

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 17.09.2019

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus
Beginn: 17:00 Uhr
Ende: 22:00 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Jung
Herr Lange
Herr Nettelstroth
Frau Steinkröger
Herr Strothmann

SPD

Frau Brinkmann
Herr Fortmeier, Vorsitzender
Herr Franz
Herr Frischemeier
Frau Schrader

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Godejohann
Herr Gorny
Herr Julkowski-Keppler

Bielefelder Mitte

Frau Pape

Die Linke

Herr Vollmer

Bürgernähe/Piraten

Herr Heißenberg
Herr Schmelz

Beratende Mitglieder

FDP

Frau Binder

Beirat für Behindertenfragen

Herr Winkelmann

Von der Verwaltung

Herr Moss	Beigeordneter Dezernat 4
Frau Kunert	Dezernat 4
Herr Lewald	Amt für Verkehr
Herr Wörmann	Umweltamt
Frau Hedwig	Bauamt
Herr Herjürgen	Bauamt

Zuhörer/-innen in nichtöffentlicher Sitzung:

Herr Wilker	Seniorenrat
-------------	-------------

Gäste

Herr Drees	für den Beirat für Stadtgestaltung
------------	------------------------------------

Schrittführung

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

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Fortmeier begrüßt die Anwesenden zur 55. 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 31.1 (7. Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/Ub 1 „Wohnen am Friedhof Ubbedissen“) abgesetzt wird, weil in der Bezirksvertretung Stieghorst eine 1. Lesung durchgeführt wurde.

Folgende Punkte sollen heute in 1. Lesung behandelt werden:

TOP 11	Umsetzung der Mobilitätsstrategie / Hier: Erstellung eines MIV-Konzeptes
TOP 12	Umsetzung der Mobilitätsstrategie / Hier: Erstellung eines kommunalen Schulmobilitätskonzeptes
TOP 21	Entwicklung von Vorgaben für den großflächigen Einzelhandel
TOP 27.1	Neuaufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. II/2/65.00 „Studierendenwohnen südlich der Mielestraße zwischen Sudbrackstraße und Meller Straße“
TOP 29.1	Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/S59 „Wohnen am Fechterweg“

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden -

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 53. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 02.07.2019

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 02.07.2019 (Nr. 53) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2 Mitteilungen

Zu Punkt 2.1 Abrechnungen nach KAG

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9055/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 2.2 Antrag "Tunnel Access-Points"

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer:

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

Die Diskussion im StEA am 02.07.2019 bezog sich darauf, welche Kosten für einen Ausbau des WLANs an weiteren Haltestellen und in Fahrzeugen entstehen. Hierzu liegen folgende Informationen vor:

Fahrzeugausrüstung:

Die Fahrzeugausrüstung kostet pro Fahrzeug mit Einbau 1.700,00 € netto. Bei 270 Fahrzeugen ergibt dies einen Betrag in Höhe von ca.

459.000,00 €, der zusätzliche Funktionen für das Projekt „Mobil im Leben“ und das „Blindenleitsystem“ enthält.

*Die laufenden Kosten für das WLAN liegen bei ca. 30,00 € pro Monat und pro Fahrzeug, also ca. **97.200,00 € pro Jahr.***

Es entstehen aber für die beiden Systeme „Mobil im Leben“ und „Blindenleitsystem“ noch zusätzliche Kosten, die derzeit noch nicht vorliegen.

Haltestellenausrüstung für oberirdische Haltestellen:

*Nur Hardware ca. **1.700,00 €** plus Installationskosten, die nach Aufwand abgerechnet werden, ca. **5.000,00 €.***

*Laufende Kosten pro Haltestelle ca. **30,00 €** pro Monat.*

Haltestellenausrüstung für 6 Tunnelhaltestellen ohne Hauptbahnhof Stadtbahn:

Nur Hardware ca. **7.000,00 €** plus Installationskosten nach Aufwand, ca. **8.000,00 €**.

Laufende Kosten pro Haltestelle ca. **50,00 €** pro Monat.

Haltestellenausrüstung Hauptbahnhof Stadtbahn:

Nur Hardware ca. **21.000,00 €** plus Installationskosten nach Aufwand ca. **11.500,00 €**.

Laufende Kosten pro Haltestelle ca. **90,00 €** pro Monat.

Die Kosten für die Ertüchtigung des Jahnplatzes liegen einmalig bei ca. **15.000 €** und laufende Kosten/Datenvolumen pro Jahr in Höhe von ca. **6.000 €**.

Gesamtkosten einmalig:

270 Fahrzeuge:	459.000,00 €
7 Tunnelhaltestellen:	122.500,00 €
z.B. 50 Haltestellen im Stadtgebiet:	<u>335.000,00 €</u>
Gesamt:	916.500,00 €

Laufende Kosten jährlich:

270 Fahrzeuge:	97.200,00 €
7 Tunnelhaltestellen:	4.6800,00 €
z.B. 50 Haltestellen im Stadtgebiet:	<u>18.000,00 €</u>
Gesamt:	119.000,00 €

Bemerkung:

Ab April 2020 sind die Tunnelhaltestellen und die Tunnelröhren mit GSM und LTE für die Netze der Telekom, Vodafone und Telefonica ausgerüstet.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 2.3

Zeitungsartikel "Dubioser Grundstücksdeal"

Frau Hedwig bezieht sich auf einen Zeitungsartikel in der letzten Woche, wo das Bauamt dubioser Grundstückdeals bezichtigt wurde. Sie erläutert ausführlich die planungsrechtliche Prüfung und warum das Vorhaben nicht der Prüfung des Landschaftsschutzes unterliege. Es gebe keinen Verstoß gegen öffentliche Belange. Sie sei der Überzeugung, dass die durchgeführte Prüfung richtig und rechtmäßig sei. Außerdem finde sie es merkwürdig ein Bauamt dubioser Grundstückdeals zu bezichtigen, wo ein Bauamt gar nichts mit Grundstücksgeschäften zu tun hat.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 2.4 Verabschiedung Frau Hedwig

Herr Fortmeier dankt Frau Hedwig für die Mitarbeit in diesem Ausschuss und überreicht ein Buchpräsent.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3 Anfragen

Zu Punkt 3.1 Hauptstraße Brackwede; Anfrage Bündnis 90/Die Grünen vom 26.06.19

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8964/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Welche Möglichkeiten bzw. Spielraum gibt es zu Änderungen an den derzeit im Planungsfeststellungsverfahren befindlichen Ausführungsplanungen seitens der Stadt bzw. moBiel, ohne dabei das Planfeststellungsverfahren zu gefährden bzw. komplett neu durchführen zu müssen?

Zusatzfragen:

- 1. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, insbesondere die geplante Radverkehrsführung zu verbessern?*
- 2. Wie will moBiel in Hinblick auf den in der Novellierung der StVO vorgesehenen gesetzlichen Mindestabstand von 1,50 Meter ein rechtskonformes Überholen Radfahrender gewährleisten?*

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Grundsätzlich sind die Möglichkeiten für Planänderungen im laufenden Planfeststellungsverfahren sehr begrenzt. Die Gleislage der Stadtbahn ist durch die der Planfeststellung zugrundeliegenden Pläne festgelegt. Eine Änderung ist nicht möglich, da jede minimale Verschiebung eine Aktualisierung des Schallgutachtens erforderlich machen würde. Die Borde können theoretisch um einige Zentimeter verschoben werden, ohne eine erneute Auslage der Pläne erforderlich zu machen. Durch die gewählten Baumstandorte gibt es hier aber fast keine Spielräume, da diese oftmals nicht weiter in Richtung der Gebäude geschoben werden können. Bäume und Stellplätze sind in den Plänen zwar nur nachrichtlich dargestellt, sie können aber nur in Längsrichtung verschoben werden. Die Anzahl der Bäume darf aus Umweltbelangen nicht reduziert werden. Auch die Streichung von Stellplätzen würde in jedem Fall zu einer erneuten Auslage der Pläne und dementsprechend zu einer größeren Verzögerung im Verfahren führen.

Zusatzfrage 1:

Die in den Plänen hinterlegte Radverkehrsführung wird nach Abwägung aller Belange weiterhin als beste Alternative angesehen. Für den Radverkehr stehen neben dem Verkehrsraum der Stadtbahn 1,60m zur Verfügung. Zum seitlichen Parken wird ein durchgehender Sicherheitstrennstreifen von 0,50m angelegt und auch baulich vom Parkstreifen abgesetzt. Somit entsteht ein Raum von 2,10m Breite, welcher der Regellösung des Regelwerkes (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) entspricht. Aufgrund der oben beschriebenen Zwänge sieht die Verwaltung eine Änderung der Radverkehrsführung zu diesem Zeitpunkt weder als möglich noch als erforderlich an.

Zusatzfrage 2:

moBiel teilt mit, dass die Planung nach dem aktuellen Stand der Technik und den heute gültigen Regelwerken (wie ERA 10, RAS 06) erfolgt. Dort ist der Verkehrsraum einer Stadtbahn sowie der Abstand zwischen dem Verkehrsraum Stadtbahn und dem Schutzstreifen festgelegt. Für den Radfahrer ist in der Planung ein 1,60m breiter Schutzstreifen vorgesehen. Zwischen Stadtbahn und Markierung des Schutzstreifens besteht 0,15m Platz. Zum parkenden Pkw und zu den Baumquartieren sind weitere 0,5m für einen Sicherheitstrennstreifen vorgesehen, so dass sich ein Abstand von 2,25m zwischen Bord und Stadtbahn ergibt.

Eine Planung kann nur anhand der aktuell gültigen Vorschriften erfolgen. Da eine Novellierung der StVO noch in der Abstimmung des Gesetzgebers ist, kann zu dem sich hier ergebenden Rahmen derzeit keine Aussage gemacht werden.

Herr Julkowski-Keppler stellt fest, dass es unglaublich lange Planungsprozesse gebe. Zwischenzeitlich sei die Mobilitätsstrategie entwickelt worden, man könne aber die Planungen nicht mehr anpassen. Diese Problematik sei dem langen Planungsprozess geschuldet.

Herr Schmelz ist der Auffassung, dass die Frage 2 nicht beantwortet ist. Es gebe einschlägige Urteile zum Überholen von Fahrrädern. Der Mindestabstand betrage 1,50 m, bei Kindern 2 m.

Herr Moss antwortet, dass die Planfeststellung ein sehr starres Instrumentarium sei. Wenn man im Laufe eines Planfeststellungsverfahrens zu neuen Erkenntnissen komme, dann müsse man von vorne anfangen. Deshalb habe man empfohlen, bei der Verlängerung der Linie 4 mit einem Bebauungsplan zu arbeiten. Dieser sei deutlich flexibler und man könne neue Erkenntnisse einfließen lassen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.2

Verlauf B 66 n; **Anfrage Bielefelder Mitte vom 24.06.2019**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8972/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Ist der Verlauf der B66n zwischen Hillegossen und dem Ostwestfalendamm noch deckungsgleich mit dem ursprünglich im Generalverkehrsplan einmal geplanten Trassenverlauf?

Zusatzfrage 1: Falls nein, welche Veränderungen sind zwischenzeitlich vorgenommen worden und wo sind diese zur Einsicht hinterlegt?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Die allgemeine Grundlage für die Verkehrsplanung in der Flächennutzungsplanung sind die Siedlungs- und Netzmodelle, die im Rahmen der Untersuchungen zum Generalverkehrsplan Raum Bielefeld optimiert wurden. Die Netze wurden im Flächennutzungsplan (FNP) weiterentwickelt und konkretisiert. Deshalb haben wir die Planung der B 66n mit dem Flächennutzungsplan abgeglichen und kommen somit zu folgendem Ergebnis:

Größtenteils befinden sich die Planungen in den Flächen des FNP. Lediglich im Bereich Wilhelm-Bertelsmann-Straße bis zur Heeper Straße (Länge ca. 1 km) weicht die Planung in Richtung Nord-Osten bis zu 90 m vom FNP ab.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3.3

eScooter – Datenhoheit & Stellplätze; **Anfrage Bürgernähe/Piraten vom 19.08.19**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9152/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Hat die Stadt Bielefeld Zugriff auf die Daten, die durch den eScooter-Anbieter TIER generiert werden?

Zusatzfrage: Gibt es vertragliche Festlegungen, dass die Stadt Bielefeld Ausleih- und Rückgabebereiche festlegen darf?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Verkehrsplanerische Daten werden durch TIER Mobility direkt an die Stadt Bielefeld, das Amt für Verkehr, weitergegeben. Alles Weitere ist im Zuge der Zusammenarbeit zwischen TIER und moBiel geregelt. An oberster Stelle bei dem Datenaustausch steht die Einhaltung des Datenschutzes der Nutzer.

Zusatzfrage:

Die Stadt Bielefeld hat mit dem Dokument „Anforderungen und Empfehlungen für Unternehmen, die Vermietsysteme für E-Tretroller in Bielefeld anbieten“ Regelungen aufgestellt. In diesem ist unter anderem geregelt, unter welchen Bedingungen E-Tretroller abgestellt werden dürfen. Dieses Dokument hat TIER vor Marktstart erhalten und hält diese Vorgaben ein. So hat bspw. TIER Mobility vor Marktstart bzw. vor der Erweiterung des Geschäftsgebiets die morgendlichen Verteilstandorte mit der Stadt Bielefeld abgestimmt. Hierdurch wird sichergestellt, dass die Verteilstandorte den Vorgaben der Verkehrssicherheit entsprechen. Um das falsche Abstellen von E-Tretrollern z.B. in Fußgängerzonen zu vermeiden, wurden in diesen Bereichen sogenannte No-Parking-Areas eingerichtet. Dies bedeutet, dass der Nutzer den Fahrtvorgang in diesem Bereich nicht beenden kann. Diese Zonen werden in enger Abstimmung zwischen der TIER, moBiel und der Stadt Bielefeld eingestellt.

