

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 29.10.2019

Tagungsort: Else-Zimmermann-Saal, Technisches Rathaus
Beginn: 15:00 Uhr
Ende: 21:45 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Lange bis 20:00 Uhr, TOP 11
Herr Nettelstroth
Herr Nolte, Stellv. Vorsitzender
Frau Steinkröger
Herr Strothmann

SPD

Frau Brinkmann
Herr Fortmeier
Herr Franz
Herr Frischeimer
Herr Gödde bis 17:15 Uhr, TOP 6
Frau Schrader ab 17:15 Uhr

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Godejohann bis 18:45 Uhr
Herr Gorny
Herr Haemisch ab 18:45 Uhr
Herr Julkowski-Keppler

Bielefelder Mitte

Frau Pape

Die Linke

Herr Vollmer ab 16:40 Uhr

FDP

Frau Wahl-Schwentker

Beratende Mitglieder

Lokaldemokratie in Bielefeld

Herr Gugat

Bürgerhilfe/Piraten

Herr Heißenberg

BfB

Herr Krollpfeiffer bis 17:00 Uhr, TOP 6

Beirat für Behindertenfragen

Herr Winkelmann

Seniorenrat

Herr Scholten

bis 19:10 Uhr

Von der Verwaltung

Herr Moss	Beigeordneter Dezernat 4
Frau Kunert	Dezernat 4
Frau Thiede	Dezernat 4
Herr Lewald	Amt für Verkehr
Herr Vahrson	Amt für Verkehr
Herr Beck	Bauamt
Herr Herjürgen	Bauamt
Herr von Neumann-Cosel	Bauamt
Frau Thenhaus	Bauamt
Herr Metzger	Bauamt
Herr Hagedorn	Bauamt

Gäste

Herr Drees	für den Beirat für Stadtgestaltung
Herr Dr. Becker	Kanzler der Universität, TOP 6
Frau Dr. Barth	BBG und Partner, TOP 7

Schritfführung

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

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Fortmeier begrüßt die Anwesenden zur 56. 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 die Anträge zu TOP 5.5 und 5.6 verspätet eingegangen sind und daher heute nicht beraten werden. Die Verwaltung ziehe den TOP 4.3 (Umbau der Heeper Straße) zurück. Die Begründung dieser Rücknahme ist unter dem TOP 4.3 aufgeführt.

Herr Fortmeier begrüßt Herrn Beck, der als stellvertretender Amtsleiter für das Bauamt fungiert.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden -

Beratungsfolge: 34, 1, 2, 3, 6, 4, 7, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13ff

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 55. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 17.09.2019

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 17.09.2019 (Nr. 55) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2 Mitteilungen

Zu Punkt 2.1 Abrechnungen nach KAG

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9386/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 2.2 Start On-Demand-Verkehr in Sennestadt

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer:

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

Am Montag, den 28. Oktober 2019 hat moBiel das Pilotprojekt On-Demand-Verkehr in Sennestadt unter dem Namen flowBie Anton gestartet. Mit flowBie Anton kann sich jeder Fahrgast in Sennestadt dank der ca. 600 virtuellen Haltestellen fast von Tür zu Tür bringen lassen – für 1,50 € pro Fahrt. Die Buchung ist Montag-Samstag von 20:30 bis 01:00 Uhr und Sonntag von 09:00-01:00 Uhr einfach über App oder Telefon möglich.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 2.3 Verkehrliche und wirtschaftliche Untersuchung von ÖPNV-Netzvarianten im Korridor Sieker/ Stieghorst/ Hillegossen – Zwischenstand

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

In der Sitzung vom 17.09.2019 wurde die Frage gestellt, mit welcher Gewichtung die Bürgereinwände in das Ranking eingeflossen sind. Hierzu ist zunächst zu sagen, dass die Bürgerinnen und Bürger durch die Möglichkeit, selbst Trassenvorschläge einzubringen, maßgeblichen Einfluss auf die Grundlagen der Untersuchungen nehmen konnten.

Im Variantenvergleich wurden unterschiedlichste Punkte wie zum Beispiel Reisezeit, Erschließung, Busverknüpfung, Kosten sowie Umweltbelange bewertet. Die Anregungen und Kommentare der Bürgerinnen und Bürger zu den einzelnen Varianten sind in diese Bewertung eingeflossen und haben somit in hohem Maße zur Ergebnisfindung beigetragen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 2.4

Ratsbeschluss vom 26.09.2019: Verkehrswende - Umsetzungsstand von Maßnahmen

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

Durch Beschluss vom 14.03.2019 hat der Rat das Ziel vorgegeben, bis 2030 den Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) an der Gesamtmobilität in Bielefeld auf 25 % zu reduzieren und den Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr) auf 75 % zu erhöhen. Am 26.09.2019 wurde vom Rat beschlossen, dass für den ÖPNV erste Sofort-Maßnahmen eingeleitet werden. Der Ratsbeschluss verhält sich auch zum Parkplatzangebot und der Bewirtschaftung der städtischen Parkplatzflächen. Über den Umsetzungsstand soll in jeder zweiten StEA-Sitzung berichtet werden.

Vor diesem Hintergrund haben die Verwaltung und moBiel damit begonnen, sich über die Aufgabenverteilung bzw. das weitere Vorgehen in den folgenden Themenfeldern abzustimmen:

Mobilitätsstationen: *Gemeinsames Verständnis ist, dass Mobilitätsstationen im weiteren Sinne alle möglichen Ausprägungen von Verknüpfungs- und Abstellstationen umfassen. Dies sind heute u.a. P&R, Bike&R, Radstationen, Kiss & Ride, Ladestationen etc. . Neue Mobilitätsprodukte sollen mit den Mobilitätsstationen verbunden werden. Der Nahverkehrsplan, der derzeit im Entwurf diskutiert wird, nimmt bereits erste Vorschläge für Mobilitätsstationen in den Maßnahmenpaketen auf. Aufgabe wird es sein, Kriterien für unterschiedliche Kategorien der Mobilitätsstationen zu entwickeln. Dies kann mit gutachterlicher Unterstützung erfolgen. In einem zweiten Schritt sollen Vorschläge für die möglichen Orte und damit eine Konzeption für die Stadt Bielefeld erstellt werden.*

Parkplätze: *Die Themen „ruhender Verkehr“ und die Frage der Parkraumbewirtschaftung sind Inhalt der Vorlage „MIV-Konzept“ (Drucksache 9149/2014-2020). Verwaltung und moBiel sind sich einig, dass die Erarbeitung des Teilkonzepts „Strategie Ruhender Verkehr“ ein wichtiger erster Schritt für ein gesamtstädtisches Konzept zum Parken und nicht zuletzt auch für die künftige Aufgabenverteilung sein würde.*

Schülerticket: *Die Abstimmungen zwischen der Verwaltung und moBiel laufen mit der Zielsetzung, einen Beschluss am 12.12.2019 im Rat zu erzielen, das Schülerticket Bielefeld mit einem Preis von unter 30 Euro zum 01.08.2020 einzuführen.*

