze sind nach Möglichkeit unter oder über dem Verkaufsareal zu errichten, statt daneben oder im Umfeld. Ausnahmen sollen für Behinderten-, Familien und Frauenparkplätze gelten. Parkflächen sollen E-Ladesäulen erhalten. Werden oder wurden Parkplätze ebenerdig angelegt, ist eine Überbauung, z.B. mit Wohnungen, Büros und anderen gewerblich nicht störenden Nutzungen zu prüfen.*
- 3. Die Standorte sollen für Fußgänger- und Fahrradverkehr gut erschlossen und mit dem öffentlichen Personennahverkehr gut erreichbar sein.*
- 4. Eine Nutzung der Dächer durch Solar- und Photovoltaik ist anzustreben.*

Hierzu sind zeitnah Gespräche mit Akteuren aus Handel und Immobilienwirtschaft zu initiieren. Die Ergebnisse sind im Rahmen einer Beschlussvorlage spätestens in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses nach der Sommerpause 2019 zu berichten.

Herr Franz begründet den Antrag. Die Einzelhandelsstandorte von Discountern seien hier im Ausschuss häufig kritisch betrachtet worden, da sie häufig sehr schlicht und funktional gehalten sind. In anderen Großstädten gebe es einzelne Beispiele, wo Discounter ihre Standorte mit Wohnungen und Büronutzungen erbaut haben. Da diese Standorte auch immer sehr viel Fläche verbrauchen, wolle man eine Initiative starten, um mit den einzelnen Diskonterketten ins Gespräch zu kommen, damit eine höhere Geschossigkeit für Parken, Wohnen oder nichtstörendes Gewerbe erreicht werden kann. In der letzten Woche gab es eine große Resonanz auf eine Studie zur Nachverdichtung im innerstädtischen Bereich durch aufgestockte Discounter. Man wolle einen entsprechenden Prozess in Gang bringen.

Frau Pape erinnert, dass dieser Ausschuss in der Vergangenheit bei verschiedenen Einzelprojekten bereits eine Aufstockung gefordert habe. Sie sei damit einverstanden, dass ein großflächiger, mehrstöckiger Einzelhandel angestrebt werden soll. Die Formulierung im Antrag, dass dieses grundsätzlich zu erfolgen hat, gehe ihr zu weit.

Herr Nettelstroth findet, dass man über Nachverdichtung in bestimmten Bereichen grundsätzlich sprechen kann. Es seien immer Einzelfalllösun-

gen, die man sehr konkret diskutieren müsse. Aus dem Antrag ergebe sich, dass ein Konzept entwickelt werden soll. Gegen ein solches Konzept hätte er nichts einzuwenden. Die Verwaltung soll Vorschläge machen, welche Kriterien beachtet werden sollen.

Frau Wahl-Schwentker habe heute bereits der Presse entnommen, wie es zukünftig gemacht werden soll. Sie könne sich vorstellen, dass es in einigen Bereichen dann schwierig wird, Investoren zu finden. Investoren, die sonst Einzelhandelsmärkte bauen sind vermutlich nicht begeistert, wenn sie noch Wohnungen bauen sollen. Bevor ein solches Konzept auf den Weg gebracht wird, möchte sie wissen, wieviel Personal man damit binde.

Herr Julkowski-Keppler nennt das Beispiel Beckhausstraße, wo ein Aldi, ein Rewe und ein Spielcasino und große Parkflächen entstanden sind. Hier sei viel Fläche verbraucht worden. Man müsse sich die Frage stellen, ob man es sich erlauben könne, soviel Fläche im städtischen Bereich zur Verfügung zu stellen. Daneben befinden sich Studentenwohnungen. Es wäre kein Problem gewesen, diese Wohnungen obendrauf zu setzen. Der Antrag sei so formuliert, dass auch Ausnahmen zugelassen werden können. Die Ausnahmen müssen allerdings begründet sein. Es sei der Auftrag an die Verwaltung, hier klärende Gespräche mit den Investoren zu führen.