Für den Fall, dass Nutzer die Vorgaben bei der Abstellung des E-Tretrollers nicht einhalten, können falsch abgestellte E-Tretroller über die Telefonnummer auf dem Roller (+49 30 568 38651) oder per Mail (bielefeld@tier.app) direkt an das Bielefelder Team von TIER geschickt werden. Dieses kümmert sich umgehend um die korrekte Umverteilung.

Derzeit gibt es keine konkrete Planung speziell markierte Parkbuchten für die E-Tretroller einzurichten. Die Einrichtung solcher Parkbuchten ist aber grundsätzlich vorstellbar, sofern diese eine Verbesserung der Verkehrssicherung erwirken.

Herr Schmelz weist auf das Problem hin, dass die eScooter nachts eingesammelt werden. Dieses sei auch für die Einsammler nicht einfach, weil die Tretroller überall abgestellt werden. Die Anwohner fühlen sich häufig nachts durch nächtliche einsammeln der Tretroller gestört.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.4

**Auswirkungen der Änderung der Parkordnung;
Anfrage Bürgernähe/Piraten vom 01.09.2019**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9246/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Im Rahmen der sicheren Zuwegung von Müll- und Rettungsfahrzeugen wurde in einigen Straßen ein einseitiges Parkverbot erlassen. Dadurch hat sich jedoch in einigen Straßen die Durchfahrtgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs merklich erhöht. Es gibt diesbezüglich zahlreiche Anliegerbeschwerden.

Durch welche zeitnahen Maßnahmen kann dieser negativen Entwicklung und effektiv entgegengewirkt werden?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Die Partei Bürgernähe Piraten merkt an, dass sich durch die Einrichtung von einseitigen Haltverböten in Straßen zur Sicherung der Durchfahrbreite von Müll- und Rettungsfahrzeugen nach Wahrnehmung der Anwohner die Durchfahrtgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs erhöht haben. Sie fragen an, welche zeitnahen und effektiven Maßnahmen veranlasst werden können, um dieser negativen Entwicklung entgegen zu wirken.

Im Rahmen der Prüfung der engen Straßen im Stadtgebiet mussten in vielen Straßen Haltverböte erlassen werden, um die Durchfahrbreite für Rettungsfahrzeuge im Einsatzfall zu gewährleisten und Feuerwehraufstellflächen, sowie Feuerwehrebewegungsflächen zu schaffen. Auch seitens des Umweltbetriebes gab es in der Vergangenheit in verschiedenen Bereichen den Wunsch nach der Einrichtung von Haltverböten, um die Durchfahrt für die Müllabfuhr zu ermöglichen.

Im Rahmen der Prüfung für die Einrichtung von Haltverböten wird jede Straße in ihren Gegebenheiten individuell betrachtet. Insofern wird in Einzelfallentscheidungen festgelegt, ob ein alternierendes Parken angeordnet werden kann oder ob ein einseitiges Haltverbot in Betracht kommt. Für die Einrichtung von alternierendem Parken, welches oft umgesetzt wurde, spricht die Senkung der Geschwindigkeit. Gleichzeitig muss abgewogen werden, wie viele Parkplätze noch erhalten bleiben können. Ein höherer Erhalt von Parkplätzen ist in der Regel bei einem einseitigen Haltverbot möglich.

Die Anordnung eines einseitigen Haltverbötes kann im Gegensatz zum alternierendem Parken zu einer höheren Durchfahrtgeschwindigkeit führen. Ob tatsächlich ein Anstieg der Geschwindigkeitsverstöße aufgrund der Einrichtung von einseitigen Haltverböten eingetreten ist, kann hier nicht nachvollzogen werden.

Bei Anfragen können in Einzelfällen Prüfungen zur Einrichtung einer kommunalen Messstelle (Messungen mit dem mobilen Blitzer) vorgenommen werden.

Bauliche Maßnahmen, wie Pflanzbeete oder andere Einengungen können aufgrund der geringen Straßenbreite bereits oftmals nicht in Betracht kommen.

Des Weiteren erfolgen bauliche Maßnahmen wie z.B. der nachträgliche Einbau von Bodenschwellen oder ähnlichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung in Bielefeld in der Regel nicht mehr. Der Einbau von Aufpflasterungen mit starken Anrampungswinkeln hat sich in mehrfacher Hinsicht nicht bewährt. Entsprechendes gilt auch für den Einbau von provisorischen Schwellen, die auf die Fahrbahn geschraubt werden können. In beiden Fällen kommt es zu erheblichen Problemen bei Krankentransporten; bei der maschinellen Schneesäu-

mung kommt es zu Schäden an den Einbauten wie auch bei den Räumgeräten. Zusätzlich gibt es Beschwerden von direkten Anwohnern, die sich über die Geräuscentwicklung durch zusätzliche Anfah- und Verzögerungsvorgänge im Bereich dieser Einbauten belästigt fühlen. Ebenso ist eine Sturzgefahr für Radfahrer, insbesondere bei Dunkelheit, gegeben.

Generelle Maßnahmen für alle Straßen mit einem einseitigen Haltverbot werden daher aktuell nicht für verkehrlich notwendig erachtet. Bei Bedarf können Einzelfallprüfungen erfolgen.

Herr Schmelz teilt mit, dass sie die Anfrage gestellt haben, weil es Beschwerden dazu von Bürgern gegeben habe. Ein Beispiel sei die Lessingstraße. Die Verwaltung sollte sehr sensibel vorgehen.

Herr Moss weist darauf hin, dass die engen Straßen den Vorteil haben, dass man sich mit sehr reduzierter Geschwindigkeit begegnet. Mehr als präventiv Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, könne man nicht tun.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.5

Sanierung Fußgängertunnel in Quelle; Anfrage Bürgernähe/Piraten vom 01.09.2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9249/2014-2020

vertagt

-.-.-

Zu Punkt 3.6

Sicherheit auf der Artur-Ladebeck-Straße; Anfrage Bürgernähe/Piraten vom 01.09.2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9251/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Welche Voraussetzungen fehlen, um auf der Artur-Ladebeck-Straße zeitnah einen Verkehrsversuch durchzuführen, mit dem Ziel der sicheren Führung des Radverkehrs auf jeweils einer der heutigen Autospuren?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Um die Sicherheit des Radverkehrs auf der Artur-Ladebeck-Straße zu verbessern, sind vor allem die Knotenpunkte relevant. Besonders Abbiegeunfälle bilden eine der häufigsten Unfallursachen, die durch eine Markierungslösung nicht in entsprechender Weise minimiert werden können. Dies wäre nur durch umfangreichere bauliche Maßnahmen zu gewährleisten.

Die Verkehrsbelastung der Artur-Ladebeck-Straße von aktuell 15.000-17.000 Fahrzeugen im innenstadtnahen Bereich ist an der Grenze für eine einspurige Führung. Gerade die Weiterführung in Richtung Innenstadt ist aber entscheidend für die Nachfragesteigerung einer entsprechenden Radverkehrsstrecke. Hier muss insbesondere auch der Knoten Adenauerplatz mitgedacht werden. Auch die Anschlüsse in Brackwede müssen neu gedacht werden.

Die Problematik der überwiegend auf der südlichen Seite liegende Ziele wird durch eine Radverkehrsführung auf beiden Seiten der Artur-Ladebeck-Straße nicht gelöst. Die Planungen für den Radschnellweg zwischen Herford und Rheda-Wiedenbrück über Bielefeld und Gütersloh sollten außerdem in die Umgestaltung einbezogen werden.

Eine zeitnahe Umsetzung eines Verkehrsversuches entlang der Artur-Ladebeck-Straße ist daher von der Stadtverwaltung derzeit nicht vorgesehen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.7

Schöne Aussicht; **Anfrage FDP vom 09.09.2019**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9321/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Ist die am 06.12.2018 durch die Politik gewünschte und durch die Verwaltung zugesagte Prüfung (unter Einbeziehung des Ordnungsamtes) hinsichtlich der rechtlichen Möglichkeiten, die „Schöne Aussicht“ einschließlich des Außenbereichs als Gastronomiebetrieb zu führen, erfolgt?

Zusatzfrage: Mit welchem Ergebnis und woraus resultiert die erhebliche Verzögerung bei der Bearbeitung des Prüfauftrages?

2. Zusatzfrage: Welche Planung verfolgt die Verwaltung derzeit hinsichtlich der „Schönen Aussicht“?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Zu 1:

Die rechtlichen Möglichkeiten der Einrichtung einer Gastronomie (innen und außen) sind mit dem Umweltamt erörtert worden. Grundsätzlich ist eine Gastronomie innerhalb des bestehenden Gebäudes und in Teilbereichen der Außenflächen zulässig. Für die Ermittlung der Rahmenbedingungen (Personenzahl, Betriebszeiten und Schallschutzmaßnahmen) sind ergänzende Planunterlagen und ein schallschutztechnischer Nachweis erforderlich.

Die v.g. Unterlagen können hier nur von externen Büros aufgestellt werden. Es entstehen voraussichtliche Planungs- und Gutachterkosten von ca. 15.000 €.

Zu 2:

Folgende Nutzungen werden von der Verwaltung empfohlen:

- *Gastronomiebetrieb mit begrenzter Außengastronomie,*
- *Hotel / SPA, einschl. Betriebsleiterwohnung.*

Frau Binder ist mit der Antwort nicht vollständig zufrieden. Es sei lediglich eine Nutzungsempfehlung abgegeben worden, es werde aber nicht deutlich, welche Planung die Verwaltung verfolgt.

Herr Nettelstroth teilt die Auffassung von Frau Binder. Die interfraktionelle Arbeitsgruppe habe sich Ende des letzten Jahres getroffen und einen klaren Arbeitsauftrag an die Verwaltung formuliert. Die Verwaltung sollte prüfen, was an der „Schönen Aussicht“ möglich ist.

Herr Moss antwortet, dass die Verwaltung immer darauf hingewiesen habe, dass für eine abschließende Beurteilung eine verbindliche Bauleitplanung nötig sei. Das Objekt liege derzeit planungsrechtlich im Außenbereich und es habe auch eine gewisse Nähe zu einem FFH-Gebiet. Aus der Mitteilung ergebe sich, was sich die Verwaltung derzeit aus der noch bestehenden Baugenehmigung heraus vorstellen kann.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.8

Radstation Hauptbahnhof: Anfrage CDU vom 10.09.2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9334/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Hat die Verwaltung mit der Deutschen Bahn (DB Station & Service) über die kurzfristige Realisierung einer neuen Radstation am Hauptbahnhof gesprochen und welches Ergebnis wurde erzielt?

Zusatzfrage:

Wurden Fördermittel für die kurzfristige Errichtung von Fahrradabstellanlagen im Rahmen der „Bike+Ride-Offensive“ des Bundesumweltministeriums und der Deutschen Bahn beantragt?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

- Es fanden Gespräche zwischen DB Station und Service und der Verwaltung statt. In dem Gespräch wurden*
- *die zur möglichen Bebauung zur Verfügung stehenden Grundstücke näher abgegrenzt.*

- *das allgemeine Vorgehen bezüglich Bebauungsmöglichkeit, Formalitäten bezüglich der Stellung eines Bauantrags auf Grundstücken der DB erläutert (Genehmigungsbehörde für Gebäude auf Eisenbahngrundstücken ist das Eisenbahnbundesamt. Hier können nur Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen Bauanträge einreichen.)*
- *besprochen, dass von Seiten der DB S&S ein Vertragsentwurf für die Nutzung der Grundstücke erstellt wird.*

Zur Zusatzfrage:

Es wurden bisher im Zusammenhang mit der Radstation am Hauptbahnhof keine Fördermittel im Rahmen der „Bike+Ride-Offensive“ beantragt. Für die Sammelschließanlagen wurden Fördermittel des VVOWL verwendet, mit einem höheren Fördersatz.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3.9

Sachstand Leihfahrradsystem;
Anfrage CDU vom 10.09.2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9335/2014-2020

Herr Lewald teilt mit, dass diese Anfrage unter TOP 14 (Umsetzung der BYPAD - Ziele / Hier: Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems) behandelt wird.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3.10

Finanzmittel Baulandstrategie;
Anfrage CDU vom 10.09.2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9336/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Welche Finanzmittel und welche Stellen wurden im Haushalts- und Stellenplan 2020/2021 für die Umsetzung der Baulandstrategie bereitgestellt?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Die Baulandstrategie wurde vom Rat der Stadt am 11. Juli 2019 beschlossen. Im Anschluss daran war und ist zu klären, welche Aufgaben zur Umsetzung der Baulandstrategie von welchen Dienststellen innerhalb der Verwaltung und der BBVG übernommen werden. Hier ist auch die Bezirksregierung Detmold einzubeziehen.

Da diese Prüfung noch nicht abgeschlossen ist, findet sich bisher keine Berücksichtigung im Haushalts- und Stellenplan 2020/2021. Sobald die Personalplanung feststeht, sollen zunächst im Bauamt überplanmäßige Stellen geschaffen werden, die dann als Planstellen in den Stellenplan zu überführen sind.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 4

Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen

Zu Punkt 4.1

Haushalt 2020/2021 (2. Lesung)

Herr Fortmeier teilt mit, dass schriftliche Anfragen zum Haushalt nicht eingereicht wurden.