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3 Anfragen

**Zu Punkt 3.1 Sanierung Fußgängertunnel in Quelle;
Anfrage Bürgernähe/Piraten vom 01.09.2019**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9249/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wie wird die Zeit der Sanierung des Brackweder Bahnhofs genutzt, um den Fußgängertunnel von Quelle zum Bahnhof benutzerfreundlicher zu gestalten?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Die Fußgängerunterführung liegt im Zuständigkeitsbereich vom Landesbetrieb Straßen.NRW. Die Verwaltung wird die Anfrage an den Landesbetrieb weiterleiten und Sie nach Erhalt der Stellungnahme informieren.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

**Zu Punkt 3.2 Personaleinsatz an regionalen Straßenbauprojekten;
Anfrage Bürgernähe/Piraten vom 26.09.2019**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9455/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

*In wieweit sind städtische Mitarbeiter*innen (noch) an regionalen laufenden oder neuen Straßenneu- oder Ausbauprojekten wie der L712n, der Ortsumgehung Ummeln und dem vierspurigen Ausbau der B61 planerisch beteiligt?*

Zusatzfrage:

Welche bisher gefassten Beschlüsse über Bielefelder Straßenbauprojekte, wie u.a. der vierspurige Ausbau der B 61 (Herforder Straße) zwischen Rabenhof und Grafenheider Straße (einschließlich der Kündigung der Planungsvereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW), müssen unter dem Beschluss der Mobilitätsstrategie für Bielefeld, der Planung des Radschnellwegs OWL und der Anerkennung des Klimanotstands durch den Rat überprüft und revidiert werden?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

An Straßenneubauprojekten auf dem Gebiet der Stadt Bielefeld sind die Mitarbeiter des Amtes für Verkehr grundsätzlich beteiligt. Abhängig von der Zuständigkeit, die über die Straßenbaulast definiert ist, werden die Planungen und Umsetzungen aktiv betrieben oder nur begleitet.

Bei den genannten Maßnahmen sind die Grundzüge der Planung bereits vor Jahren durch politische Beschlüsse festgelegt worden und sie weisen unterschiedliche Verfahrensstände auf. Teilweise befinden sich diese bereits im Planfeststellungsverfahren (L 712n, IV. Bauabschnitt) bzw. dieses steht kurz bevor (4-spüriger Ausbau der Herforder Str.).

Themen wie die beschlossene Mobilitätsstrategie, der Radschnellweg oder der Klimanotstand sind zwangsläufig damals nicht in die Beschlussfassungen eingeflossen.

Herr Heißenberg sieht die Zusatzfrage als nicht ausreichend beantwortet an.

Herr Lewald antwortet, dass Maßnahmen, zu denen es politische Beschlusslagen gibt, nicht automatisch aufgrund des Ratsbeschlusses zur Verkehrswende und Mobilitätsstrategie von der Verwaltung neu aufgegriffen werden. Anders sehe dieses aus, wenn im Planungsprozess noch keine abschließenden Beschlüsse vorliegen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.--

Zu Punkt 3.3

Containerbahnhof; Anfrage SPD vom 02.10.2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9479/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Anfrage:

Wie ist der aktuelle Stand der Entwicklung eines Logistik-Hubs am Standort des ehemaligen Containerbahnhofs?

Zusatzfrage 1:

Wie sind die aktuellen und absehbaren Eigentumsverhältnisse der Flächen am ehemaligen Containerbahnhof?

Zusatzfrage 2:

Welche Standorte kommen für das Logistikkonzept als Alternative zum ehemaligen Containerbahnhof in Frage?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Um ein Citylogistik-Hub auf dem Gelände des ehemaligen Containerbahnhofs errichten zu können, muss vorerst Planungsrecht geschaffen werden. Die Verwaltung arbeitet dazu eng mit der von der Eigentümerin beauftragten Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) zusammen. Ziel ist es dafür das Gelände einer gewerblichen Nutzung zuzuführen.

Die BEG hat gemeinsam mit der DB Netz AG die für das formale Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erforderliche Genehmigungsplanung zum Rückbau der Eisenbahninfrastruktur und der Anpassung der Anlagen des Stellwerks erstellen lassen und die DB Netz AG den entsprechenden Antrag beim Eisenbahnbundesamt eingereicht. Das Eisenbahnbundesamt hat im Februar 2019 die entsprechende Plangenehmigung erteilt. Die DB Netz AG hat zwischenzeitlich die bestandskräftige Plangenehmigung umgesetzt und sämtliche Weichen und Gleise des ehemaligen Containerbahnhofs rückgebaut, Lückenschlüsse in den Betriebsgleisen des Bahnhofs Bielefeld Ost umgesetzt und einen Prellbock gesetzt. Die rund 10 Hektar große Fläche des ehemaligen Containerbahnhofs ist damit bahnanlagenfrei, die entsprechende Baufertigstellungsmitteilung liegt vor. Im Juli 2019 haben Gespräche zwischen der Verwaltung und der Bez.-Reg. stattgefunden, die ein mögliches Verfahren eines Zielabweichungsverfahrens noch vor der Neuaufstellung des Regionalplans skizzierten. Dies wird zurzeit von der Verwaltung vorbereitet. Ein Zielabweichungsverfahren ist zwingend notwendig, da die Fläche im Regionalplan weiterhin eine Zweckbindung als Bahnfläche hat (Fläche des kombinierten Güterverkehrs).

Der Wunsch der Stadt Bielefeld, ein City-Logistik-Hub auf dem Gelände umzusetzen, ist der BEG bekannt und wird unterstützt – ein von der BEG im September 2019 beauftragtes Nutzungskonzept wird dieses Element beinhalten. Auch die Bez.-Reg. Detmold setzt für das Zielabweichungsverfahren eine City-Logistik-Nutzung voraus.

Im Rahmen des Förderprojekts „Emissionsfreie Innenstadt“ beabsichtigt die Stadt Bielefeld ein neues City-Logistik-Konzept mit räumlichem Fokus auf die Innenstadt zu testen. In einer Voruntersuchung wurde hierfür ein Midi-Hub vorzugsweise auf dem Gelände des ehemaligen Containerbahnhofs als vielversprechendster erster Schritt identifiziert. Nachdem der Zuschussgeber des o.g. Förderprojekts Anfang Oktober 2019 den vorzeitigen Maßnahmenbeginn des Projekts genehmigt hat, können erste vorbereitende Schritte in Angriff genommen werden.

Antwort Zusatzfrage 1:

Eigentümerin der Fläche ist die DB Netz AG. Die BEG ist damit beauftragt die Flächen nach Umsetzung des Planungsrechts an Investoren/Unternehmen zu veräußern.

Antwort Zusatzfrage 2:

Der Rat hat mit Beschluss vom 14.12.2017 die Verwaltung beauftragt, auf dem Gelände des ehemaligen Containerbahnhofs ein Citylogistik-Hub zu entwickeln. Alternativflächen wurden seitens der Verwaltung daher nicht systematisch geprüft. Die Ergebnisse des Gutachtens „Bausteine für ein intelligentes City-Logistik-Konzept für Bielefelds Innenstadt“ geben Parameter vor (Größe, Lage

im Stadtgebiet, etc.), die ein City-Logistik-Hub für die Bielefelder Innenstadt erfüllen muss. Eine Grundstücksuche für eine Alternativfläche, die mit diesen Parametern konform ist, kann nur erfolgen, wenn es dafür politische Beschlüsse gibt.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

**Zu Punkt 3.4 Zuschlag „Gute Wohnlage“ im Mietspiegel von 0,48 Cent/m²;
Anfrage Die Linke vom 21.10.2019**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9572/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wie und mit welchen Methoden wurde dieser Zuschlag ermittelt?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Die Auswertung der erhobenen Daten für den Mietspiegel 2018 erfolgte durch das Forschungsinstitut F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH in Hamburg.