Frau Steinkröger schlägt jeweils eine Einzelfallprüfung vor. Für den Aldi in der Senne habe man jetzt einen Antrag gestellt, dass Wohnbebauung geprüft werden soll.

Herr Winkelmann weist auf die Probleme hin, bezahlbaren Wohnraum für behinderte Menschen zu finden. Trotzdem müsse man dem Investor die Freiheit lassen, ob er auch Wohnraum schaffen möchte. Möglich wäre es in vielen Bereichen und würde auch nutzen um zusätzlichen Wohnraum zu schaffen.

Frau Hedwig erläutert, dass für jedes Verfahren grundsätzliche Prüfungen erforderlich sind. Bei der Gelegenheit könne man ebenfalls prüfen, ob eine Aufstockung möglich ist. Hierfür wäre kein zusätzliches Personal nötig. Es gebe aber auch Gebiete, wo eine Aufstockung nicht passt. Gerade Discounter planen Parkplätze vor dem Gebäude, weil es praktisch ist und weil die Kunden es gewohnt sind. Die Planungen für die Discounter sind vorgefertigt, weil es dann natürlich günstiger ist. Wenn Aufstockungen oder Anpassungen an die Gegebenheiten erfolgen, bedeute dieses mehr Planungsaufwendungen, die den Investor natürlich nicht erfreuen. Die Verwaltung prüfe sowieso, ob eine mehrgeschossige Bebauung möglich ist.

Herr Heißenberg stellt fest, dass bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes die Planungsprämissen festgelegt werden. Man könne dabei bereits festlegen, was man erwartet. Abseits der Sehgewohnheiten der letzten Jahre, finde er Aufstockungen erstrebenswert, weil dadurch eine bessere Ausnutzung der Grundstücke erfolgt. Man müsse auf eine städtebauliche Qualität achten.

Herr Julkowski-Keppler erläutert, dass es nicht Ziel des Antrages sei, dass der Investor lediglich über eine Aufstockung nachdenkt. Die Diskonter geben oft Altstandorte auf, weil diese zu klein sind und bauen dann größer an anderer Stelle. Dieses könne man nutzen, um Wohnbauungen auf den Weg zu bringen.

Frau Pape schlägt vor, den Antrag so abzuändern, dass eine grundsätzliche Prüfung für einen mehrstöckigen Bau gefordert wird. Es soll regelmäßig in die Prüfung einbezogen werden, ob eine Aufstockung möglich ist.

Herr Moss weist darauf hin, dass die rechtlichen Gegebenheiten beachtet werden müssen. Bei den Investoren müsse dann auch Überzeugungsarbeit geleistet werden, damit diese bereit sind, mehrgeschossig zu bauen. Als Beispiel nenne er, wenn ein Bebauungsplan sechs Geschosse ermöglicht, man aber nur vier Geschosse bauen möchte, dann könne einen niemand zwingen höher zu bauen. Die Ausnahme wäre, wenn im Bebauungsplan zwingend eine sechsgeschossige Bebauung vorgesehen ist. Er greife den Vorschlag von Frau Hedwig auf. Jedes Mal wenn ein solches Projekt geplant wird, würde man im Ausschuss berichten, ob eine Nachverdichtung sinnvoll ist. Es müsse geprüft werden, ob es städtebaulich und planungsrechtlich Sinn mache.

Herr Heißenberg fordert, dass das Interesse am Wohnungsbau über den wirtschaftlichen Interessen zu liegen hat. Die wirtschaftlichen Interessen führen zu einer bestimmten Form des Baustandards.

Herr Vollmer ist der Meinung, dass man politisch eine Vorgabe machen sollte. Dieses müsse auch jedem Investor klar sein. Ihm würde daher so ein Prüfverfahren nicht ausreichen. Er wünsche sich einen Beschluss, der dieses vorschreibe. Es werde allerdings Ausnahmen geben müssen.

Herr Franz stellt die Frage, was eine Grundsatzidee helfe, wenn es an der Umsetzung fehle. Es sei sinnvoll Vorgaben und Eckpunkte festzulegen. Die vier Spiegelpunkte sind bei einer Neuansiedlung zu prüfen. Der Grundsatzbeschluss ersetze nicht die Einzelfallprüfung.