Herr Lange erläutert, dass die CDU-Fraktion alle vier Haushalte der Tagesordnung ablehnen werde. Seit Anfang des Jahres werde über eine Baulandstrategie diskutiert. Zurzeit sei festzustellen, dass es keine Vorbereitung für diese Baulandstrategie gebe und dass keine Mittel und kein Personal dafür im Haushalt vorgesehen sind. Münster kalkuliere z.B. mit 71 Mio. €, die dort auch im Haushalt abgebildet seien. Beim Thema Gewerbeflächen werde ein großer Aufschlag benötigt. Die Bielefelder Wirtschaft leide unter der aktuellen Politik. Es sei eine falsche Entwicklung, dass Gewerbeflächen nicht ausgewiesen werden. Trotz der Wohnungsnot in Bielefeld lasse die Stadt Wohnungen lieber leer stehen, statt sie dem Wohnungsmarkt zuzuführen. Als Beispiel nenne er hier die Sperberstraße. Auch in der Verkehrspolitik entstehen lediglich Konzepte, konkrete Umsetzungen erfolgen dann nicht.

Herr Julkowski-Keppler bezieht sich auf den Rundumschlag gegen die Paprikakoalition, der mit dem Haushalt nicht unbedingt etwas zu tun habe. In den vergangenen Jahren habe man unter schwierigen Bedingungen die Haushaltskonsolidierung auf den Weg gebracht. Es sei entscheidend für das Wohl in dieser Stadt, dass man einen genehmigten Haushalt erreiche.

Herr Franz ergänzt, dass eine Aufzählung von Punkten, die nicht unbedingt etwas mit dem Haushalt zu tun haben, für die Eigendarstellung einer Fraktion wohl üblich sei. Zur Baulandstrategie wurde eine lange Diskussion geführt, die mit einem Grundsatzbeschluss beendet wurde. Man müsse Schritt für Schritt vorgehen. Ein Finanzvolumen, wie es Münster nach 5 Jahren hat, heute zu veranschlagen wäre unredlich und unpassend. Ein ausgeglichener Haushalt biete Gestaltungsmöglichkeiten, die man für diese Stadt nutzen möchte.

Frau Binder stellt fest, dass im Bauamt die Personalzahl aufgestockt werde, was möglicherweise der Baulandstrategie geschuldet sei. Dieses sei sicher positiv, weil man so besser agieren könne. Sie sehe nicht, dass dieses durch entsprechende Finanzmittel untermauert ist. Es wäre auch sicher der Baulandstrategie gerecht geworden, wenn wenigstens geringe Mittel dafür in den Haushalt eingestellt worden wären. Sie könne daher den Haushalt in diesen Bereich nur ablehnen. Sicher sei Bielefeld ein

prosperierender wirtschaftlicher Standort. Dieses bedeute aber auch, dass Gewerbeflächen entwickelt werden müssen. Hierfür seien auch keine Mittel im Haushalt vorgesehen und sie frage, wie man es umsetzen möchte.

Herr Nettelstroth erinnert, dass man sich hier über den Doppelhaushalt 2020/2021 unterhalte. Die Baulandstrategie gelte seit der letzten Ratssitzung, also dem 11.07.19. Im Haushalt finde man weder Sach- noch Personalmittel dafür veranschlagt. Jetzt gebe es den dubiosen Hinweis, dass die BBVG hier einsteigen soll. Allerdings gehöre die Baulandstrategie nicht zum Geschäftsfeld einer BBVG. Es wäre ein leichtes gewesen, über einen Nachtrag entsprechende Mittel einzustellen. Weiter stelle er fest, dass der Verwaltung immer mehr Aufgaben aufgebürdet werden, für die aber kein Personal vorhanden sei. Die Politik der Paprikakoalition habe immer nur dazu geführt, dass in dieser Stadt etwas verboten oder eingeschränkt wurde. Eine perspektivische Planung habe im Baubereich nicht stattgefunden. Im Moment habe die Stadt Bielefeld eine Gewerbeflächenreserve von 1 ha. Dieses sei erheblich zu wenig.

Herr Julkowski-Keppler weist darauf hin, dass im Flächennutzungsplan vier weitere Flächen mit insgesamt 30 ha als Gewerbefläche vorgesehen sind. Er erinnere, dass hier im Ausschuss eine Gewerbeflächenbedarfsprognose einstimmig verabschiedet wurde. Diese Flächen seien bei der Bezirksregierung Detmold angemeldet worden und müssen jetzt in den Regionalplan eingearbeitet werden. Es gehe bei vielen Flächen darum, Restriktionen zu beseitigen. Er wisse, dass die Verwaltung daran arbeite. Zur Baulandstrategie sei bekannt, dass die BBVG doch bereits Flächen angekauft habe. Die Finanzierung erfolge durch einen revolvingenden Fonds, der durch den Verkauf der Grundstücke aufgefüllt werde. Die Stellen für die Baulandstrategie müssen greifen, wenn die Flächen auf den Markt kommen.

Herr Nettelstroth unterstreicht, dass die CDU die Koalition bei der Frage der Gewinnung von Gewerbeflächen unterstütze. Insgesamt sollte mehr darüber nachgedacht werden, wie man etwas ermöglichen kann, und nicht wie es zu vermeiden ist. Dieses gelte insbesondere für den Umweltbereich.

Zu Punkt 4.1.1 Haushalts- und Stellenplan 2019 des Stabes des Dezernates 4

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8870/2014-2020

Herr Vollmer bezieht sich auf Nr. 5 des Beschlussvorschlages. Dort sei eine höhere Gewinnabführung des ISB an den Kernhaushalt angesprochen. Er hätte es ideal gefunden, wenn man diese Beträge für die Baulandstrategie vorgesehen hätte. Da dieses nicht geschehen ist, werde er diesen Punkt ablehnen. Er bitte um eine getrennte Abstimmung über den Punkt 5.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt, den Doppelhaushaltsplan 2020/2021 mit den Plandaten für die Jahre 2020 bis 2024 wie folgt zu beschließen:

1. Dem Teilergebnisplan der Produktgruppe 11.01.21 - Verwaltungsleitung - Dezernat Wirtschaft-Stadtentwicklung-Mobilität - mit ordentlichen Erträgen in Höhe von 36.500,00 € und ordentlichen Aufwendungen in Höhe von 816.124,00 € im Jahre 2020 sowie ordentlichen Erträgen in Höhe von 36.500,00 € und ordentlichen Aufwendungen in Höhe von 834.385,00 € im Jahre 2021 wird zugestimmt.
2. Dem Teilfinanzplan A der Produktgruppe 11.01.21 in den Jahren 2020 und 2021 mit investiven Auszahlungen wird zugestimmt.
3. Den Zielen und Kennzahlen der Produktgruppe 11.01.21 für die Jahre 2020 und 2021 wird zugestimmt.
4. Dem Doppelstellenplan 2020/2021 für den Stab des Dezernats 4 wird zugestimmt.

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

Beschluss:

5. Um den Haushaltsausgleich zu erreichen, hat der Verwaltungsvorstand Anfang Mai 2019 beschlossen, dass der ISB eine höhere Gewinnabführung an den Kernhaushalt ausschüttet, die sich aus der beigefügten Anlage ergeben. Ferner wurden vom ISB die Verkaufserlöse erhöht, die sich ebenfalls aus der beigefügten Anlage ergeben. Der Erhöhung der Gewinnabführung und der Verkaufserlöse wird zugestimmt. Die statistischen Kennzahlen der Produktgruppe 11.01.14 werden entsprechend beschlossen.

dafür: 9 Stimmen
dagegen: 7 Stimmen
- mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 4.1.2 Haushaltsplan und Stellenplan 2020/2021 des Bauamtes

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8823/2014-2020

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld den Doppelhaushaltsplan 2020/2021 mit den Plandaten für die Jahre 2020 bis 2024 wie folgt zu beschließen:

1. Den **Teilergebnisplänen** der

Produktgruppen	im Jahr 2020 mit ordentlichen Erträgen in Höhe von	und	ordentlichen Aufwendungen in Höhe von
• 11.01.65	13 €		111.906 €
• 11.09.01	8.071.976 €		10.220.461 €
• 11.09.02	112.426 €		2.756.493 €
• 11.10.01	2.899.416 €		4.363.217 €
• 11.10.02	57.891 €		513.861 €
• 11.10.03	37.348 €		480.894 €
• 11.10.04	280.878 €		299.344 €
• 11.10.06	37.324 €		239.180 €
• 11.10.07	3 €		134.958 €
• 11.10.10	76.004 €		271.985 €

und den **Teilergebnisplänen** der

Produktgruppen	im Jahr 2021 mit ordentlichen Erträge und Erträgen in Höhe von	ordentlichen Aufwendungen in Höhe von
• 11.01.65	13 €	114.263 €
• 11.09.01	6.721.277 €	8.713.025 €
• 11.09.02	114.093 €	2.808.832 €
• 11.10.01	2.903.078 €	4.458.600 €
• 11.10.02	57.891 €	524.392 €

• 11.10.03	40.873 €	495.372 €
• 11.10.04	280.878 €	306.822 €
• 11.10.06	37.324 €	244.951 €
• 11.10.07	3 €	137.992 €
• 11.10.10	76.004 €	277.527 €

wird zugestimmt.

2. Den **Teilfinanzplänen A** der

- Produktgruppe 11.09.01 im Jahr 2020 mit investiven Einzahlungen in Höhe von 10.091.200 €, investiven Auszahlungen in Höhe von 12.228.000 € und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 0 € und im Jahr 2021 mit investiven Einzahlungen in Höhe von 5.765.134 €, investiven Auszahlungen in Höhe von 7.306.235 € und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 0 €,
- Produktgruppe 11.10.01 im Jahr 2020 mit investiven Einzahlungen in Höhe von 0 €, investiven Auszahlungen in Höhe von 12.000 € und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 0 € und im Jahr 2021 mit investiven Einzahlungen in Höhe von 0 €, investiven Auszahlungen in Höhe von 12.000 € und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 0 €

wird zugestimmt.

3. Dem Doppelstellenplan 2020/2021 für das Amt 600 Bauamt wird unter Berücksichtigung beigefügter Veränderungsliste (s. Anlage 1) folgender Veränderungen im Vergleich zum beschlossenen Stellenplan 2019 zugestimmt.

Für die Begründung der Mehrstellen 600 12 140, 600 41 125, 600 41 190, 600 42 230, 600 51 130, 600 51 190 und 600 52 195 wird auf die Vorlage 7835/2014-2020 „Überplanmäßiger Personalbedarf im Bauamt und im Umweltamt“ verwiesen, die bereits vom Stadtentwicklungsausschuss am 29.01.2019, vom Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz am 12.02.2019, vom Finanz- und Personalausschuss am 05.03.2019 und vom Rat der Stadt Bielefeld am 14.03.2019 beschlossen wurde.

Die Mehrstelle 600 32 180 resultiert aus der bestehenden überplanmäßigen Stelle 600 91 140. Infolge des langjährigen Einsatzes war aus organisatorischer Sicht die Stelle als Planstelle einzurichten.

Neben den in der Gesamtveränderungsliste aufgeführten Mehrstellen werden noch 2,0 überplanmäßige Einsätze Verbindliche Bauleitplanung fortgeführt. Zur Begründung wird ebenfalls auf die Vorlage 7835/2014-2020 „Überplanmäßiger Personalbedarf im Bauamt und im Umweltamt“ verwiesen.

4. Den Maßnahmen der **Teilfinanzpläne B** in 2020 und 2021 der

- Produktgruppe 11.09.01
- Produktgruppe 11.10.01

wird zugestimmt.

5. Den **speziellen Bewirtschaftungsregeln** der Produktgruppen 11.09.01 (s. Haushaltsplan Band II Seite 1082) und 11.10.06 (s. Haushaltsplan Band II Seite 1142) für den Doppelhaushaltsplan 2020/2021 wird zugestimmt.

6. Den **Zielen und Kennzahlen**

- der Produktgruppe 11.01.65 – StEA u. Beirat f. Stadtgestaltung
- der Produktgruppe 11.09.01 – Generelle räumliche Planung
- der Produktgruppe 11.09.02 – Teilräumliche Planung
- der Produktgruppe 11.10.01 – Maßnahmen der Bauaufsicht
- der Produktgruppe 11.10.02 – Beratung/Information vor Antragstellung
- der Produktgruppe 11.10.03 – Maßn. Denkmalschutz/Stadtgestaltung
- der Produktgruppe 11.10.04 – Wohnungsbauförderung
- der Produktgruppe 11.10.06 – Wohnraumüberwachung
- der Produktgruppe 11.10.07 – Wohnungsmarktbeobachtung
- der Produktgruppe 11.10.10 – Maßnahmen der Baustatik

wird zugestimmt.

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

Zu Punkt 4.1.3 Doppel-Haushaltsplan und Stellenplan für 2020 und 2021 des Amtes für Geoinformation und Kataster

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8728/2014-2020

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld, den Doppelhaushalt 2020 und 2021 mit den Plandaten für die Jahre 2020 bis 2024 wie folgt zu beschließen:

1. Den Teilergebnisplänen der

Produktgruppe 11.09.03 im Jahre 2020 mit ordentlichen Erträgen in Höhe von 569.252 Euro und ordentlichen Aufwendungen in Höhe von 4.351.493 Euro und im Jahr 2021 mit ordentlichen Erträgen in Höhe von 569.165 Euro und ordentlichen Aufwendungen in Höhe von 4.385.297 Euro;

Produktgruppe 11.09.04 im Jahre 2020 mit ordentlichen Erträgen in Höhe von 92.823 Euro und ordentlichen Aufwendungen in Höhe von 783.753 Euro und im Jahr 2021 mit ordentlichen Erträgen in Höhe von 86.802 Euro und ordentlichen Aufwendungen in Höhe von 780.975 Euro;

Produktgruppe 11.09.06 im Jahre 2020 mit ordentlichen Erträgen in Höhe von 122.657 Euro und ordentlichen Aufwendungen in Höhe von 586.902 Euro und im Jahr 2021 mit ordentlichen Erträgen in Höhe von 122.657 Euro und ordentlichen Aufwendungen in Höhe von 598.532 Euro

wird zugestimmt.