Die Erstellung des Mietspiegels wurde, wie gesetzlich vorgeschrieben, in einem Methodenbericht zum Mietspiegel dokumentiert. Hierin sind Angaben zu den Datenmengen und deren Verteilung im Bielefelder Stadtgebiet enthalten. Unter Ziff. 5.6.2 des Berichtes finden sich die Ausführungen zur Wohnlage und dem errechneten Zuschlag.

Auszug aus dem Bericht:

Für die Analyse des Einflusses der Wohnlage auf die Miete konnten 4.343 Datensätze verwendet werden (gewichtet 16.458). Dabei handelt es sich bei 174 Datensätzen um Wohnungen in der einfachen Wohnlage (gewichtet 506) und bei 4.169 Datensätzen um Wohnungen in der Stufe gute/sehr gute Wohnlage (gewichtet 15.952).

Tabelle 14 Ergebnisse der Regressionsanalyse zur Wohnlage

Wohnlage	Regressions- koeffizient*	Signifikanz**	Anzahl Fälle	
			ungewichtet	gewichtet
einfache	+0,10	0,027	174	506
gute/sehr gute	+0,48	0,000	4.169	15.952

* Beitrag bzw. Betrag eines Regressors bzw. einer unabhängigen Variablen für die Erklärung der abhängigen Variablen

© 20

** Die Signifikanz gibt den Unterschied zwischen den Variablen wieder.

Die Daten für die Erhebung wurden anonymisiert. Es ist daher nicht mehr möglich, einzelne Datensätze einem bestimmten Wohngebiet oder einer Adresse zuzuordnen.

Wie bereits mehrfach in der Vergangenheit eingehend ausgeführt wurde, ist der Mietspiegel eine Orientierungshilfe für Mieter und Vermieter bei der Bestimmung der ortsüblichen Vergleichsmiete. In dieser Funktion trifft er allgemeine Aussagen zum Wohnungsmarkt und Mietgefüge in Bielefeld, basierend auf Mietvertragsabschlüssen und Mieterhöhungen, die in den letzten 4 Jahren vereinbart wurden.

Er legt daher nicht die konkrete Miete für eine bestimmte Wohnung bzw. deren Wohnlage fest. Diese ist im Rahmen der Vertragsfreiheit zwischen Vermieter und Mieter eigenverantwortlich zu bestimmen.

Der Mietspiegel enthält somit lediglich abstrakt generelle Angaben zur ortsüblichen Vergleichsmiete. Der Mietspiegel gibt einen groben Rahmen vor und schließt nicht aus, dass es auch in einem, als „gute Wohnlage“ eingestuftem Gebiet im Einzelfall eine andere Wohnlage gibt.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3.5

Mietspiegelgremium; **Anfrage Die Linke vom 21.10.2019**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9573/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wer hat wann und wie die Zusammensetzung des Mietspiegelgremiums beschlossen?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Niemand.

Die Arbeitsgruppe Mietspiegel setzt sich bekanntlich aus den folgenden Teilnehmern zusammen:

- Stadt Bielefeld, Bauamt, Abteilung Wohnungsbauförderung und Wohnungsaufsicht
- Gutachterausschuss für Grundstückswerte in der Stadt Bielefeld
- Mieterbund Ostwestfalen-Lippe e.V.
- Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümerverschein Bielefeld e.V.
- Wohnungswirtschaft OWL, vertreten durch BGW und Freie Scholle eG
- Immobilienverband Deutschland IVD West e.V.

Unterstützt wurde die Arbeitsgruppe für den Mietspiegel 2018 von:

- F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH, Hamburg
- Statistikstelle der Stadt Bielefeld

Es sind somit Interessenvertreter aller am Wohnungsmarkt beteiligten Akteure vertreten. Das Ergebnis des Mietspiegels war einvernehmlich.

Die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe des Mietspiegels hat sich seit seiner erstmaligen Erstellung im Jahr 1975 nicht wesentlich verändert.

Nach den gesetzlichen Vorschriften über die Erstellung von Mietspiegeln kann dieser von der Gemeinde oder von Interessenvertretern der Vermieter und Mieter gemeinsam erstellt oder anerkannt werden (§ 558 c BGB).

Die Erarbeitung eines qualifizierten Mietspiegels als Ergebnis einer mathematisch-statistischen Auswertung und Berechnung von repräsentativ erhobenen Daten nach anerkannten wissenschaftlichen Methoden als laufendes Geschäft der Verwaltung entzieht sich einer politischen Entscheidungsfindung.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.--

Zu Punkt 3.6

Verkehrsbelastung B 61 in Ummeln; **Anfrage Die Linke vom 21.10.2019**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9574/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wie hoch ist die Verkehrsbelastung der B61 in Ummeln und wie hat sie sich die letzten 5 Jahre entwickelt.

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Das Land NRW führt landesweit alle fünf Jahre Straßenverkehrszählungen durch. Auch für die B 61 in der Ortslage von Ummeln werden diese Daten erhoben. Die Zählstelle befindet sich ca. 100 Meter nördlich der Kreuzung Gütersloher Straße/Steinhagener Straße. Die letzte Verkehrserhebung wurde 2015 durchgeführt. Hierbei wurden für den Querschnitt an dieser Stelle 17.460 Kfz/24h ermittelt. Im Jahr 2010 betrug die Verkehrsbelastung 20.756 Kfz/24h und im Jahr 2005 befuhren 16.956 Kfz/24h diese Stelle. Das Bielefelder Verkehrsmodell weist für diese Stelle für das Jahr 2018 eine Belastung von 14.710 Kfz/24h aus. Diese Zahlen deuten darauf hin, dass die Verkehrsbelastung auf der B 61 in der Ortslage von Ummeln –abgesehen von dem erhöhten Wert im Jahr 2010- rückläufig ist.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.--

Zu Punkt 3.7

Frischluftschneisen: Anfrage Die Linke vom 21.10.2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9578/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Welche Frischluftschneisen gibt es aktuell in Bielefeld und wie wurden diese ermittelt?

Das Umweltamt antwortet wie folgt:

Bisher hat das Umweltamt die Frischluftschneisen, die im Rahmen der Stadtklimaanalyse von 1995 und deren Fortschreibungen in 2000 und 2012 gutachterlich ermittelt wurden, der Beurteilung von Räumlichen Planungen zugrunde gelegt und entsprechende Maßnahmen zu deren Erhaltung in die Bauleitplanverfahren und damit in die planerische Abwägung eingebracht.