Herr Julkowski-Keppler weist darauf hin, dass im Sinne der vier Spiegelstriche mit den Akteuren aus Handel und Immobilienwirtschaft Gespräche zu führen sind. Es soll festgestellt werden, ob die Vorgaben handhabbar sind. Die Ergebnisse sind dann in einer Beschlussvorlage darzustellen.

Herr Nettelstroth stellt fest, dass Herr Julkowski-Keppler den Investoren erklären möchte, wie es zu funktionieren hat. Damit hätte seine Fraktion allerdings Probleme. Seine Fraktion hätte keine Probleme mit dem Verwaltungsvorschlag, jeden Einzelfall zu prüfen. Einen vorhandenen Markt könne man zumeist von der Statik her gar nicht aufstocken. Er habe die Verwaltung so wahrgenommen, dass sie sowieso die Einzelvorhaben im Ausschuss vorstellen wird. Seine Fraktion wird den Antrag ablehnen.

Herr Fortmeier stellt den eingebrachten Antrag zur Abstimmung.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, aufbauend auf dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept, sowie bei Einzelstandorten, Vorgaben für großflächigen Einzelhandel (Discounter und Einkaufszentren) zu entwickeln, die die folgenden Aspekte beinhalten:

1. Großflächiger Einzelhandel soll grundsätzlich mehrstöckig erfolgen, um Wohnungen, Büros und anderen gewerblich nicht störenden Nutzungen in den oberen Stockwerken zu ermöglichen, damit alle Potentiale zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum und der Verbindung von Wohnen und Arbeiten genutzt werden.
2. Parkplätze sind nach Möglichkeit unter oder über dem Verkaufsareal zu errichten, statt daneben oder im Umfeld. Ausnahmen sollen für Behinderten-, Familien und Frauenparkplätze gelten. Parkflächen sollen E-Ladesäulen erhalten. Werden oder wurden Parkplätze ebenerdig angelegt, ist eine Überbauung, z.B. mit Wohnungen, Büros und anderen gewerblich nicht störenden Nutzungen zu prüfen.
3. Die Standorte sollen für Fußgänger- und Fahrradverkehr gut erschlossen und mit dem öffentlichen Personennahverkehr gut erreichbar sein.
4. Eine Nutzung der Dächer durch Solar- und Photovoltaik ist anzustreben.

Hierzu sind zeitnah Gespräche mit Akteuren aus Handel und Immobilienwirtschaft zu initiieren. Die Ergebnisse sind im Rahmen einer Beschlussvorlage spätestens in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses nach der Sommerpause 2019 zu berichten.

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

-.-.-

Umweltamt

Zu Punkt 6

Projekt Wilhelmstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 8025/2014-2020

Herr Fortmeier berichtet, dass die Bezirksvertretung Mitte zu dieser Informationsvorlage folgenden, einstimmigen Beschluss gefasst hat:

Die Bezirksvertretung Mitte dankt der Projektgruppe für die geleistete Arbeit.

Die Verwaltung wird gebeten, die Vorschläge der Projektgruppe, ihre Umsetzungsmöglichkeiten und die zu erwartenden Kosten in enger Abstimmung mit dem Amt für Verkehr zu prüfen und die Ergebnisse den politischen Gremien zeitnah zur Vorbereitung des weiteren Vorgehens vorzustellen.

Er schlage vor, diesem Beschluss beizutreten.

Herr Nettelstroth tue sich schwer mit dem Beschluss. Es werden Ressourcen gebunden, die an anderer Stelle gebraucht werden. Er habe kein Problem damit, wenn sich die Bezirksvertretung die Ergebnisse vorstellen lasse. Er sehe keine Notwendigkeit, dass diese auch im StEA vorgestellt werden.

Herr Julkowski-Keppler erläutert das Projekt. Der Stadtentwicklungsausschuss würde sich ein Armutszeugnis ausstellen, wenn er dieses Projekt nicht unterstützt.