- 2. Dem Teilfinanzplan A** der Produktgruppe 11.09.03 für das Jahr 2020 mit investiven Einzahlungen in Höhe von 500 Euro und investiven Auszahlungen in Höhe von 44.712 Euro und für das Jahr 2021 mit investiven Einzahlungen in Höhe von 500 Euro und investiven Auszahlungen in Höhe von 44.712 Euro wird zugestimmt.
- 3. Dem Stellenplan 2020** und dem **Stellenplan 2021** für das Amt für Geoinformation und Kataster wird zugestimmt.
- 4. Den speziellen Bewirtschaftungsregeln** der Produktgruppen 11.09.03 und 11.09.06 für den Doppel-Haushalt 2020 und 2021 wird zugestimmt.
- 5. Den Zielen und Kennzahlen** der Produktgruppen 11.09.03 – Vermess., Erheb. u. Führung Geobasisdaten -, 11.09.04 – Geoinformationsdienste, – datenmanagement – und 11.09.06 – Grundstückswertermittlung für die Jahre 2020 und 2021 wird zugestimmt.

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

Zu Punkt 4.1.4 Haushaltsplan mit Stellenplan 2020/2021 des Amtes für Verkehr

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8832/2014-2020

Drucksachennummer: 8832/2014-2020/1

Herr Fortmeier teilt mit, dass es zu der Ursprungsvorlage noch eine ergänzende Nachtragsvorlage gebe.

Herr Vollmer bezieht sich auf Ziff. 1 der Ergänzungsvorlage, dass eine Mehrstelle für die Bauleitung des Projekts Stadtbahnlinie 4 im Stellenplan 2020 eingerichtet werden soll. Er erinnere, dass an der Stadtbahnlinie 1 gearbeitet werde und dass sich der Nahverkehrsplan in Arbeit befinde. Man müsse deutlich mehr Stellen einrichten. Dieses müsse sich auf alle Stadtbahnverlängerungsprojekte beziehen.

Herr Lewald erläutert, dass an der Stadtbahnverlängerung Linie 4 jetzt neu gearbeitet wird und daher eine Mehrstelle eingerichtet werden soll. An der Stadtbahnverlängerung Linie 1 werde bereits geplant. Unter Ziff. 2 der Ergänzungsvorlage werde in der Begründung ausgeführt, dass es bereits in der Vergangenheit schon zusätzlichen Personalaufwand gegeben habe, z.B. für die Stadtbahnlinie 1, der auch refinanziert sei.

Herr Vollmer weist darauf hin, dass es derzeit schwierig sei, Fachpersonal zu bekommen. Man könne es sich nicht leisten, jemanden nur zeitlich befristet für ein Projekt einzustellen. Man müsse hier langfristiger denken. Außerdem sei Stadtbahnplanung in erster Linie eine städtische Aufgabe, auch wenn moBiel mit beteiligt sei.

Über die Ursprungsvorlage und die Nachtragsvorlage fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt den Doppelhaushaltsplan mit Stellenplan 2020/2021 einschließlich der Plandaten für die Jahre 2020 bis 2024 wie folgt zu beschließen:

1. Den **Teilergebnisplänen**

- Im Jahr 2020 der

Produktgruppen	mit ordentlichen Erträgen in Höhe von	mit ordentlichen Aufwendungen in Höhe von	mit Finanzerträgen in Höhe von
11.02.07	704.808 €	1.435.397 €	0 €
11.12.01	18.299.006 €	44.820.164 €	4.000 €
11.12.02	1.802.993 €	11.355.332 €	0 €
11.12.03	297.947 €	1.735.558 €	0 €
11.12.04	8.372.243 €	8.025.639 €	0 €

- Im Jahr 2021 der

Produktgruppen	mit ordentlichen Erträgen in Höhe von	mit ordentlichen Aufwendungen in Höhe von	mit Finanzerträgen in Höhe von
11.02.07	706.735 €	1.470.982 €	0 €
11.12.01	18.083.734 €	44.357.863 €	4.000 €
11.12.02	1.800.050 €	11.521.411 €	0 €
11.12.03	297.938 €	1.677.021 €	0 €
11.12.04	8.372.288 €	8.037.240 €	0 €

wird unter Berücksichtigung der Veränderungsliste (siehe Anlage 1) mit Abweichungen zum Haushaltsplanentwurf zur Produktgruppe 11.12.01, 11.12.02, 11.12.03 und 11.12.04 zugestimmt.

2. Den **Teilfinanzplänen A** und den Maßnahmen der **Teilfinanzpläne B**

Im Jahr 2020:

der Produktgruppen	mit investiven Einzahlungen in Höhe von	mit investiven Auszahlungen in Höhe von	mit Verpflichtungs- ermächtigungen in Höhe von
11.12.01	29.601.173 €	30.212.573 €	6.885.000 €
11.12.02	660.000 €	2.472.000 €	1.000.000 €

Im Jahr 2021:

der Produktgruppen	mit investiven Einzahlungen in Höhe von	mit investiven Auszahlungen in Höhe von	mit Verpflichtungs- ermächtigungen in Höhe von
11.12.01	32.133.022 €	33.742.422 €	4.776.000 €
11.12.02	780.000 €	2.417.000 €	1.300.000 €

wird unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 dargestellten Haushaltsveränderungen zum Verwaltungsentwurf zugestimmt.

Eine aktuelle Übersicht über alle Investitionsmaßnahmen ist als Anlage 3 beigefügt.

3. Den **speziellen Bewirtschaftungsregeln** der Produktgruppen 11.02.07, 11.12.01, 11.12.02 und 11.12.04 wird zugestimmt.

4. Den **Zielen und Kennzahlen** der Produktgruppen

11.02.07 - Verkehrsangelegenheiten
11.12.01 - Öffentliche Verkehrsflächen
11.12.02 - Verkehrsanlagen
11.12.03 - Verkehrliche Planung
11.12.04 - ÖPNV

wird zugestimmt.

5. Dem **Stellenplan 2020/2021** für das Amt für Verkehr wird zugestimmt (Anlage 4). Zur Begründung wird auf die Anlage 5 verwiesen.

Ergänzungsvorlage:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt den Haushaltsplan mit Stellenplan 2020/21 (Drucksachen-Nr. 8832/2014-2020) mit den folgenden Änderungen dieser Vorlage zu beschließen:

1. Einrichtung einer 1,0-Mehrstelle 660 32 470kw für die Bauleitung des Projekts Stadtbahnlinie 4 im Stellenplan 2020
2. Refinanzierung der Mehrstelle und der Stellen 660 32 430kw und 660 32 440kw durch höhere Erträge aus Parkgebühren von 60.000 € in 2020, 180.000 € in 2021 und 60.000 € in 2022 und
3. Erhöhung der Aufwendungen für den Fahrdienst „Rütli“ in Höhe von 87.300 € im Budget des Amtes für Verkehr (bei gleichzeitiger Reduzierung der Haushaltsmittel des Sozialamtes)
4. Erhöhung der Aufwendungen für die Regenwasserbeseitigung des Straßennetzes in Höhe von 666.742 €

5. Erhöhung der Erträge aus Kostenerstattung der BBVG um
8.477 €

dafür: 9 Stimmen
dagegen: 7 Stimmen
- mit Mehrheit beschlossen -

Zu Punkt 4.2

Umbau der Heeper Straße zwischen Teutoburger Straße und am Venn

Hier: Stellungnahme zum Antrag der Planungsänderung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9253/2014-2020

Für Herrn Vollmer ist die Planung nach wie vor nicht akzeptabel. Aus seiner Sicht sei es erforderlich, komplett neu anzufangen.

Herr Franz dankt für die Vorlage. Es gebe noch Beratungsbedarf, weil eine planerische Darstellung noch fehle, auf der der durchgängige Radfahrstreifen in 1,85 m Breite dargestellt ist. Dieses sollte zur nächsten Sitzung vorgelegt werden. Man habe in der Diskussion immer wieder den Hinweis bekommen, dass eine Neuplanung zu einer erheblichen Zeitverzögerung führen würde. Man müsste dann einen neuen Förderantrag stellen. Da die Kanalbauarbeiten bald beginnen, würde eine Neuplanung zu einer provisorischen Fahrbahn für einen langen Zeitraum mit noch mehr Einschränkungen für den Radverkehr führen.

Herr Julkowski-Keppler bezieht sich auf den Zusatzbeschluss aus April 2018. Danach sollte die Planung um die Beschlüsse zur Mobilitätsstrategie und zum BYPAD-Verfahren angepasst werden. Diese Überarbeitung sei nicht vorgenommen worden. Hier sei ein Beschluss ignoriert worden und man müsse überlegen, wie man damit umgehe. Er gehe davon aus, dass für die nächste Sitzung eine angepasste Beschlussvorlage erstellt werde. Da im Rat die Mobilitätsstrategie mit einem Umweltverbund beschlossen wurde, wäre dieses auch bei einer so wichtigen Straße in der Planung zu berücksichtigen. Wenn der ÖPNV und der Radverkehr gefördert werden sollen, dann brauche es eine andere Planung. Wenn man den ÖPNV beschleunigen wolle, dann dürfe man die Busse nicht mit den PKW im Stau stehen lassen. Es sei dringend nötig, dass ÖPNV-Verkehre an Straßen bevorrechtigt werden.

Herr Nettelstroth erinnert an den Ausgangspunkt, dass die Heeper Straße einen neuen Kanal brauche. Es dürfe nicht passieren, dass der Kanal erneuert werde und dann lediglich eine Deckschicht auf die Straße komme. Dann würden die Anwohner und Nutzer der Straße zweimal belastet werden. Die Heeper Straße müsse jetzt so hergestellt werden, dass für eine lange Zeit keine weiteren Maßnahmen nötig sind. Er wünsche sich überhaupt keinen Stau auf der Heeper Straße, weder für den ÖPNV, noch für die PKW. Er könne nicht erkennen, wo auf der Heeper Straße noch Platz für Beschleunigungsstreifen für den ÖPNV wäre. Insbesondere an der Kreuzung Huberstraße Straße sehe er dafür keine Möglichkeit. Diese Kreuzung habe eine erhebliche Bedeutung. Er sei dankbar gewesen, dass es zu diesem Knotenpunkt weitere Vorschläge gegeben habe.

Er fordere alle auf, hier zum Abschluss zu kommen.

Herr Heißenberg bittet für die nächste Sitzung um einen Zeitplan für den Baubeginn bis zur Fertigstellung. Dabei sollte auch auf die Einschränkungen eingegangen werden. Die Straße müsse für Ein- und Auspendler leistungsfähig sein und die Planung müsse auf die Verkehrswende ausgerichtet sein.

Herr Vollmer erinnert, dass man dabei sei, ein Radverkehrskonzept und einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Beides gebe es noch nicht. Die Heeper Straße sei aber eine Hauptachse für den ÖPNV. Er möchte eine Straße haben, die zu diesen Konzepten passt. Eigentlich brauche man erst den Nahverkehrsplan und das Radverkehrskonzept, bevor man eine solche Straße plane. Es bestehe die Gefahr, dass die Straße in fünf Jahren an diese Konzepte angepasst werden müsse. Dieses sei allerdings den Anwohnern nicht zumuten.

Herr Nettelstroth widerspricht, denn man wisse schon, wie der ÖPNV auf der Heeper Straße aussehe. Allen Anforderungen stehe aber die Kubatur der Heeper Straße entgegen. Heute sei bereits Busbegegnungsverkehr schwierig. Wenn z.B. im Bereich der Lohbreite weiter verengt werde, dann komme dieses dem ÖPNV nicht zugute. Es gebe Eckpunkte mit denen man umgehen müsse und dann sei nicht überall ein Radweg mit einer Breite von 2,50 m möglich.

Herr Moss erinnert, dass unter der Maßgabe, dass die Bordsteinkanten erhalten bleiben, der Verkehrsraum so aufgeteilt werden sollte, dass er möglichst vielen Verkehrsteilnehmern gerecht wird. Auf politischen Wunsch hin, werde der Kanal stadtbahntauglich hergestellt. Unter der Voraussetzung, dass 6,50 m Straße angenommen werden, sind an manchen Eckpunkten nicht durchgängig 2 m breite Radwege möglich. Nach der RAST (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) seien die 6,50 m bei Busbegegnungsverkehren vorgeschrieben. Um dennoch die 2 m Radwegebreiten zu ermöglichen, habe man den Vorschlag gemacht, die Bordsteinkanten punktuell zu verschieben. Man schlage vor, so zu verschieben, dass die Straßenbreite von 6,50 m immer eingehalten wird und für den Radweg mindestens 1,85 m vorhanden sind. Über diesen Kompromissvorschlag sollte diskutiert werden.

Herr Frischemeier bittet zur nächsten Sitzung dringend eine zeichnerische Darstellung vorzulegen, damit man sehen kann, wie die Straße aussehen soll. Dieses sei auch nicht kritisch, weil sich aus der Vorlage ergebe, dass man bis zum 01.12.2019 Zeit habe, die Planung bei der Bezirksregierung vorzulegen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 4.3

**Begrüßungsbeschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes
Nr. I/St 55 "Wohnen auf dem dem Gebiet der ehemaligen
Comeniusförderschule" für das Gelände zwischen Elbeallee,
Matthias-Claudius-Weg und Netzeweg im beschleunigten Ver-
fahren gemäß §13a BauGB.**
- Stadtbezirk Sennestadt -

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8425/2014-2020/1

Herr Fortmeier teilt mit, dass sich die Fraktionssprecher darauf verständigt haben, dass die Verwaltung zur nächsten Sitzung eine Nachtragsvorlage erstellen soll. In dieser Nachtragsvorlage soll der neue einstimmige Beschluss der Bezirksvertretung Sennestadt aufgenommen werden und dem gegenübergestellt werden, was die Verwaltung bisher für diesen Standort vorgesehen hat. Dieses soll in der nächsten Sitzung diskutiert und mit einem Beschluss beendet werden.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 5

Anträge

Zu Punkt 5.1

**Parkplatz Schneidemühler Straße/ Einmündung Stieghorster
Straße**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 6799/2014-2020

Herr Fortmeier verweist auf den einstimmigen Beschluss aus der Bezirksvertretung Stieghorst. Hierzu liege eine Stellungnahme des Amtes für Verkehr und eine Klärung zur Zuständigkeit des Rechtsamtes vor.