Seit August 2019 liegt eine neue, wissenschaftlich und methodisch optimierte Stadtklimaanalyse vor. Sie basiert auf einer mesoskaligen Modellsimulation mit dem Modell FITNAH der Firma GEO-NET Umweltconsulting GmbH aus Hannover und wurde für das Klimaanpassungskonzept der Stadt Bielefeld erstellt. Das Modell berücksichtigt Parameter wie Entstehungsort, Topographie, Mächtigkeit, Abflussgeschwindigkeit, Reichweite und Temperatur.

Die aktuelle Stadtklimaanalyse geht davon aus, dass sommerliche wind- und wolkenarme Strahlungswetterlagen ohne übergeordneter Winde, die größten thermischen Belastungen tags und nachts innerhalb des Stadtgebietes bedingen. Dabei ist vor allem die Aufrechterhaltung eines bioklimatisch günstigen Schlafraumklimas nachts von besonderer Bedeutung.

Aus diesen Gründen legt die neue Analyse hinsichtlich der Belüftungssituation den Fokus auf den Verlauf, die Reichweite und die nächtliche Kühlwirkung der bodennahen Kaltluftabflüsse sowie der kleinräumigen und größeren Kaltluftleitbahnen im Stadtgebiet. Diese wurden für die Ist-Situation und die Prognose 2050 ermittelt.

Die bodennahen Kaltluftprozesse sind innerhalb der aktuellen Stadtklimaanalyse in den Karten zum Kaltluftvolumenstrom und in den Klimaanalysekarten für die Nachtsituation jeweils für den Ist-Zustand und die Prognose sowie in der Planungshinweiskarte Stadtklima dargestellt. Zahlreiche Kaltluftabflüsse und Kaltluftleitbahnen findet man am Nord- und Südhang des Teutoburger Waldes sowie innerhalb der innerstädtischen Grünzüge. Diese Effekte zeigt beispielhaft der folgende Auszug der Klimaanalysekarte Nacht für die Ist-Situation.

Das Kartenwerk wird demnächst mit dem Klimaanpassungskonzept den Gremien vorgestellt.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 4 Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen

**Zu Punkt 4.1 Umsetzung der Mobilitätsstrategie
Hier: Erstellung eines MIV-Konzeptes**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9149/2014-2020

Zu diesem TOP haben FDP und Bielefelder Mitte heute folgenden Antrag eingereicht (Ds.-Nr.: 9626/20143-2020):

Die Verwaltung wird beauftragt, ein gesamtstädtisches MIV-Konzept erarbeiten zu lassen.

Für den MIV in Bielefeld soll erreicht werden:

- *Verflüssigung (beispielsweise durch Ampelschaltungen, Abbiegeregelungen)*
- *Entlastung von Wohn- und Nebenverkehrsstraßen*
- *Sicherstellung der schnellen Erreichbarkeit des gesamten Stadtgebietes (wo sind leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen notwendig?)*
- *Verminderung der Parksuchverkehre*
- *Komfortabler Umstieg auf den ÖPNV*
- *Durchführung notwendiger Straßenneubauvorhaben*
- *Aufbau einer modernen Infrastruktur für emissionsfreien MIV (Elektro, Wasserstoff)*

Ebenfalls einen Antrag haben heute SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernähe/Piraten (Ds.-Nr.: 9630/2014-2020) eingereicht:

Der Beschlusstext wird wie folgt verändert:

- 1) *Die Verwaltung wird beauftragt ein gesamtstädtisches MIV-Konzept erarbeiten zu lassen.*
- 2) *Als Grundlage für die Erstellung dieses Konzeptes sind die Mobilitätsziele des entsprechenden Ratsbeschlusses anzuwenden.*
- 3) *Gleichzeitig sind die parallel laufenden Planungen wie z.B. die des Radverkehrskonzeptes zu beachten.*
- 4) *Ein Zwischenbericht/Fachbeitrag ist dem Stadtentwicklungsausschuss zur Verabschiedung des Nahverkehrsplans vorzulegen.*
- 5) *Der MIV und der Wirtschaftsverkehr sollen als eigenständige Teilkonzepte betrachtet werden.*
- 6) *Textstellen, die diesem Beschluss widersprechen sind entsprechend redaktionell anzupassen.*

Herr Franz und Frau Wahl-Schwentker begründen die Anträge.

Herr Nolte teilt mit, dass seine Fraktion dem Antrag von FDP und Bielefelder Mitte zustimmen werde. Dem Koalitionsantrag und dem Beschlussvorschlag der Verwaltung werde man nicht zustimmen. In der Vergangenheit habe man den Beschlüssen zum Modal Split von 25:75 auch nicht zugestimmt. Die Vorlage und der Antrag basieren auf dieser Annahme zum Umweltverbund und sind daher für die CDU-Fraktion nicht zustimmungsfähig. In der Verwaltungsvorlage werde zwar auf Verkehrslenkung und Verkehrsdigitalisierung eingegangen, das Thema Smart City werde zu wenig berücksichtigt.

Herrn Julkowski-Keppler ist es wichtig, dass parallel laufende Planungen mit dem MIV-Konzept abgestimmt werden. Der MIV und der Wirtschaftsverkehr sollen getrennt werden, weil sie jeweils andere Funktionen erfüllen. Er gehe im neuen Nahverkehrsplan von einer Stärkung des ÖPNV aus. Eine Stärkung des ÖPNV könne nur im Zusammenhang mit dem MIV gesehen werden. Aus dem Zwischenbericht müsse sich ergeben, wie man den ÖPNV stärken könne, z.B. durch Busspuren.

Herr Vollmer hält es auch für wichtig, dass Wirtschaftsverkehre separat betrachtet werden. Die Paketdienste könne man nicht gleich beurteilen wie die Pendlerverkehre. Man mache derzeit z.B. ein Radverkehrskonzept, einen Nahverkehrsplan und ein MIV-Konzept. Man müsse sicherstellen, dass alle Konzepte auch zusammenpassen. Dem Koalitionsantrag könne er zustimmen.

Herr Nettelstroth weist darauf hin, dass die Vorlage auf den Modal Split von 25:75 aufbaue. Dieses bedeute, dass schon ein Rahmen vorgegeben sei. Man vertue damit die Chance, den Individualverkehr genauer zu betrachten. Hauptziel müsse sein, die Erreichbarkeit der Innenstadt sicherzustellen. Man befürchte, dass das Gegenteil eintrete. Seine Fraktion halte es für problematisch, den Individualverkehr als Ventil zu nutzen, um die anderen Konzepte zu stärken. Er sehe keinen Unterschied zwischen Individualverkehr und Wirtschaftsverkehr. Es handele sich um Fahrzeuge, die sich auf denselben Straßen bewegen.

Herr Vollmer nennt als Beispiel eine schmale Straße, die einen Radweg erhalten soll. Dieses wird nur möglich sein, wenn Parkplätze wegfallen. Man brauche dann aber Lösungen für Handwerker, die dort arbeiten. Es gebe zwar ein LKW-Lenkungskonzept. Er verweise auf den Slogan, dass Güter auf die Schiene gehören. Dieses werde leider überhaupt nicht berücksichtigt. Für Wirtschaftsverkehre werden andere Lösungen benötigt.