Herr Fortmeier **beantragt**, dass über den Beschluss der Mitte abgestimmt wird.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss dankt der Projektgruppe für die geleistete Arbeit.

Die Verwaltung wird gebeten, die Vorschläge der Projektgruppe, ihre Umsetzungsmöglichkeiten und die zu erwartenden Kosten in enger Abstimmung mit dem Amt für Verkehr zu prüfen und die Ergebnisse den politischen Gremien zeitnah zur Vorbereitung des weiteren Vorgehens vorzustellen.

dafür: 9 Stimmen

dagegen: 6 Stimmen

Enthaltungen: 1 Stimme

- mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Amt für Verkehr

Zu Punkt 7

Verwendung der Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11 a ÖPNVG in 2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7989/2014-2020

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 2019 auf 98,5 % der Landesmittel festgesetzt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 8

Mandatierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die Durchführung einer gemeinsamen Bestellung und Finanzierung von ÖPNV-Dienstleistungen im Linienbündel Gütersloh-Südost

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8031/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Die Stadt Bielefeld tritt der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung mit dem Kreis Gütersloh, dem Kreis Lippe und dem Nahverkehrsverband Paderborn/Höxter über die Durchführung der gemeinsamen Bestellung und Finanzierung von ÖPNV-Leistungen im Linienbündel Gütersloh-Südost bei.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 9

Erhebung von Straßenbaubeiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8076/2014-2020

Herr Fortmeier teilt mit, dass sich die Informationsvorlage auf eine Petition aus dem Bürgerausschuss vom 25.09.2018 bezieht. Es habe jetzt eine weitere Petition aus dem Bürgerausschuss (Ds.-Nr.: 7837/2014-2020) gegeben, die ebenfalls unter diesen Punkt behandelt werden sollte. Der Beschlussauszug und die Anregung dazu seien ins Ratsinformationssystem eingestellt worden. Im Ergebnis soll abgewartet werden, ob das Land eine neue Gesetzeslage erarbeitet. Herr Fortmeier stellt Einvernehmen im Ausschuss fest, dass die neue Petition unter diesem Punkt mit behandelt wird.

Frau Wahl-Schwentker erinnert, dass die FDP bereits einen Vorstoß unternommen habe, dass die Vollstreckungen dieser Forderungen ausgesetzt werden sollen. In Herford werde dieses so gehandhabt. Sie bitte, dem Beispiel aus Herford zu folgen und damit den Bürgern entgegenzukommen.

Herr Fortmeier weist darauf hin, dass es eine Ratsentscheidung gibt, dass die Forderungen nicht ausgesetzt werden sollen.

Herr Julkowski-Keppler macht deutlich, dass Gesetze einzuhalten sind. Bei Kommunalabgaben zahlen immer die Bürger, egal wie es abgerechnet wird.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 10

Informationen und Umsetzungsstand zu § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO
Tempo 30 vor schutzwürdigen Einrichtungen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8000/2014-2020

Herr Thiel teilt ergänzend mit, dass die Öffentlichkeit mit einer Presseerklärung über die geänderte Gesetzeslage informiert werde. Wenn die Prüfung insgesamt durchgeführt wurde, werden auch die Bezirke informiert. Hier handele es sich um einen Zwischenbericht.

Auf Nachfrage von Frau Brinkmann erklärt Herr Thiel, dass im straßenrechtlichen Anhörungsverfahren die Straßenverkehrsbehörde, die Polizei und die Baulastträger um eine Stellungnahme gebeten werden.

Herr Thiel bestätigt die Frage von Herrn Vollmer, dass sich die hier vorgestellte Gesetzeslage auf Bereiche innerhalb geschlossener Ortschaften bezieht.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 11

Anpassung der Nebenanlagen in der Oelmühlenstraße zwischen Bielsteinstraße und Spindelstraße und barrierefreier Ausbau des Knotens Oelmühlenstraße / Teutoburger Straße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8078/2014-2020