Herr Lange erläutert, dass es an dieser Stelle sinnvoll und erstrebenswert sei, einen Park&Ride-Parkplatz einzurichten, weil er in unmittelbarer Nähe zur Endhaltestelle der Linie 3 liege.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss bittet den Parkplatz an der Schneidemühler Straße, Ecke Stieghorster Straße, als Park&Ride-Parkplatz mit einem LKW-Parkverbot auszuweisen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Umweltamt

Zu Punkt 6

Stellungnahme der Stadt Bielefeld zum Entwurf des zweiten Luftreinhalteplans (LRP)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9122/2014-2020

Zu diesem TOP haben heute die SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der Einzelvertreter der Bürgernähe folgenden Antrag (Ds.-Nr.: 9376/2014-2020) eingereicht:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Stellungnahme der Stadt Bielefeld wie folgt zu ergänzen:

Die Bezirksregierung Detmold wird aufgefordert, zu prüfen, ob der Luftreinhalteplan durch das Urteil des OVG Münster vom 31.07.2019 (Aktenzeichen: 8 A 2851/18) formal juristisch korrekt und juristisch nicht angreifbar ist.

Ebenfalls heute hat Die Linke folgenden Ergänzungsantrag (Ds.-Nr.: 9375/2014-2020) eingereicht:

- 1) *Die Verwaltung wird beauftragt, eine flächendeckende Messung der Luftschadstoffe im Rahmen von Smart-City-Konzepten in der Innenstadt zu prüfen.*
- 2) *Die Verwaltung prüft das Konzept als Pilotprojekt und damit den Einsatz von Fördermitteln.*

Herr Julkowski-Keppler begründet den gemeinsamen Ergänzungsantrag. Der Hintergrund sei, dass z.B. in Aachen und Köln die zuständige Bezirksregierung auch einen Luftreinhalteplan erlassen habe. In diesen Luftreinhalteplänen wurde nicht berücksichtigt, was passiere, wenn die Grenzwerte nicht eingehalten werden. Aus diesem Grund wurde der Luftreinhalteplan in Aachen vom Gericht beanstandet. Um Rechtssicherheit zu bieten, müsse der Luftreinhalteplan Bielefeld Maßnahmen enthalten, falls die Grenzwerte am Jahnplatz entgegen der Prognose in 2020 nicht eingehalten werden.

Herr Vollmer erläutert, dass der Antrag der Linken entstanden sei, weil beim Städtetag intensiv über Smart-City-Konzepte berichtet wurde. In Stuttgart habe man mittlerweile ein Konzept, wie man flächendeckend in der Innenstadt die Messwerte erheben kann. In Bielefeld gebe es immer die Problematik, dass nur punktuell gemessen werde. Man wisse wenig darüber, wie die Luftverschmutzung an anderen Stellen aussehe. Wenn an der Stapenhorststraße an einer Stelle gemessen werde, könne das Ergebnis 300 m weiter ganz anders aussehen. Der Antrag wurde gestellt, weil es sinnvoll wäre, wenn man für die Innenstadt eine dichtere Messung hinbekäme. In Stuttgart werden die Messungen auch genutzt, um den Verkehr flüssiger zu gestalten. Bielefeld wäre die erste Kommune in NRW mit einem solchen Projekt und es wäre zu prüfen, ob man dafür Fördermittel erhalten könne.

Herr Strothmann weist darauf hin, dass die Messungen nach einem Regelwerk erfolgen. Seine Fraktion lehne es ab, immer neue Maßnahmen einzuführen.

Herr Moss teilt mit, dass sich die Bezirksregierung Detmold sehr viel Mühe gegeben habe, um allen Belangen gerecht zu werden. Jede Entscheidung, die von einer Behörde getroffen werde, sei juristisch überprüfbar. Natürlich könne der Luftreinhalteplan beklagt und durch ein Gericht korrigiert werden.

Für Herrn Nettelstroth unterstellt der Hinweis aus dem gemeinsamen Antrag, dass die Bezirksregierung nicht richtig gearbeitet habe. In Bielefeld liege man, wenn überhaupt, immer nur ganz knapp über den Grenzwerten. Man könne davon ausgehen, dass sich alleine durch den technischen Fortschritt die Werte um 20 % reduzieren. Die Busflotte werde immer besser. Andere Städte hätten weitaus höhere Werte. Seine Fraktion werde dem gemeinsamen Antrag nicht zustimmen, weil sie ihn für überflüssig halte. Auch dem Antrag der Linken werde man aus den von Herrn Strothmann genannten Gründen nicht zustimmen. Wenn man so hohe Werte wie Stuttgart habe, dann müsse man sich Gedanken um den Verkehrsfluss machen.

Herr Julkowski-Keppler erläutert, dass moBiel eine der saubersten Busflotten in Deutschland habe. Ein Diesel-PKW stoße mehr Schadstoffe aus, als ein moderner Bus. Mit dem Antrag wolle man darauf hinweisen, dass im Luftreinhalteplan Bielefeld etwas fehle und wenn seitens der Stadt eine Stellungnahme abgegeben wird, sollte darauf hingewiesen werden.

Frau Binder erinnert, dass im Luftreinhalteplan viele Maßnahmen enthalten seien, obwohl das LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz) festgestellt habe, dass auch ohne Maßnahmen, die Grenzwerte am Jahnplatz ab 2020 eingehalten werden könnten.

Herr Fortmeier lässt zunächst über den Ergänzungsantrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und dem Einzelvertreter der Bürgernähe (Ds.-Nr.: 9376/2014-2020) abstimmen:

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Stellungnahme der Stadt Bielefeld wie folgt zu ergänzen:

Die Bezirksregierung Detmold wird aufgefordert, zu prüfen, ob der Luftreinhalteplan durch das Urteil des OVG Münster vom 31.07.2019 (Aktenzeichen: 8 A 2851/18) formal juristisch korrekt und juristisch nicht angreifbar ist.

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

Anschließend erfolgt die Abstimmung über den so geänderten Beschlussvorschlag der Verwaltung.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die als Anlage beige-fügte Stellungnahme der Stadt Bielefeld zum Entwurf des zweiten Luftreinhalteplans der Bezirksregierung Detmold.

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

Der Antrag von Herrn Vollmer kommt in der nächsten Sitzung als eigener Antrag auf die Tagesordnung.

Zu Punkt 7

Stellungnahme der Stadt Bielefeld im Plangenehmigungsver-fahren zu den Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes (Ortsdurchfahrt „Bielefeld Süd“)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9065/2014-2020

Auf Nachfrage von Herrn Julkowski-Keppler antwortet Herr Moss, dass bei jedem Baugebiet der Lärmschutz nachgewiesen werden muss.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz die Stellungnahme der Stadt zu den Lärm-sanierungsmaßnahmen der Deutschen Bahn (DB) im Bereich der Ortsdurchfahrt „Bielefeld Süd“ zu beschließen.

- einstimmig beschlossen -

Amt für Verkehr

Zu Punkt 8

Erlass einer Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) für straßenbauliche Maßnahmen in der Talbrückenstraße von dem zwischen Haus-Nr.: 32 a/38 nach Süden abzweigenden Weg bis Am Pfarracker

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8990/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Die Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) für straßenbauliche Maßnahmen in der Talbrückenstraße von dem zw. Hs.-Nr. 32a/38 nach Süden abzweigenden Weg bis Am Pfarracker wird entsprechend der Vorlage beschlossen.

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 9

Verwendung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW für das Jahr 2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9085/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat folgende Verwendung der finanziellen Mittel aus der ÖPNV-Pauschale des Jahres 2019 (4.068.983,18 €) nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW zu beschließen:

- Ca. 813.000 € werden als Aufgabenträgeranteil zur Verbesserung des ÖPNV eingesetzt.
- Die an Verkehrsunternehmen weiterzuleitenden Mittel in Höhe von ca. 3.256.000 € werden zur Finanzierung öffentlicher Dienstleistungsaufträge verwendet.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die exakte Höhe der Mittelverteilung zwischen den Unternehmen nach Maßgabe der diesbezüglich bestehenden Finanzierungsverträge bzw. -regelungen festzulegen.
- Sollte der Aufgabenträgeranteil nicht in voller Höhe bis 30.06.2020 verausgabt worden sein, erhält die moBiel GmbH die verbleibenden Restmittel als Betriebskostenzuschuss.

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 10

Verkehrliche und wirtschaftliche Untersuchung von ÖPNV - Netzvarianten im Korridor Sieker / Stieghorst / Hillegossen - Zwischenstand

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9028/2014-2020

Herr Vollmer dankt der Verwaltung ausdrücklich für die Durchführung des Planungsworkshops. Er habe dieses sehr positiv wahrgenommen.

Herr Julkowski-Keppler stimmt Herrn Vollmer zu. Bei der Rangfolge der Varianten liege die Variante 1 deutlich vorne. Die Variante 2 habe deutlichen Abstand zur Variante 1, liege aber wiederum deutlich vor den anderen Varianten, die alle nah beisammen liegen. Für die Erschließung und die Entscheidung, welches die optimale Linie ist, müsse die Entwicklung der Kasernenflächen mitgedacht werden.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 11

Umsetzung der Mobilitätsstrategie **Hier: Erstellung eines MIV-Konzeptes**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9149/2014-2020

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 12

Umsetzung der Mobilitätsstrategie **Hier: Erstellung eines kommunalen Schulmobilitätskonzeptes**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9118/2014-2020

Herr Fortmeier teilt mit, dass sich die Fraktionssprecher darauf verständigt haben, heute eine 1. Lesung durchzuführen.

Zu diesem TOP hat die FDP heute folgenden Antrag (Ds.-Nr. 9377/2014-2020) eingereicht:

Die Verwaltung wird beauftragt, bis Ende des Jahres dem Stadtentwicklungsausschuss und den jeweils betroffenen Bezirksvertretungen eine Übersicht zu Gefahrenstellen auf Schulwegen und möglichen schulspezifischen Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit vorzulegen. Diese sollte beinhalten:

- *Maßnahmenvorschläge, die in der Vergangenheit aus Bezirksvertretungen durch politische Beschlüsse oder Bürgeranregungen zur Schulwegsicherheit beschlossen oder eingebracht wurden und keine oder nur teilweise Umsetzung erfahren haben*
- *Gefahrenstellen auf Schulwegen und zugehörige Maßnahmenvorschläge, die von Schulen in der Vergangenheit benannt wurden und keine oder nur teilweise Umsetzungen erfahren haben*
- *Gefahrenstellen, die durch Schulwegsicherheits-Projekte in der Vergangenheit identifiziert wurden und zugehörige Maßnahmenvorschläge, die keine oder nur teilweise Umsetzungen erfahren haben*
- *Gefahrenstellen und zugehörige Maßnahmenvorschläge, die Schulleitungen, Schulkonferenzen und/oder Elternvertreter aktuell für ihre Schule benennen. Hierfür ist eine Befragung durch die Verwaltung zu initiieren.*

Eine schulspezifische Auflistung von potenziellen Gefahrenstellen, Maßnahmevorschlägen und Einschätzung durch die Verwaltung ist dann die Beratungsgrundlage für eine Umsetzungsplanung.

Frau Binder erklärt, sie habe diesen Antrag eingereicht, weil mit dem Beschluss ein Schulticket einzuführen, diese Vorlage überholt sei. Die Vorlage beinhalte eine Bestandsaufnahme zur Mobilität der Schüler. Durch das Schulticket sei der Mobilitätsaspekt abgegolten und es müsse kein Gesamtkonzept ins Leben gerufen werden. Man solle sich jetzt mehr auf die Verkehrssicherheit konzentrieren. In der Vergangenheit wurden schon Maßnahmen festgelegt, die zu mehr Sicherheit auf dem Schulweg führen sollen. Sie halte es für sinnvoll, diese Maßnahmen in Erinnerung zu rufen und hier vorzustellen. Auf dieser Basis soll ein Sicherheitskonzept erarbeitet werden, ohne ein großes Gutachten zu erstellen. Wenn die Schüler die Möglichkeit haben sicher zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule zu kommen, würde dieses auch genutzt werden und das Elterntaxi überflüssig werden. Bei den Schulen sollte zu den schulspezifischen Gefahren nachgefragt werden. Die nötigen Maßnahmen sollten hier im Ausschuss dargestellt werden.

Herr Fortmeier verweist auf den Beschluss aus dem Schul- und Sportausschuss vom 10.09.19. Dort sei noch kein Schulticket beschlossen worden. Die Verwaltung soll zunächst bis zum Ende des Jahres eine Vorlage zur Einführung des Schultickets erstellen.

Herr Vollmer berichtet aus seiner Tätigkeit als Bezirksvertreter, dass es Schulwegepläne gebe. Dort seien alle kritischen Punkte registriert, allerdings eher in Bezug auf den Fußweg. Dringend sei hier eine Überarbeitung zur Radwegesituation nötig. Ebenfalls fehle eine Verbindung zum ÖPNV.