Frau Wahl-Schwentker verweist auf einen Beschluss aus dem Ältestenrat, dass die Auswirkungen auf den Ergebnisplan darzustellen sind. Dieses fehle hier und zunehmend in den Vorlagen. Sie bitte wieder die Kosten einzutragen.

Herr Fortmeier stellt zunächst den ersetzenden Antrag von FDP und Bielefelder Mitte zur Abstimmung.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, ein gesamtstädtisches MIV-Konzept erarbeiten zu lassen.

Für den MIV in Bielefeld soll erreicht werden:

- Verflüssigung (beispielsweise durch Ampelschaltungen, Abbiegeregelungen)
- Entlastung von Wohn- und Nebenverkehrsstraßen
- Sicherstellung der schnellen Erreichbarkeit des gesamten Stadtgebietes (wo sind leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen notwendig?)
- Verminderung der Parksuchverkehre
- Komfortabler Umstieg auf den ÖPNV
- Durchführung notwendiger Straßenneubauvorhaben
- Aufbau einer modernen Infrastruktur für emissionsfreien MIV (Elektro, Wasserstoff)

dafür: 7 Stimmen

dagegen: 9 Stimmen

- mit Mehrheit abgelehnt -

Anschließend erfolgt die Abstimmung über den Antrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernähe/Piraten.

Beschluss:

Der Beschlusstext wird wie folgt verändert:

- 1) Die Verwaltung wird beauftragt ein gesamtstädtisches MIV-Konzept erarbeiten zu lassen.
- 2) Als Grundlage für die Erstellung dieses Konzeptes sind die Mobilitätsziele des entsprechenden Ratsbeschlusses anzuwenden.
- 3) Gleichzeitig sind die parallel laufenden Planungen wie z.B. die des Radverkehrskonzeptes zu beachten.
- 4) Ein Zwischenbericht/Fachbeitrag ist dem Stadtentwicklungsausschuss zur Verabschiedung des Nahverkehrsplans vorzulegen.
- 5) Der MIV und der Wirtschaftsverkehr sollen als eigenständige Teilkonzepte betrachtet werden.
- 6) Textstellen, die diesem Beschluss widersprechen sind entsprechend redaktionell anzupassen.

dafür: 9 Stimmen

dagegen: 7 Stimmen

- mit Mehrheit beschlossen -

Abschließend erfolgt die Abstimmung über die Beschlussvorlage der Verwaltung in der geänderten Form.

Beschluss:

Der Beschlussvorlage Drucksachen-Nr.: 9149/2014-2020 in der geänderten Form wird zugestimmt.

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

Zu Punkt 4.2

Entwicklung von Vorgaben für den großflächigen Einzelhandel

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9222/2014-2020

Zu diesem TOP haben SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernähe/Piraten heute folgenden Antrag eingereicht:

Der Beschlusstext wird wie folgt verändert:

- 1) Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die im Sachverhalt dargestellten Leitlinien zur Kenntnis.*
- 2) Am Ziel des flächensparenden Bauens wird festgehalten.*
- 3) Bei zukünftigen Bauvorhaben sind alle fünf Leitlinien verpflichtend.*
- 4) Ausnahmen sind nur in besonders begründeten Fällen möglich*
- 5) Textstellen, die diesem Beschluss widersprechen, sind redaktionell anzupassen sind.*

Herr Julkowski-Keppler erläutert den gemeinsamen Antrag. Man habe mehrere Punkte herausgenommen, die die Leitlinien behandeln. Aus der Vorlage ergebe sich, dass aus den Leitlinienblöcken mindestens zwei umgesetzt werden sollen. Man möchte verpflichtend erreichen, dass alle Leitlinienblöcke berücksichtigt werden müssen.

Herr Lange teilt mit, dass seine Fraktion der Vorlage grundsätzlich zustimmen könne. Es sei jedoch wichtig, dass Einzelfallentscheidungen immer möglich sind. Die Entwicklung von bestimmten Kriterien in den Leitlinien halten sie für sinnvoll. Es sei zu wünschen, dass Fuß- und Radwegeverbindungen bei den Einzelhandelsvorhaben berücksichtigt werden. Die Vergangenheit habe gezeigt, dass diese Verkehrsteilnehmer einige Male gar nicht berücksichtigt wurden.

Frau Wahl-Schwentker bezieht sich auf Aussagen des Bauamtes, dass bei jedem Vorhaben im Gespräch die Akteure auf die Leitlinien hingewiesen werden. Sie finde es richtig gut, dass die Verwaltung auf die Akteure zugegangen ist und versucht hat, diese zu überzeugen. Man dürfe den Einzelhandel nicht so behindern, dass hinterher Lücken in der Versorgung entstehen. Die Vorlage bemühe sich wirklich auf die Belange des platzsparenden, ressourcenschonenden Bauens einzuhalten und trotzdem mit Augenmaß vorzugehen. Jeder Bielefelder habe ein ureigenes Interesse wohnortnah einkaufen gehen zu können. Für sie sei der eingereichte Antrag nicht nachvollziehbar. Die Vorlage beinhalte ja schon, dass minimiert werden soll, z.B. bei den Parkplätzen und dem Flächenverbrauch.

Herr Vollmer ist der Auffassung, dass aus Gründen der Fairness Ordnungsregelungen für alle gelten müssen. Der Ansatz aus dem Antrag sei daher richtig. Er schläge vor, den Hinweis der CDU nach Fuß- und Radwegeverbindungen in den Antrag aufzunehmen.

Herr Julkowski-Keppler ist einverstanden, dass der Antrag entsprechend ergänzt wird.

Herr Moss teilt ergänzend mit, dass man bei jedem Vorhaben beratend tätig sei. Man habe in der Vergangenheit sehr erfolgreich mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept gearbeitet. Darauf aufbauend habe man eine Fortschreibung und diese Leitlinien entwickelt. Er sehe die Gefahr, dass es gerade in den ländlich strukturierten Stadtteilen „weiße Flecken“ geben wird, wenn die Leitlinien verpflichtend vorgeschrieben werden.

Für Herrn Julkowski-Keppler sind Gespräche gut, aber nicht immer ziel führend. An der Beckhausstraße haben Lidl und Aldi auf einer riesigen Fläche gebaut. Hier sei eine enorme Fläche versiegelt worden. Nebenan habe man Studentenwohnungen errichtet. Hier hätte man die Studentenwohnungen auf Lidl und Aldi errichten können. Dieses ist nicht geschehen, weil es nicht verpflichtend war. Man habe ja auch gesagt, dass Ausnahmen möglich sind, wenn diese begründet werden.

Herr Franz ergänzt, dass seit vielen Jahren diskutiert werde, dass der großflächige Einzelhandel mit seiner Einheitsbauweise städtebaulich oft nicht glücklich wirke. Es sei wichtig, dass mit den Investoren gesprochen werde, man müsse im Gespräch mit einer gewissen Deutlichkeit aber die Leitlinien präsent haben. Er sei ebenfalls einverstanden, dass der Antrag um den Antrag der CDU nach Rad- und Fußwegeverbindungen ergänzt wird.