Herr Thiel teilt mit, dass der Beirat für Behindertenfragen eine 1. Lesung durchgeführt hat, weil noch Fragen zu klären sind. Er sei sicher, dass die Fragen, die sich auf das Leitsystem und eine Stellungnahme der AG Spuren beziehen, beantwortet werden können. Die AG Spuren hatte sich mit der Planung einverstanden erklärt. Sie haben allerdings gesagt, dass sie bei anderen Vorgaben eine andere Planung gesehen hätten. Die Vorgabe war, dass die Stadtbahngleise nicht verändert werden. Es können daher nur bei den Außenbordanlagen Veränderungen vorgenommen werden, um die Situation zu verbessern. Er bitte um eine Zustimmung zum Beschlussvorschlag, damit die Maßnahme vorbereitet werden kann.

Herr Winkelmann erläutert, dass der Behindertenbeirat immer Probleme sieht, wenn der Fuß- und Radweg auf gleicher Ebene nebeneinander geführt werden. In den Fällen müsse eine Trennlinie von 30 cm geschaffen werden, damit der Fußgänger nicht aus Versehen auf den Radweg gelangen kann. Wenn diese Dinge gewährleistet werden, könne der Beirat für Behindertenfragen zustimmen.

Beschluss:

Dem Umbau der Nebenanlagen in der Oelmühlenstraße zwischen Spindelstraße und Bielsteinstraße und dem barrierefreien Ausbau des Knotens Oelmühlenstraße / Teutoburger Straße wird entsprechend der vorgelegten Planung zugestimmt (siehe Anlage).

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 12

Informationen und Umsetzungsstand zu Punkt 5.3 der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 29.01.2019 „Antrag Taxi auf Busspur“ (Drucksache: 7970/2014-2020)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8095/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 13 Städtebauliche Umgestaltung des Jahnplatzes

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 8077/2014-2020

1. Lesung -

-.-.-

Bauamt

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 14 Bauleitpläne Brackwede

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 15 Bauleitpläne Dornberg

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 16 Bauleitpläne Gadderbaum

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 17 Bauleitpläne Heepen

Zu Punkt 17.1 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/H 25 "Wohnen östlich der Siebenbürger Straße" für das Gebiet im Wesentlichen östlich der Siebenbürger Straße und westlich der Grünanlage nördlich des Wellbachs im beschleunigten Verfahren gemäß §13a Baugesetzbuch (BauGB)

- Stadtbezirk Heepen -

Beschluss zur Einleitung des Bebauungsplan-Verfahrens:

- Aufstellungsbeschluss

- Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3 (1), 4 (1) BauGB

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7992/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. III/H 25 „Wohnen östlich der Siebenbürger Straße“ für das Gebiet im Wesentlichen östlich der Siebenbürger Straße und westlich der Grünanlage nördlich des Wellbachs ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Bebauungsplanvorentwurf vorgenommene Abgrenzung verbindlich.
2. Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a (1) BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.
3. Für die Neuaufstellung des Bebauungsplanes ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB und die 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 der Planung durchzuführen.
4. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist gemäß § 13a (3) BauGB darauf hinzuweisen, dass die Neuaufstellung im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB erfolgt.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 17.2

Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/H13.5 "Wohnbebauung nördlich Am Homersen" für das Gebiet nördlich der Straße Am Homersen und südöstlich der Wohnbebauung entlang der Straße Am Alten Bauhof im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB)
- Stadtbezirk Heepen -
Satzungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7985/2014-2020

- abgesetzt -

Zu Punkt 18 **Bauleitpläne Jölllenbeck**

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 19 **Bauleitpläne Mitte**

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 20 **Bauleitpläne Schildesche**

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 21 **Bauleitpläne Senne**

Zu Punkt 21.1 **Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/S 60 "Wohngebiet südlich der Kreuzung Sonnentauweg/Nelkenweg" für das Gebiet südlich des Nelkenweges und östlich des Sonnentauweges im beschleunigten Verfahren gemäß §13a BauGB Stadtbezirk Senne - Aufstellungsbeschluss und frühzeitige Beteiligungen**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7974/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. I/S 60 „Wohngebiet südlich der Kreuzung Sonnentauweg/Nelkenweg“ für das Gebiet südlich des Nelkenweges und östlich des Sonnentauweges ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Abgrenzungsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich.
2. Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a (1) BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.
3. Für die Neuaufstellung des Bebauungsplanes ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB auf der Grundlage der in der Vorlage dargestell-

ten allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung durchzuführen.

4. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist gemäß § 13a (3) BauGB darauf hinzuweisen, dass die Neuaufstellung im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB erfolgt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 22 Bauleitpläne Sennestadt

Zu Punkt 22.1 3. Änderung "Einzelhandel Am Beckhof/Gildemeisterstraße" des Bebauungsplanes Nr. I/St 35 "Gewerbegebiet Beckhof" für das Gebiet westlich der Wohnbebauung am Menkebach, nordöstlich der gewerblichen Nutzungen zwischen Gildemeisterstraße und der Straße "Am Beckhof" und südöstlich der Gildemeisterstraße.
- Stadtbezirk Sennestadt -
Änderungsbeschluss
Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 7808/2014-2020

Auf Nachfrage von Herrn Julkowski-Keppler antwortet Herr Moss, dass sich hier eine Aufstockung nicht anbiete, weil es sich um ein Gewerbegebiet handele.

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. I/St 35 „Gewerbegebiet Beckhof“ für das Gebiet westlich der Wohnbebauung am Menkebach, nordöstlich der gewerblichen Nutzungen zwischen Gildemeisterstraße und der Straße „Am Beckhof“ und südöstlich der Gildemeisterstraße ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) zu ändern (3. Änderung „Einzelhandel Am Beckhof/Gildemeisterstraße“). Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Abgrenzungsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich.
2. Für die Änderung des Bebauungsplanes ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB und die 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 der Planung durchzuführen.
3. Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung werden gemäß den in der Anlage C enthaltenen Ausführungen festgelegt.

4. Der Änderungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 23 Bauleitpläne Stieghorst

Zu Punkt 23.1 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/4/64.00 "Wohngebiet Sperberstraße" für den Bereich südlich der Oldentruper Straße, östlich der Otto-Brenner-Straße und nördlich des Stieghorster Friedhofs gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren - Stadtbezirk Stieghorst - Aufstellungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 7967/2014-2020

Herr Lange teilt mit, dass seine Fraktion dem Aufstellungsbeschluss nicht zustimmen wird. Derzeit werde dringend Wohnraum benötigt. Hier sei leerstehender Wohnraum in einem guten und teilweise sehr guten Zustand vorhanden. Seine Fraktion sei der Auffassung, dass dieser Wohnraum zügig auf den Markt gebracht werden sollte. Wenn man sich realistisch das derzeitige Verfahren mit dem Gutachterausschuss und der Bebauungsplanaufstellung ansehe, dann wird dort definitiv in den nächsten fünf Jahren niemand wohnen. Hier könnte jetzt zügig günstiger Wohnraum zur Verfügung gestellt werden.

Herr Julkowski-Keppler bezieht sich auf den runden Tisch. Es gebe den Plan, dort doppelt so viele Wohneinheiten zu schaffen. Vor dem Hintergrund dass dringend Wohnraum benötigt wird, sollte man dem Aufstellungsbeschluss zustimmen.

Frau Pape kann die Argumente, dass dort mehr Wohnraum geschaffen werden soll, gut nachvollziehen. Es zeige sich aber auch, dass es nicht so schnell vorangehe. Daher werde sie auch gegen den Beschlussvorschlag stimmen.

Beschluss:

- 1. Der Bebauungsplan Nr. III/4/64 „Wohngebiet Sperberstraße“ für das Gebiet südlich der Oldentruper Straße, östlich der Otto-Brenner-Straße und nördlich des Stieghorster Friedhofs ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Übersichtsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich.**
- 2. Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a (1) BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.**

3. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist gemäß § 13a (3) BauGB darauf hinzuweisen, dass die Aufstellung des Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB erfolgt, 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.
4. Für die Neuaufstellung des Bebauungsplanes ist die 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 der Planung durchzuführen.

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

Fortmeier, Vorsitzender

Ostermann, Schriftführerin