Herr Lewald weist darauf hin, dass der Antrag für die Fördermittel bis zum 30.09.2019 eingereicht werden muss und bedauert, dass dies nicht in der Vorlage ausgeführt worden ist. Wenn die Beratung in die Oktobersession geschoben wird, wäre eine fristgerechte Beantragung der Fördermittel nicht mehr möglich. Der Vorlage sei zu entnehmen, dass ein Konzept für schulische Mobilität in Gänze entwickelt werden soll. In 2016 habe man einzelnen, interessierten Schulen über das von der EU geförderte Projekt STARS die Möglichkeit gegeben, an dieser Thematik zu arbeiten. Dieses konnte leider wegen fehlender Haushaltsmittel nicht fortgeführt werden. Da aber großer Handlungsbedarf in diesem Themenfeld gesehen werde, möchte die Verwaltung ein gesamtstädtisches Konzept entwickeln. Man sei der Auffassung, dieses nur auf der Grundlage des hier vorgestellten Gutachtens entwickeln zu können. Das Gutachten würde ca. 9 Monate nach der Projektgenehmigung vorliegen.

Herr Fortmeier bittet zukünftig solche Antragsfristen in die Vorlage mit aufzunehmen.

Herr Nettelstroth schlägt vor, sich die Fördergelder nicht entgehen zu lassen. Vor dem Hintergrund der Antragsfrist wäre seine Fraktion abstimmungsbereit.

Herr Julkowski-Keppler stimmt ebenfalls zu, damit der Förderantrag fristgerecht eingereicht werden kann.

Herrn Vollmer ist wichtig, dass die Bedarfsanalyse sowohl den normalen Schulweg, die Radsituation und den ÖPNV beinhaltet.

Frau Binder hält auch ein Gesamtkonzept für gut. Sie möchte vermeiden, dass es vage Empfehlungen gibt, die nicht spezifisch auf die Belange der Schulen vor Ort abgestimmt sind. Sie könne sich vorstellen, dass die Vorschläge aus ihrem Antrag mit im Gutachten aufgenommen werden.

Herr Nettelstroth schlägt vor, den Antrag der FDP ins Verfahren zu geben. Über die Ergebnisse werde man zu diskutieren haben.

Herr Fortmeier stellt zunächst den Antrag der FDP (Ds.-Nr.: 9377/2014-2020) zur Abstimmung.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, bis Ende des Jahres dem Stadtentwicklungsausschuss und den jeweils betroffenen Bezirksvertretungen eine Übersicht zu Gefahrenstellen auf Schulwegen und möglichen schulspezifischen Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit vorzulegen. Diese sollte beinhalten:

- **Maßnahmevorschläge, die in der Vergangenheit aus Bezirksvertretungen durch politische Beschlüsse oder Bürgeranregungen zur Schulwegsicherheit beschlossen oder eingebracht wurden und keine oder nur teilweise Umsetzung erfahren haben**
- **Gefahrenstellen auf Schulwegen und zugehörige Maßnahmevorschläge, die von Schulen in der Vergangenheit benannt wurden und keine oder nur teilweise Umsetzungen erfahren haben**
- **Gefahrenstellen, die durch Schulwegsicherheits-Projekte in der Vergangenheit identifiziert wurden und zugehörige Maßnahmevorschläge, die keine oder nur teilweise Umsetzungen erfahren haben**
- **Gefahrenstellen und zugehörige Maßnahmevorschläge, die Schulleitungen, Schulkonferenzen und/oder Elternvertreter aktuell für ihre Schule benennen. Hierfür ist eine Befragung durch die Verwaltung zu initiieren.**

Eine schulspezifische Auflistung von potenziellen Gefahrenstellen, Maßnahmevorschlägen und Einschätzung durch die Verwaltung ist dann die Beratungsgrundlage für eine Umsetzungsplanung.

- einstimmig beschlossen -

Über den so geänderten Beschlussvorschlag der Verwaltung fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, das hier dargestellte kommunale Konzept für die schulische Mobilität in Bielefeld zu erarbeiten.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 13

Konzept für Carsharing-Stationen auf öffentlichen Flächen in Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9144/2014-2020

Herr Lange stimmt der Vorlage grundsätzlich zu. Die Vorlage zielt auf ein stationsbasiertes Carsharing Angebot. Grundsätzlich sollte man auch die Hybridsysteme mit aufnehmen. Eine Kombination aus beiden Systemen würde zu einer bestmöglichen Versorgung führen.

Herr Julkowski-Keppler beantragt, nur die Vorlage zu beschließen. Beim freien Abstellen der Autos im Stadtgebiet werden auch Autoverkehre erzeugt. Er halte es für besser, wie es in der Vorlage beschrieben wurde.

Herr Lange verdeutlicht, dass beim Hybridsystem nicht das freie Abstellen im Stadtgebiet möglich ist. Es ist eine Kombination aus stationsbasierter Rückgabe und die Möglichkeit der Rückgabe innerhalb bestimmter Zonen.

Herr Nettelstroth ergänzt, dass es darauf ankomme, dass möglichst viele die Systeme in Anspruch nehmen. In der Innenstadt sind stationäre Systeme gut erreichbar. Wenn im Außenbereich die Wege zu weit sind, um ein Auto zu erreichen, dann würde vom Angebot kein Gebrauch gemacht werden. Dort müssten die hybriden Systeme bevorzugt werden. Dieses Modell diene dazu, Carsharing attraktiver zu machen.

Herr Vollmer stimmt zu, dass man darüber nachdenken müsse, wie man Carsharing attraktiver machen könne. Man brauche im Nahverkehrssystem bestimmte Umsteigepunkte. Man müsse sich dann auch darauf verlassen können, dass dort Fahrzeuge für Carsharing zur Verfügung stehen. So etwas müsse über den Nahverkehrsplan geregelt werden.

Herr Julkowski-Keppler äußert Bedenken, dass bei Free-floating Carsharing die Gefahr bestehe, dass die Menschen nicht den Bus nehmen, sondern schnell das Auto.

Herr Lewald erläutert, dass die Verwaltung empfehle rein stationsbasiert vorzugehen. Dieses habe Vorteile für die Ziele der Mobilitätsstrategie und der nachhaltigen Mobilität. In der Vorlage sei eine Paketlösung vorgeschlagen worden. Natürlich könne über eine Ausweitung dieses Paketes nachgedacht werden.

Herr Nettelstroth ist der Auffassung, dass die Bereitschaft diese Systeme anzunehmen größer ist, wenn sie möglichst vielseitig angeboten werden. Man sollte mehr Mut haben. Je weiter man in die Außenbereiche komme, um so sinnvoller seien solche Hybridsysteme.

Herr Franz formuliert die folgende Beschlussergänzung aufgrund der Hinweise aus der CDU:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob bei weiteren Ausbau des Carsharings auch die Option eines Hybridangebotes in bestimmten Zonen im Außenbereich als Ergänzung sinnvoll ist.

Herr Fortmeier stellt zunächst die Beschlussergänzung zur Abstimmung.

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob bei weiteren Ausbau des Carsharings auch die Option eines Hybridangebotes in bestimmten Zonen im Außenbereich als Ergänzung sinnvoll ist.

- einstimmig beschlossen -

Unter Berücksichtigung der Ergänzung erfolgt folgende Abstimmung über den Beschlussvorschlag der Verwaltung.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage des nachfolgend dargestellten Konzeptes zur Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen auf öffentlichen Flächen in Bielefeld Standortvorschläge sowie Eignungs- und Zuschlagskriterien für das Vergabeverfahren zu erarbeiten und zur Beschlussfassung vorzulegen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 14

Umsetzung der BYPAD - Ziele / Hier: Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 9295/2014-2020

Unter diesen TOP soll die Anfrage der CDU-Fraktion von TOP 3.9 (Ds.-Nr.: 9335/2014-2020) mit behandelt werden.

Der Text der Anfrage lautet:

Wie ist der aktuelle Stand bei der Implementierung eines Leihfahrradsystems in Bielefeld und sind die Beratungen über diverse Angebote abgeschlossen?

Zusatzfrage: Wann planen die Stadtwerke Bielefeld/Mobiel in Bielefeld ein Leihfahrradsystem anzubieten?

Herr Vollmer dankt für die Machbarkeitsstudie, die wertvolle Erkenntnisse liefere. Ihm fehlen Aussagen dazu, wer ein solches Fahrradverleihsystem nutze und welche Wege dann zurückgelegt werden. Er schlage vor, hierzu in Hamburg nachzufragen. Dort gebe es seit 10 Jahren ein Leihfahrradsystem mit 10.000 Rädern. Solche Erkenntnisse seien notwendig um zu entscheiden, wo man die Stationen unterbringe. Die Gebühren für die Nutzung seien so hoch, dass man relativ schnell davon ein Rad finanzieren könne. Man brauche diese Informationen, damit der Zuschussbedarf möglichst gering ausfalle.

Herr Nettelstroth betont, dass die CDU der Auffassung sei, dass man viel zu spät dran sei. Deshalb sei auch die Anfrage gestellt worden. Er **beantrage**, die Vorlage dahingehend zu ergänzen, dass die Ergebnisse bis März des kommenden Jahres vorgelegt werden sollen. Im Sommer des nächsten Jahres soll das System implementiert sein. Es ist ein ganzheitliches Modell für ganz Bielefeld einzurichten. Viele vorbereitende Maßnahmen seien bereits erfolgt. Seine Fraktion habe sehr intensive Gespräche mit Betreibern geführt. Ihnen sei wichtig, dass dieses System gemeinsam mit moBiel gemacht wird. Es sei auch wichtig die Räder von Anfang an in das gesamte System zu bringen. Es dürfe nicht passieren, dass nur in Bielefeld–Mitte Räder zur Verfügung stehen. Für die Betreiber sei es natürlich die Universitätsstädte interessant.

Herr Julkowski-Keppler stimmt Herrn Nettelstroth zu. Er wünsche sich auch ein solches System bis zum Sommer 2020. Er habe allerdings Zweifel, dass dieses noch klappe. Die Systeme im Ruhrgebiet funktionieren, weil die Studenten umsonst fahren dürfen. Dieses sei möglich, weil ein Teil der Studiengebühren umgelegt werden. Solch etwas müsste vertraglich mit der ASTA geregelt werden. Dieses hätte schon geschehen können. Man sollte auch mit Firmen sprechen, dass sie sich am System beteiligen. Er sei auch dafür, dass moBiel zuständig wird, weil diese für Mobilität in dieser Stadt verantwortlich sind. Das Fahrrad gehöre genauso zum Mobilitätsangebot wie der ÖPNV. Den Sommer 2020 halte er für ein ambitioniertes Ziel, insbesondere, wenn eine Ausschreibung erfolgen muss.

Herr Franz teilt die Einschätzung, dass die Umsetzungsprozesse Zeit brauchen. Gleichwohl sei die Zielvorgabe Sommer 2020 sinnvoll. Man werde sehen, ob dann alles so klappt.

Frau Binder glaubt auch, dass es gut ist, wenn man es schnell auf den Weg bringt. Man müsse es als Teil des gesamten Verkehrssystems sehen und ein Tarifsystem entwickeln, dass Anreize bietet dieses System zu nutzen.

Herr Fortmeier stellt eine allgemeine Zustimmung für den CDU-Antrag fest. Der Beschlussvorschlag wird daher um den Antrag der CDU erweitert.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt in Zusammenarbeit mit moBiel ein Umsetzungs-, Betriebs- und Finanzkonzept für ein öffentliches Fahrradverleihsystem für die Stadt Bielefeld mit den in der Machbarkeitsstudie empfohlenen Parametern zu erarbeiten und die konkrete Umsetzung vorzubereiten.

Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept bis März des kommenden Jahres vorzulegen. Im Sommer des nächsten Jahres soll das öffentliche Fahrradverleihsystem implementiert sein. Es ist ein ganzheitliches Modell für ganz Bielefeld einzurichten.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 15

Tempo 80 tagsüber auf dem Ostwestfalendamm

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9296/2014-2020

Herr Nettelstroth teilt mit, dass seine Fraktion dem Beschlussvorschlag nicht zustimmen werde. Sie seien der Auffassung, dass die Straße in der derzeitigen Ausgestaltung den Bedürfnissen aller Rechnung tragen müsse. Auch aufgrund der zukünftigen Verkehrsentwicklung werde der Ostwestfalendamm (OWD) eine besondere Rolle spielen. Der Ausbau des OWD entspreche dem einer Autobahn. Die Attraktivität einer solchen Straße schwinde, wenn dort nur noch geringe Geschwindigkeiten gefahren werden dürfen. Die Lärmproblematik werde überwiegend im Nachtbereich gesehen. Es gehe eher darum zu erreichen, dass die vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkungen eingehalten werden. Wer sich auf dem OWD an die Geschwindigkeitsbeschränkung halte, werde feststellen, dass er ständig überholt wird. Dieses ändere sich nur in Höhe der festinstallierten Überwachungsanlagen.

Für Herrn Julkowski-Keppler ist es nicht nachvollziehbar, dass die CDU nicht zustimmen möchte. Die Anwohner kämpfen seit vielen Jahren um ihr Recht. Die Zählstelle habe ergeben, dass die Fahrzeugmengen wesentlich höher seien, als Straßen NRW es bisher angenommen habe. Daraus ergebe sich, dass die Lärmbelastung auch deutlich höher sei, als bisher berechnet. Der OWD verlaufe durch die Innenstadt von Bielefeld. Man müsse daher auch Rücksicht auf die Menschen nehmen, die am OWD wohnen und sich Gedanken machen, wie man den Lärm reduzieren kann. Eine Reduzierung auf Tempo 80 sei zumutbar. Der Verkehrsfluss verlaufe bei Tempo 80 ruhiger, die Aufnahmekapazität der Straße erhöhe sich und die Schadstoffausfuhr reduziere sich.