Herrn Nettelstroth ist wichtig, dass die Ausnahmen möglich sind. Durch den Antrag werde der Druck auf die Vorhabenträger erhöht. Wenn man im Ergebnis nicht weiterkommt, dann sei die Möglichkeit der Ausnahme nach Nr. 4 erreicht. Dann würde hier im Ausschuss über das Vorhaben gesprochen werden.

Herr Fortmeier lässt zunächst über den Änderungsantrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Bürgernähe/Piraten. Dieser soll ergänzt werden durch den Antrag der CDU, über den er zunächst abstimmen lässt.

Beschluss:

6) Fuß- und Radwegeverbindungen sind bei den Entwicklungen von Einzelhandelsstandorten zu berücksichtigen.

- einstimmig beschlossen -

Über den so ergänzten Änderungsantrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Bürgernähe/Piraten fasst der Ausschuss folgenden Beschluss:

Beschluss:

Der Beschlusstext wird wie folgt verändert:

- 1) **Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die im Sachverhalt dargestellten Leitlinien zur Kenntnis.**
- 2) **Am Ziel des flächensparenden Bauens wird festgehalten.**
- 3) **Bei zukünftigen Bauvorhaben sind alle fünf Leitlinien verpflichtend.**
- 4) **Ausnahmen sind nur in besonders begründeten Fällen möglich**
- 5) **Textstellen, die diesem Beschluss widersprechen, sind redaktionell anzupassen sind.**
- 6) **Fuß- und Radwegeverbindungen sind bei den Entwicklungen von Einzelhandelsstandorten zu berücksichtigen.**

- bei einer Gegenstimme und einer Enthaltung mit großer Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Unter Berücksichtigung dieses Beschlusses fasst der Ausschuss über den Beschlussvorschlag folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die so geänderte Beschlussvorlage der Verwaltung zur Kenntnis. Die dargestellten Leitlinien sind bei Vorhaben des großflächigen Einzelhandels bei Bestehen eines Planerfordernisses im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

- abweichend vom Beschlussvorschlag bei einer Gegenstimme mit großer Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 4.3

Umbau der Heeper Straße zwischen Teutoburger Straße und am Venn

Hier: Zeitliche und finanzielle Umsetzungs-Szenarien

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9569/2014-2020

Herr Moss teilt mit, dass die Verwaltung diesen Tagesordnungspunkt zurückzieht. Man habe gestern erst einen neuen Sachverhalt erfahren und bis heute nicht mehr entsprechend reagieren können. Es werde eine komplett neue Vorlage erarbeitet. Er könne nicht versprechen, dass diese Vorlage zur Dezembersitzung erstellt werden kann. Diesem könne man entnehmen, dass die Dringlichkeit, mit der man immer argumentiert habe, offensichtlich nicht mehr gegeben ist.

zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 4.4

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

Herr Vollmer teilt mit, dass er sich bei der Abstimmung enthalten wird. Als Begründung nenne er die fehlende Sicherung am Bahnübergang Fechterweg. Zurzeit gebe es dort eine Geschwindigkeitsbegrenzung seitens der Bahn. Dieser Bebauungsplan greife allerdings in die Sichtverhältnisse ein. Wenn dieser Bebauungsplan wie vorgesehen umgesetzt werde, würde dieses eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung für die Bahn bedeuten. Dieses sei kontraproduktiv. Weiter habe er Probleme mit den Gewerbeflächen am Fechterweg. Wenn dort geparkt werde, können sich problematische Situationen am Bahnübergang ergeben. Er bitte den Lärmschutz an der Bahnstrecke zu berücksichtigen. Bei der Sennebahn gebe es Diskussionen, diese ggfs. zu elektrifizieren. Er habe Bedenken wegen der vorgesehenen Abstandsflächen.

Auf Nachfrage von Frau Schrader antwortet Herr Beck, dass im weiteren Verfahren festgelegt wird, ob 4 oder 6 Wohneinheiten entstehen können. Die von Herrn Vollmer angesprochenen Punkte werden im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.

Frau Steinkröger teilt mit, dass Lärmschutzmaßnahmen bereits von der Bezirksvertretung Senne eingefordert wurden. Die Hinweise von Herrn Vollmer zum Bahnübergang könne sie nicht nachvollziehen. Der Bahnübergang liege vor dem Wohngebiet in einer leichten Kurve. Sie glaube nicht, dass die Geschwindigkeit verändert werden müsse. Der Fechterweg sei eng und bisher ein ruhiges Wohngebiet. Sie würde es begrüßen, wenn die Nutzung als Mischgebiet aus dem Bebauungsplan herausgenommen und die Nutzung als reines Wohngebiet festgelegt würde. Am Anfang befinde sich eine Druckerei. Wenn es dort Lieferverkehr mit LKW gebe, stau es sich im gesamten Fechterweg.

Beschluss:

- 1. Der Bebauungsplan Nr. I/S59 „Wohnen am Fechterweg“ für das Gebiet südlich der Straße Fechterweg, westlich der Wohnbebauung entlang der Windelsbleicher Straße und östlich der Bahnschienen ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Abgrenzungsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich.**

2. Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a (1) BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.
3. Für die Erstaufstellung des Bebauungsplanes ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB auf der Grundlage der in der Vorlage dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung durchzuführen.
4. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB ortsüblich 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.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5

Anträge

Zu Punkt 5.1

Flächendeckende Messung von Luftschadstoffen; Antrag Die Linke vom 17.09.2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9375/2014-2020

Der Antrag enthält folgenden Beschlusstext:

- 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 Nolte bezweifelt die Zuständigkeit dieses Ausschusses und bittet hierzu um Prüfung.

Herr Moss teilt mit, dass dieser Ausschuss nicht zuständig ist. Die Koordination von solchen Messungen würde über das Umweltamt erfolgen. Durchführen würde diese Messungen das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV).

Herr Vollmer ist einverstanden, dass dieser Antrag an den Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz verwiesen wird.

an Ausschuss o.a. verwiesen (GeschO-Antrag)

-.-.-

Zu Punkt 5.2

Zukünftige Bebauungsgebiete in Sennestadt: Beschluss BV Sennestadt vom 27.06.2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 8905/2014-2020

Die Bezirksvertretung Sennestadt hat in ihrer Sitzung am 27.06.2019 mit Mehrheit folgenden Beschluss gefasst:

Die Bezirksvertretung Sennestadt bittet den Rat der Stadt Bielefeld, die beschlossene 25% Quotenregelung in Sennestädter Neubaugebieten auszusetzen und verstärkt auf die Eigentumsförderung zu setzen. Dies soll auch in der angestrebten Baulandstrategie angemessene Berücksichtigung finden und darin einfließen.

Darüber hinaus wird die Verwaltung gebeten zu prüfen, ob das Instrument der mittelbaren Wohnraumförderungsbestimmungen des Landes NRW (Nr.2.3.2 WFB NRW i.V.m. Nr. 1.3.4 Anlage 1) in Sennestadt einzusetzen wäre, um die Umsetzung des Ratsbeschlusses zur Schaffung von Wohnraum für einkommensschwache Personengruppen zu verfolgen.

Herr Julkowski-Keppler teilt mit, dass seine Fraktion den Antrag ablehnen werde. Wenn hier eine Ausnahme zugelassen werde, dann werden die anderen Stadtbezirke ebenfalls solche Anträge stellen.