Frau Binder hat Verständnis dafür, dass sich die Anwohner eine Lärmreduzierung wünschen. Es sei bewiesen, dass 40 % aller Fahrzeuge auf dem OWD zu schnell fahren. Wenn sich alle an die heutigen Geschwindigkeitsvorgaben halten würden, würde dieses schon zu einer erheblichen Lärmreduzierung führen. Den Vorschlag der Polizei, dass für die

LKW eine Temporeduzierung auf 60 km/h erfolgen soll, halte sie für gut. Die LKW seien eine deutlich größere Lärmquelle, als normale PKW. Sie habe erhebliche Bedenken, dass bei einer generellen Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 80, die Straße ihre Funktion als Entlastungsstraße verliere. Wenn man die Verkehre aus der Innenstadt herausholen wolle, müsse man dem Verkehrsteilnehmer anbieten können, die Innenstadt zügig zu umfahren. Wenn auf einer Umgehungsstraße nicht zügig gefahren werden kann, bestehe die Gefahr, dass die kürzeren Wege genommen werden.

Herr Franz ist der Auffassung, dass der OWD bei Tempo 80 seine Funktion als innerstädtische Schnellstraße nicht verlieren wird. Eine Reduktion auf Tempo 80 sei erforderlich, weil die Verkehrszahlen auf dem OWD deutlich gestiegen sind. Man sollte diesen Weg Tempo 80 gehen, weil eine Lärmreduzierung erreicht werden kann. Die Funktion einer innerstädtischen Schnellstraße behalte der OWD auch bei Tempo 80.

Herr Heißenberg ist mit der Vorlage sehr einverstanden. Die vielen Anwohner werden die Verbesserung direkt spüren. Niemand wird ein Defizit spüren, dass er ein Ziel nicht erreicht. Er hätte es noch besser gefunden, wenn der Schwerlastverkehr auch ausgebremst worden wäre.

Herr Vollmer stellt fest, dass viele Bundesautobahnen durch Städte verlaufen. Dort gebe es immer Tempo 80 aus Lärmschutzgründen. Er gebe Herrn Nettelstroth recht, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung überflüssig sei, wenn sie nicht überwacht wird. Es sei bekannt, dass über die Graphia-Brücke viel zu schnell gefahren wird. Eigentlich brache man dort eine Geschwindigkeitsüberwachung.

Herr Nettelstroth erläutert, dass es sich bei den künftigen 80 km/h auch um die vorgeschriebene Geschwindigkeit für LKW handelt. Dieses bedeute, dass LKW auch links fahren und überholen dürfen. Er glaube, dass hierdurch neue Probleme entstehen.

Beschluss:

Die Anordnung von Tempo 80km/h tagsüber statt 100km/h (6-22 Uhr) auf der gesamten Länge des Ostwestfalendamms.

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

Zu Punkt 16

Bericht zur Unfallsituation 2018 und der Beratung der Unfallkommission 2019-I

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9201/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 17

Umbau der Hauptstraße
Hier: Änderung der Verkehrsführung in der Jenaer Straße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9148/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 18

Projekt Wilhelmstraße – Weiteres Vorgehen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9117/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 19

Beauftragung der moBiel GmbH mit Fahrten zur Anbindung
der Flüchtlingsunterkunft „Rütli“ an die Haltestelle Sieker
Endstation zum 01.01.2020 als Zusatzverkehr gemäß § 1 Abs. 5
Satz 2 der Betrauung.

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9009/2014-2020

Herr Lange ist der Auffassung, dass eine neue Buslinie einen Vorteil für einen größeren Teil der Bevölkerung bringen müsse. Hier könnte der wichtige touristische Punkt, der eiserne Anton mit einbezogen werden. Eine schnelle Anbindung an die Senne wäre auch möglich. Er schlage vor einen Prüfauftrag zu formulieren, dass eine Tangentialverbindung von Bielefeld nach Senne oder Sennestadt geschaffen werden soll. Damit könnte der Mehrwert der Linie deutlich erhöht werden und mehr Menschen würden davon profitieren.

Herr Vollmer verweist auf den letzten Satz der Vorlage, wo bestätigt wird, dass im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplanes geprüft wird, ob eine Buslinie von Sieker zur Buschkampkreuzung eingerichtet wird.

Herr Lewald bestätigt, dass es hier um die Betrauung gehe und alles Weitere im Nahverkehrsplan geprüft werde.

Herr Nettelstroth hält fest, dass eine solche Tangentialverbindung benötigt werde. Dieses sei auch wichtig für die bürgerliche Akzeptanz. Hier habe es ja erhebliche Proteste wegen der Taxifahrten gegeben. Er bitte einen fokussierten Blick darauf zu werfen, ob man für die erheblichen Gelder, die aufgewendet werden auch verbesserte Leistungen für alle anbieten könne.

Beschluss:

Die Stadt Bielefeld beauftragt die moBiel GmbH mit der Durchführung von Fahrten zur Anbindung der Flüchtlingsunterkunft „Rütli“ an die Haltestelle Sieker zum 01.01.2020 als Zusatz-Verkehr gem. § 1 Abs. 5 Satz 2 der Betrauung.

- einstimmig beschlossen -

Bauamt

Zu Punkt 20

Stadterneuerungsprogramm 2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9106/2014-2020

Herr Franz teilt mit, dass die Bezirksvertretung Mitte Ergänzungen zum Ostmannturmviertel und zum Martin-Luther-Platz beschlossen hat.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 21

Entwicklung von Vorgaben für den großflächigen Einzelhandel

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9222/2014-2020

Herr Julkowski-Keppler teilt mit, dass er eine 1. Lesung beantragt habe, weil man in der Fraktion noch keine Zeit gefunden hatte, hierüber zu diskutieren.

1. Lesung -

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 22

Bauleitpläne Brackwede

- keine -

Zu Punkt 23 Bauleitpläne Dornberg

**Zu Punkt 23.1 Neuaufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. II/G 23 "Wohnen Am Sportplatz/Wertherstraße" südwestlich der Wertherstraße und nordwestlich der Straße Am Sportplatz im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB)
- Stadtbezirk Dornberg -
Entwurfsbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9030/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. II/G 23 „Wohnen Am Sportplatz/Wertherstraße“ südwestlich der Wertherstraße und nordwestlich der Straße Am Sportplatz wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.
2. Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist mit Text und Begründung für die Dauer eines Monats gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen. Die Auslegung ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.
3. Parallel zur Auslegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB zu beteiligen.

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 24 Bauleitpläne Gadderbaum

- keine -

-.--

Zu Punkt 25 Bauleitpläne Heepen

Zu Punkt 25.1 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/H 27 „Jungbrunnenweg / Rabenhof“ für das Gebiet östlich der Straße Jungbrunnenweg, südlich der Stadtbahnlinie 2 und westlich der Straße Rabenhof im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB
- Stadtbezirk Heepen -
Aufstellungsbeschluss
Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungen
gem. § 3 (1) und § 4 (1) BauGB

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9047/2014-2020

Herr Fortmeier stellt den um die Nr. 6 erweiterten Beschluss aus der Bezirksvertretung Heepen zur Abstimmung.

Beschluss:

1. Das mit Ratsbeschluss vom 26.11.1992 eingeleitete Verfahren zur 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/3/33.01 wird eingestellt.
2. Der Bebauungsplan Nr. III/H 27 „Jungbrunnenweg / Rabenhof“ für das Gebiet östlich der Straße Jungbrunnenweg, südlich der Stadtbahnlinie 2 und westlich der Straße Rabenhof ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Abgrenzungsplan vorgenommene Umrandung verbindlich.
3. Die Neuaufstellung des Bebauungsplanes soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a (1) BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.
4. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB sind auf der Grundlage der in der Vorlage dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung durchzuführen.
5. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist gemäß § 13a (3) BauGB darauf hinzuweisen, dass die Aufstellung im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB erfolgt.
6. *Die Verwaltung wird beauftragt, die Versorgungsquoten von KiTa-, OGS- und Grundschulplätzen im Stadtteil Baumheide zu ermitteln, darzustellen und ggf. konkrete Maßnahmen parallel zum Bebauungsplanverfahren zu entwickeln. Dabei soll insbesondere auch die Gesamtversorgung und –entwicklung im Stadtteil Baumheide aufgrund der Schaffung weiterer Wohneinheiten berücksichtigt werden.*

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 25.2 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/O 14 „Wohngebiet Amerkamp“ für das Gebiet südlich der Bechterdisser Straße, südwestlich des Gewerbegebietes südlich der Bechterdisser Straße und westlich des Ostrings, westlich des Waldes an der Bachaue des Oldentruper Bachs, westlich des Ostrings und östlich der Hillegosser Straße sowie die 254. Änderung des Flächennutzungsplanes „Wohnen und Mischnutzung Amerkamp“

- Stadtbezirk Heepen -

Beschluss zur Einleitung der Bauleitplan-Verfahren:

- Aufstellungs-/Änderungsbeschluss

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

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9068/2014-2020

Herr Moss teilt mit, dass bei diesem Bebauungsplan die Baulandstrategie durchgeführt wird.

Herr Vollmer findet den vorhandenen ÖPNV-Anschluss dort nicht so ausgeprägt, wie es für ein so großes Baugebiet wünschenswert wäre. Weiter sollte ein Fernwärmeanschluss geprüft werden.

Herr Moss sagt zu, dass im weiteren Verfahren diese Hinweise berücksichtigt werden.

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. III/O 14 „Wohngebiet Amerkamp“ für das Gebiet südlich der Bechterdisser Straße, südwestlich des Gewerbegebietes südlich der Bechterdisser Straße und westlich des Ostrings, westlich der des Waldes an der Bachaue des Oldentruper Bachs, westlich des Ostrings und östlich der Hillegosser Straße ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebietes ist die im Abgrenzungsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich.
2. Der Flächennutzungsplan ist gemäß § 8 (3) BauGB im Parallelverfahren zu ändern (254. FNP-Änderung „Wohnen und Mischnutzung Amerkamp“).

3. Für die Erstaufstellung des Bebauungsplanes und die FNP-Änderung sind 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. Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung(en) werden gemäß den in der Anlage C enthaltenen Ausführungen festgelegt.
5. Der Aufstellungsbeschluss und der Änderungsbeschluss sind gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 25.3 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 BauGB
- Stadtbezirk Heepen -
- Beschluss zur Änderung des Geltungsbereichs
- Entwurfsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9128/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. III/H 25 „Wohnen östlich der Siebenbürger Straße“ wird gegenüber dem Aufstellungsbeschluss vom 04.03.2019 im Osten verkleinert (Herausnahme des bestehenden Wegs). Für die genaue Abgrenzung ist die im Bebauungsplanentwurf eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches“ verbindlich.
2. 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 wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.
3. Der Entwurf des Bebauungsplanes ist mit Text und Begründung für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, gemäß § 13a i. V. mit § 3 (2) Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen. Die Auslegung ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.

4. Parallel zur Auslegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB zu beteiligen.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 26 Bauleitpläne Jöllenbeck

Zu Punkt 26.1 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 -
- Beschluss über Stellungnahmen
- Satzungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8975/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 4 (1) und 13a (3) Nr. 2 Baugesetzbuch (BauGB) werden zur Kenntnis genommen und die Einarbeitung in die Planung gemäß Anlage A1 wird gebilligt.
2. Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit (lfd. Nrn. 5.27, 5.31) zu dem Entwurf werden zur Kenntnis genommen. Für die Stellungnahmen der Öffentlichkeit (lfd. Nrn. 1.1, 5.5, 5.7, 5.8, 5.9, 5.11, 5.12, 5.13, 5.14, 5.19, 5.20, 5.21) zu dem Entwurf ist kein Beschlussvorschlag zu formulieren. Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit (lfd. Nrn. 1.2, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.6, 5.10, 5.15, 5.16, 5.17, 5.18, 5.22, 5.23, 5.24, 5.25, 5.26, 5.28, 5.29, 5.30, 5.32, 5.33, 5.34, 5.35, 5.36, 5.37, 5.38, 5.39, 5.40, 5.41, 5.42, 6) werden gemäß Anlage A2 Pkt. 1 zurückgewiesen.
Die Stellungnahmen der Behörden / Träger öffentlicher Belange (lfd. Nrn. 2.1a-b, 2.7-b, 2.10, 2.11, 2.12-b, 2.13-b) zu dem Entwurf werden gemäß Anlage A2 Pkt. 2 zur Kenntnis genommen. Für die Stellungnahmen der Behörden / Träger öffentlicher Belange (lfd. Nrn. 1.4, 2.1a-a, 2.7-a, 2.12-a, 2.13-a) zu dem Entwurf ist kein Beschlussvorschlag zu formulieren.
3. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen zu der Planzeichnung, zu den textlichen Festsetzungen und zur Begründung des Bebauungsplans werden gemäß der Anlage A2 Pkt. 3 beschlossen.

4. 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 mit den textlichen Festsetzungen und der Begründung gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.
5. Die Berichtigung des Flächennutzungsplanes gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB wird zur Kenntnis genommen.
6. Der Beschluss des Bebauungsplans ist gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Der Bebauungsplan mit Begründung ist gemäß § 10 (3) BauGB bereitzuhalten.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 26.2 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/J8.1 „Wohnen südöstlich der Kreuzung Wöhrmannsfeld /Siekmannsfeld“ für das Gebiet südlich der Straße Wöhrmannsfeld, nördlich des Hufeisenweges und östlich der Straße Siekmannsfeld im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB
- Stadtbezirk Jöllenbeck -
Beschluss über Stellungnahmen
Satzungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9025/2014-2020

Frau Pape weist darauf hin, dass eine größere Anzahl von Anwohnern die Reduzierung des Bolzplatzes und des Spielplatzes kritisch sehe.

Herr Vollmer findet es schade, dass sich die Anwohner erst jetzt gemeldet haben, wo es um den Satzungsbeschluss gehe. Er stimme der Stellungnahme der Verwaltung zu, dass für einen Bolzplatz andere Lärmimmissionsrichtwerte gelten. Hier müsse man den Anwohnern sagen, dass keine andere Entscheidung möglich sei. Spielplätze gebe es genügend in dieser Stadt, an Bolzplätzen für die älteren Kinder mangle es. Hier sei ein Bolzplatz aber nicht möglich. Bei einer anderen Häuserkonstellation hätten mehr als 600 m² für einen Spielplatz erreicht werden können. Der einstimmige Beschluss in der Bezirksvertretung Jöllenbeck sei nachvollziehbar und er werde ebenfalls dem Beschlussvorschlag zustimmen.