Herr Fortmeier erläutert, dass der StEA das vorberatende Gremium sei. Wenn der Antrag hier keine Zustimmung finde, dann werde er nicht an den Rat weitergegeben.

Frau Wahl-Schwentker äußert Verständnis für diesen Antrag aus der Sennestadt. Selber habe sie dort 10 Jahre gelebt. Es gebe dort viele große Mehrfamilienhäuser, die im sozialen Wohnungsbau errichtet wurden, aber inzwischen aus der Förderung herausgefallen sind. Diese haben allerdings noch den Charakter von öffentlich geförderten Wohnungen. Es fehlen in der Sennestadt Möglichkeiten für junge Familien um Einfamilienhäuser zu errichten. Man sollte diesen Beschluss aus der Sennestadt nicht einfach übergehen.

Herr Moss weist eindringlich darauf hin, dass sozialer Wohnungsbau nicht automatisch bedeute, dass dort soziale Randgruppen wohnen. Wohnberechtigungsscheininhaber seien viele Berufsgruppen aus der gesellschaftlichen Mitte, weil diese nicht mehr in der Lage sind, die gestiegenen Mieten zu bezahlen. Er bestätige, dass in der Sennestadt viele Wohnungen aus der Zweckbindung herausgefallen sind. Dadurch steigen die Mieten, die nicht mehr von allen bezahlt werden können. Er empfehle, es bei der Quotenregelung für das gesamte Stadtgebiet zu belassen.

Herr Franz erinnert, dass in der Grundsatzentscheidung zur 25%-Regelung berücksichtigt wurde, dass es in begründeten Einzelfällen Ausnahmen geben kann. Außerdem sei der vorliegende Beschluss in der Sennestadt mit einer sehr knappen Mehrheit getroffen worden. Dieses Thema sei also vor Ort auch sehr kontrovers diskutiert worden.

Der Bedarf nach geförderten Wohnungsbau bestehe in der Gesamtstadt und auch in Sennestadt. Man sollte daher am Grundsatzbeschluss festhalten.

Herr Nolte teilt mit, dass sich die CDU-Fraktion bei einer Abstimmung enthalten wird. Man sei der Auffassung, dass der StEA für die Entscheidung nicht zuständig sei. Ein interessantes Mittel um die Mietkosten zu senken, wäre, die Wohnungen, die durch Zeitablauf aus der Bindung herausgefallen sind, wieder in die Bindung zu bringen.

Herr Nettelstroth sieht die Zuständigkeit beim Haupt-, Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss, weil ein abweichender Beschluss vorliege.

Herr Fortmeier formuliert folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat, den Beschluss aus der Sennestadt abzulehnen.

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

-.-.-

Zu Punkt 5.3

**Öffnung und Beschilderung der öffentlichen Toilette Kirchplatz Brackwede (Antrag von Herrn Heine vom 04.09.2019);
Beschluss Seniorenrat vom 18.09.2019**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9292/2014-2020

Der Seniorenrat hat in seiner Sitzung am 18.09.2019 folgenden einstimmigen Beschluss beschlossen:

Der Seniorenrat empfiehlt dem Stadtentwicklungsausschuss zu beschließen, dass im Rahmen des Projektes „Öffentliche Toiletten“ auf die Toiletten am Kirchplatz Brackwede durch Beschilderung hingewiesen wird sowie die Toiletten

- *in einen ordnungsgemäßen und behindertengerechten Zustand versetzt werden,*
- *dauerhaft geöffnet werden und*
- *die erforderliche Reinigung und Instandhaltung gewährleistet wird.*

Herrn Fortmeier fehlen Hinweise zur Zuständigkeit, zum Umfang und zu den Kosten.

Herr Franz berichtet, dass die bauliche Situation nicht barrierefrei sei. Man wird Umbauten vornehmen müssen, wenn man den geltenden Standards entsprechen möchte. Er schläge vor, die Verwaltung um Mitteilung zu bitten, welche Kosten für Umbau und Betrieb an diesem Standort zu erwarten sind.

Herr Nolte teilt mit, dass es das Anliegen der CDU sei, öffentliche Toiletten zu fördern. Den Prüfauftrag von Herrn Franz würden sie allerdings unterstützen.

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen und mitzuteilen, welche Kosten für den Umbau und den Betrieb an diesem Standort zu erwarten sind.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.4

**Verkehrsinfrastrukturprojekt Hauptbahnhof;
Antrag CDU vom 18.10.2019**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9568/2014-2020

Der Antrag enthält folgenden Beschlussvorschlag:

1. *Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung ein ganzheitliches Verkehrsinfrastrukturprojekt für den Bereich des Hauptbahnhofes zu entwickeln. Dabei ist insbesondere zu beachten:*
 - a) *Die Erarbeitung eines Konzeptes zur Schaffung eines Haltepunktes für Fernbuslinien in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof.*
 - b) *Die kurzfristige Umsetzung des Beschlusses zur Realisierung einer neuen Radstation.*
 - c) *Die Erarbeitung eines leistungsfähigen Verkehrskonzeptes für den Bring und Holverkehr (Kiss + Ride).*
2. *Die Ergebnisse sind dem Stadtentwicklungsausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen.*

Herr Lange erläutert den Antrag. Das Ziel soll sein, Mobilitätsketten zu fördern und auszubauen. Der Bahnhof soll zu einem vernünftigen Umsteigepunkt entwickelt werden. In Bezug auf die Radstation sei in den vergangenen Monaten recht wenig passiert. Man warte darauf, dass die Beschlüsse zügig umgesetzt werden. Für die Hol- und Bringverkehre werde dringend ein leistungsfähiges Konzept benötigt. Am Bahnhof herrsche deswegen häufig Chaos und es komme zu Beeinträchtigungen bei anderen Verkehrsteilnehmern. Die Verwaltung möge ein Konzept erstellen, dass insbesondere auch die drei aufgeführten Punkte berücksichtigt.

Herr Franz teilt die Hinweise der CDU-Fraktion. Die Erstellung eines Konzeptes für eine neue Lösung Fernbusbahnhof mit einem Umsteigepunkt sei seit einigen Monaten angekündigt. In der Presse werde schon seit geraumer Zeit darüber berichtet. Er frage, wann mit einer entsprechenden Vorlage zu rechnen sei. Wenn diese Vorlage in nächster Zeit käme, wäre es sinnvoll, diesen Antrag dort mit einzubeziehen.

Herr Lewald geht davon aus, dass die Vorlage in die nächste Sitzung eingebracht werden kann.

Herr Julkowski-Keppler **beantragt**, dass dieser Antrag in die nächste Sitzung geschoben wird und gemeinsam mit der Vorlage für den Fernbusbahnhof beraten wird.

Frau Wahl-Schwentker erinnert, dass die FDP seit 2015 angeregt habe, dass der Fernbusbahnhof ins Zentrum verlegt wird. Seitdem sei gar nichts passiert. Sie würde heute den CDU-Antrag unterstützen.