Frau Brinkmann berichtet, dass man sich in der Bezirksvertretung Jöllenbeck sehr intensiv mit diesem Bebauungsplan beschäftigt habe. Derzeit befinde sich dort ein Bolzplatz mit angrenzenden Spielplatz, der aber nicht gesichert sei. Das Umweltamt habe eine Spielplatzfläche von 400 m² vorgesehen. Weil die Spielplatzfläche 650 m² betragen wird, habe man in der Bezirksvertretung den Kompromiss mitgetragen.

Herr Strothmann merkt an, dass der Bolzplatz kaum genutzt werde. Er sei auch sehr schlecht zu bespielen, weil sich dort sehr viele Maulwurfshügel befinden.

Herr Heißenberg findet es schade, dass man die Freiflächen für freistehende Eigenheime reduziere.

Herr Fortmeier stellt fest, dass die Kritik zum Satzungsbeschluss jetzt reichlich spät geäußert werde. Im Verfahren wäre ausreichend Zeit gewesen.

Frau Hedwig erinnert an den Auftrag, Wohnraum zu schaffen. Hier sei eine Abwägung zwischen Freizeit, Wohnen und demographischen Wandel erfolgt.

Beschluss:

- 1. Die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) Baugesetzbuch (BauGB) werden zur Kenntnis genommen und die Einarbeitung in die Planung gemäß Anlage A1 wird gebilligt.**
- 2. Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit lfd. Nr. 1, 2, 3 zum Entwurf werden gemäß Anlage A2 Punkt 1 zurückgewiesen.
Die Stellungnahmen der Behörden / Träger öffentlicher Belange lfd. Nrn. 1, 2, 3, 4, 5, 6a, 7, 8, 9, 11a, 11b, 12a zum Entwurf werden zur Kenntnis genommen.
Die Stellungnahme der Behörden / Träger öffentlicher Belange lfd. Nr. 12b zum Entwurf war bereits im Entwurf berücksichtigt.
Die Stellungnahmen der Behörden / Träger öffentlicher Belange lfd. Nrn. 10a, 10b zum Entwurf werden gemäß Anlage A2 Punkt 2 berücksichtigt.
Der Stellungnahme der Behörden / Träger öffentlicher Belange lfd. Nrn. 6b zum Entwurf wird gemäß Anlage A2 Punkt 2 nicht gefolgt.**
- 3. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen zu der Planzeichnung, den textlichen Festsetzungen und zur Begründung des Bebauungsplans werden gemäß Anlage A2 Punkt 3 beschlossen.**
- 4. Der Bebauungsplan Nr. II/J8.1 „Wohnen südöstlich der Kreuzung Wöhrmannsfeld / Siekmannsfeld“ für das Gebiet südlich der Straße Wöhrmannsfeld, nördlich des Hufeisenweges und östlich der Straße Siekmannsfeld wird mit den textlichen Festsetzungen und der Begründung gemäß § 10 (1) BauGB als Satzung beschlossen.**
- 5. Die Berichtigung des Flächennutzungsplanes gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB wird zur Kenntnis genommen.**
- 6. Der Beschluss des Bebauungsplanes als Satzung ist gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Der Bebauungsplan mit Begründung ist gemäß § 10 (3) BauGB bereit zu halten.**

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 27 Bauleitpläne Mitte

Zu Punkt 27.1 Neuaufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. II/2/65.00 „Studierendenwohnen südlich der Mielestraße zwischen Sudbrackstraße und Meller Straße“ für das Gebiet südlich der Mielestraße, westlich der Meller Straße, östlich der Sudbrackstraße sowie nördlich einer bestehenden Bauzeile entlang der Sudbrackstraße

- Stadtbezirk Mitte -

Beschluss zur Einleitung des Bebauungsplan-Verfahrens:

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

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9048/2014-2020

Herr Fortmeier teilt mit, dass sich zu Beginn der Sitzung die Fraktionssprecher darauf geeinigt haben, heute eine 1. Lesung durchzuführen.

Herr Vollmer begrüßt, dass diese Brache einer Nutzung zugeführt werden soll, auch wenn die Situation wegen dem angrenzenden Industriebereich etwas schwierig sei. Er weise allerdings darauf hin, dass die Flächen nicht nah am Stadtbahnsystem liegen und daher die Erschließung mit dem ÖPNV nicht optimal sei. Die Haltestelle an den Stadtwerken sei 600 m entfernt und die Entfernung zur Haltestelle am Nordpark betrage sogar 800 m. Im Innenstadtbereich sollte nach 400 m eine Haltestelle erreichbar sein. Es sei durchaus akzeptabel von dort mit dem Rad zur Uni zu fahren. Die Einrichtung eines Leihfahrradsystems halte er dort für sinnvoll. Es sei schade, dass der Weg, der vom Nordpark kommt über das Gelände am südlichen Bereich zum Falkendom nicht weitergeführt wurde. Er bitte hierüber aufgrund der städtebaulichen Situation noch einmal nachzudenken. Kritisch anmerken müsse er, dass keine 25 % Quote vorgesehen sei. Bei so großen Gebieten sollten für die Flachdächer aus Klimaschutzgründen zwingend Photovoltaikanlagen oder Dachbegrünungen vorgeschrieben werden.

Herr Moss merkt an, dass die Hinweise von Herrn Vollmer bereits in der Bezirksvertretung Mitte diskutiert wurden. Diese Fläche werde seit Jahren auf dem Markt angeboten. Die Gemengelage hier sei schwierig, weil dort zwei große Industriebetriebe ansässig sind, außerdem gebe es angrenzende Wohnbebauung und den Falkendom als Freizeiteinrichtung. Die beiden Betriebe dürfen durch die Planungen in ihrer weiteren Entwicklung nicht gestört werden. Die Planungen für diesen Bebauungsplan sind schon lange vor dem 25 % Beschluss des Rates in Arbeit gewesen. Man habe mit dem Investor nachverhandelt und er habe sich bereit erklärt, 40 Appartements von rund 280 Appartements öffentlich fördern zu lassen. Damit erfülle er eine Quote von 15 %. Dieses sei auch zu relativieren, weil die Wohnungen 50-60 m² haben, die Mikroappartements aber nur 20

m². Den Weg zur Stadtbahn über die Mielestraße halte er für sehr gut machbar. Die Verwaltung habe den Wunsch geäußert, dort möglichst wenig Parkplätze unterzubringen. Im Erdgeschoss soll es große abschließbare Fahrradabstellanlagen geben, die auch den einzelnen Wohnungen zugewiesen sind. Man gehe davon aus, dass die Bewohner dieses Quartiers ihre Fahrräder mitbringen. Er habe der BV Mitte zugesagt, dass geprüft werde, ob eine Dachbegrünung oder eine Photovoltaikanlage sinnvoll ist. Man halte die Planungen insgesamt für ein gutes Modell und das wichtigste sei, dass man die Zustimmung aller Beteiligten habe. Kritisch müsse man sehen, dass auch hier eine Industriebrache für etwas Anderes entwickelt werde. Man entziehe damit immer mehr Gewerbeflächen. Man müsse künftig sicherstellen, dass man kompensatorisch dafür andere Flächen zur Verfügung stelle.

Herr Nettelstroth stimmt zu, dass man kompensatorisch tätig werden müsse. Es sei allerdings auffällig, dass Gewerbeflächen gerne in aufwertende Nutzungen gebracht werden. Er frage, warum eine 1. Lesung durchgeführt werden soll, weil die angesprochenen Punkte ins Verfahren gegeben werden können. Er sei der Auffassung, dass man dort eher mit dem Rad zur Uni unterwegs sein wird. Mit der Bahn müsse man erst in die Stadt fahren und dann umsteigen, um zur Uni zu gelangen. Hier wäre eine Tangentialverbindung zur Uni sinnvoll. Er würde gerne ins Verfahren starten, weil die Wohnraumnachfrage in Bielefeld so groß ist.

Herr Franz teilt mit, dass seine Fraktion auch abstimmungsbereit sei.

Herr Vollmer stimmt einer heutigen Abstimmung zu, wird sich aber enthalten.

Beschluss:

- 1. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan II/2/65.00 „Studierendenwohnen südlich der Mielestraße zwischen Sudbrackstraße und Meller Straße“ für das Gebiet südlich der Mielestraße, westlich der Meller Straße, östlich der Sudbrackstraße sowie nördlich einer bestehenden Bauzeile entlang der Sudbrackstraße 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 vorhabenbezogenen Bebauungsplanes soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a (1) BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.**
- 3. Für die Neuaufstellung des vorhabenbezogenen 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.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 27.2

Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/3/104.00 „Neue Hauptfeuer- und Rettungswache an der Eckendorfer Straße“ für das Gebiet südlich der Herforder Straße, westlich des Betriebsgeländes des Umweltbetriebes, nördlich der Eckendorfer Straße und östlich der Feldstraße sowie die 255. Änderung des Flächennutzungsplanes „Neue Hauptfeuer- und Rettungswache Bielefeld“

- Stadtbezirk Mitte -

Beschluss zur Einleitung der Bauleitplan- Verfahren:

- Änderungs- und Aufstellungsbeschlüsse

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

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9218/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. III/3/104.00 für das Gebiet südlich der Herforder Straße, westlich des Betriebsgeländes des Umweltbetriebes, nördlich der Eckendorfer Straße und östlich der Feldstraße ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebietes ist die im Abgrenzungsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich.
2. Der Flächennutzungsplan ist gemäß § 8 (3) BauGB im Parallelverfahren zu ändern (255. FNP-Änderung „Hauptfeuerwehr- und Rettungswache“ Bielefeld“
3. Für die Neuaufstellung des Bebauungsplanes und die FNP-Änderung sind 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 und der Änderungsbeschluss sind gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 27.3 Satzung über die Anordnung einer Veränderungssperre für das Gebiet südlich der Herforder Straße, westlich des Betriebsgeländes des Umweltbetriebes, nördlich der Eckendorfer Straße und östlich der Feldstraße (Gebiet des neu aufzustellenden Bebauungsplanes Nr. III/3/104.00 „Neue Hauptfeuer- und Rettungswache an der Eckendorfer Straße“)
- Stadtbezirk Mitte -
Veränderungssperre

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9220/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Die der Beschlussvorlage als Anlage beigefügte Satzung über die Anordnung einer Veränderungssperre für das Gebiet südlich der Herforder Straße, westlich des Betriebsgeländes des Umweltbetriebes, nördlich der Eckendorfer Straße und östlich der Feldstraße (Gebiet des neu aufzustellenden Bebauungsplanes Nr. III/3/104.00 „Neue Hauptfeuer- und Rettungswache an der Eckendorfer Straße“) wird beschlossen.

Für die genauen Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches der Veränderungssperre ist die im Abgrenzungsplan des Bauamtes vorgenommene Eintragung (rote Linie) verbindlich.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 28 Bauleitpläne Schildesche

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 29 Bauleitpläne Senne

Zu Punkt 29.1 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/S59 „Wohnen am Fechterweg“ für das Gebiet südlich der Straße Fechterweg, westlich der Wohnbebauung entlang der Windelsbleicher Straße und östlich der Bahnschienen im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB
- Stadtbezirk Senne -
Aufstellungsbeschluss
Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungen der Öffentlichkeit
sowie der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9031/2014-2020

1. Lesung -

-.--

Zu Punkt 29.2

1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/ 16 "Faßbinderweg" für das Gebiet südlich Brackweder Straße, westlich Buschkampstraße, nördlich am Flugplatz und östlich Hafnerweg im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB
- Stadtbezirk Senne -
Satzungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9035/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Die Stellungnahmen der TöB lfd. Nr. 1.16, 2.3, 2.12 zum Entwurf werden zur Kenntnis genommen.
2. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen zu den textlichen Festsetzungen und zur Begründung des Bebauungsplanes werden gemäß Anlage A1 beschlossen.
3. Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/ S 16 „Faßbinderweg“ für südlich Brackweder Straße, westlich Buschkampstraße, nördlich am Flugplatz und westlich Hafnerweg wird mit den textlichen Festsetzungen und der Begründung gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.
4. Der Beschluss der Bebauungsplanänderung ist gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öff. öffentlich bekannt zu machen. Die Bebauungsplanänderung mit Begründung ist gemäß § 10 (3) BauGB bereitzuhalten.

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 30

Bauleitpläne Sennestadt

Zu Punkt 30.1

1. Änderung "Spielplatz Igelweg/ Marderweg" des Bebauungsplanes Nr. I/ St 39 "Keilerweg" für das Gebiet Wendehammer Igelweg und Düne am Marderweg im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB
- Stadtbezirk Sennestadt -
Entwurfsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9039/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Die 1. Änderung „Spielplatz Igelweg/ Marderweg“ des Bebauungsplanes Nr. I/ St 39 „Keilerweg“ wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.
2. Der Entwurf der Bebauungsplanänderung ist mit Text und Begründung und den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen. Die Auslegung ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.
3. Parallel zur Auslegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB zu beteiligen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 31 Bauleitpläne Stieghorst

**Zu Punkt 31.1 7. Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/Ub 1 „Wohnen am Friedhof Ubbedissen“ für das Gebiet südlich der Detmolder Straße und östlich der Ubbedisser Straße auf dem Gelände der evangelischen Kirchengemeinde Ubbedissen – Lämershagen im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB
- Stadtbezirk Stieghorst -
Änderungsbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9037/2014-2020

abgesetzt

-.-.-