Herr Nettelstroth würde gerne am Antrag festhalten, weil es nicht nur um den Fernbusbahnhof geht. Es gehe auch um das Fahrradparken um den Bahnhof herum. Hierfür gebe es noch keine abschließende Lösung. Auch sei das kiss + ride nicht zu unterschätzen. Der Zubringerverkehr zum Bahnhof erfolge inzwischen hinter dem Bahnhof. Durch den Busersatzverkehr seien Halteplätze weggefallen und vielen halten auf der Straße um jemanden ein- oder aussteigen zu lassen. Dadurch komme es häufig zu Rückstauungen. Dafür müsse eine Lösung gefunden werden. Er plädiere dafür, heute den Antrag zu beschließen und dann mit der Vorlage zur nächsten Sitzung zu diskutieren.

Herr Vollmer ist der Auffassung, dass ein ganzheitliches Konzept für den Bahnhof benötigt werde. Man wisse noch nicht, wo die Radstation gebaut wird und auch der Bahnhofsvorplatz müsse dringend angepasst werden. Die Situation für den Übergang von der Stadtbahn zum Bahnhof sei unbefriedigend. Das Hotel, das noch gebaut werden soll, müsse ebenfalls in ein solches Konzept einbezogen werden.

Beschluss:

Der Antrag wird in die nächste Sitzung geschoben.

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

Zu Punkt 5.5

Fernbusbahnhof am Hauptbahnhof; **Antrag Die Linke vom 21.10.2019**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9570/2014-2020

nicht beraten

Zu Punkt 5.6

Jahnplatz-Umgestaltung; **Antrag Die Linke vom 21.10.2019**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9571/2014-2020

nicht beraten

Zu Punkt 6

Weitere bauliche Entwicklung der Universität: **mündlicher Bericht: Herr Dr. Becker, Kanzler der Universität**

Herr Fortmeier begrüßt den Kanzler der Universität Bielefeld, Herrn Dr. Becker.

Herr Dr. Becker gibt einen Überblick über die gesamten Baumaßnahmen der Universität.

Die Präsentation zu dem Vortrag ist ins Ratsinfosystem eingestellt worden.

Herr Vollmer sieht die Erschließung mit dem ÖPNV kritisch. Im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes werde man sich dazu Gedanken machen müssen.

Herr Julkowski-Keppler stellt fest, dass die Zahl der benötigten Parkplätze mit dem Mobilitätskonzept zusammenhängen. Er frage, ob parallel ein Mobilitätskonzept für das Campus-Gelände mitgedacht werde. Dieses wäre doch wichtig für die Entscheidung, ob man ein Parkhaus braucht. Das Ziel sollte sein, möglichst auf ein Parkhaus verzichten zu können. Außerdem möchte er wissen, ob der BLB grundsätzlich der Baupartner ist und ob über eine Baustraße grundsätzlich verfügt werden darf.

Herr Nettelstroth begrüßt es sehr, dass die medizinische Fakultät greifbar wird. Es sei schön, dass diese stückweise aufgebaut werden kann. Er könne sich an eine Ursprungsplanung erinnern, wo Flächen auf den einzelnen Parkdecks untergebracht werden sollten. Er frage, wie weit dieses für weitere Baumaßnahmen noch in Betracht kommt. Ein wichtiges Thema sei die Baustraße und die Erschließung des Geländes während der Baumaßnahmen.

Herr Dr. Becker antwortet, dass man einen Flächenbedarf auf der Grundlage der Personalplanung ermittelt habe. Der Flächenbedarf könne zeitlich mit der vorgestellten Bauweise gedeckt werden. Im Moment gebe es Flächenvolumina und Nutzungsarten. Es gebe Büroflächen, Laborflächen, Seminarflächen und Forschungsflächen für klinische Forschung. Zu der Frage der Erschließung und der Mobilität befinde man sich in Gesprächen mit dem Amt für Verkehr und moBiel. Die Stadt sollte überlegen Knotenpunkte anzulegen, ab denen man auf anderem Wege, als mit dem Auto zur Universität kommen kann. Hier werden sich gemeinsame Erörterungen lohnen, um Alternativen anbieten zu können. Kurzfristig seien Buslinien notwendig. Eigentümer des Hauptgebäudes der Universität sei der BLB. Daher sei der BLB auch für die Sanierung zuständig. Für die medizinische Fakultät habe die Universität die Bauherreneigenschaft. Das Land stelle über den BLB das Grundstück zur Verfügung. Die Baustraße sei dringlich und man habe das Grundstück dafür zur Verfügung. Die Genehmigung dafür brauche man bald von der Stadt. Das

Hauptgebäude der Universität sei das dominierende Gebäude. Die Uni sei mit dem Konzept gegründet worden, dass sich alles in einem Gebäude befindet. Inzwischen habe sich ein Campusgelände mit einem dominanten Gebäude in der Mitte entwickelt. Man habe Überlegungen gehabt, ob man die Parkhäuser für die Medizinbauten nutzt. Dieses wäre ein Gebäude gewesen, das zu spät fertig geworden wäre. Die Parkhäuser seien sanierungsbedürftig. Hierzu befinde man sich in Gesprächen mit dem BLB.

Im Hinblick auf die Mobilitätsfragen ist Herr Frischemeier der Auffassung, dass es helfen würde großflächig Wohnraum für Studenten in Uninähe zu schaffen. Er frage, wo noch gute Möglichkeiten für Wohnbebauung gesehen werden.

Herr Dr. Becker bestätigt, dass zusätzlicher Wohnraum für Studierende benötigt werde. Das Studierendenwerk hätte von Anfang an darauf hingewiesen, dass zusätzlicher Wohnraum benötigt werde. Die Politik habe sich dieser Forderung nicht angenommen, weil man zunächst nicht von steigenden Studierendenzahlen ausgegangen war. Ansprechpartner für diese Frage sei das Studierendenwerk, weil diese auch bauen würden. Sie würden gerne im Bereich der ehemaligen Fachhochschule bauen. Ideal sei natürlich engliegender Wohnraum. Man müsse aber auch die Möglichkeiten in Betracht ziehen, an anderen Orten Wohnmöglichkeiten zu schaffen und dann mit dem ÖPNV zu fahren. Viele Studenten kommen aber auch aus umliegenden Gebieten zum Studieren nach Bielefeld. Hier sei ein Mobilitätskonzept erforderlich. Eine entscheidende Rolle spiele hierfür die Stadt. Seitens der Universität arbeite man hier gerne mit.

Herr Gugat fragt in Bezug auf die Baustraße, wo die LKW herkommen, wo sie hinfahren und wie viele es am Tag sind.

Herr Dr. Becker antwortet, dass für die Sanierung des 1. Bauabschnitts die Zahl der LKW ermittelt wurde. Es wurde dann festgestellt, dass die Morgenbreite dafür ausreiche. Wenn die Baustraße vorhanden sei, können die Kapazitäten erhöht werden. Er wisse auch, dass ein großräumiges Verkehrskonzept in der Planung sei.

Herr Moss ergänzt, dass es zu erheblichen Bauverkehren kommen wird. Ein Gutachter sei beauftragt, zu ermitteln wozu es an Spitzentagen kommen kann. Auf der Stapenhorststraße gebe es ein LKW-Fahrverbot für große LKW. Dieses nehme die Möglichkeit, die Verkehre über die Stapenhorststraße abwickeln zu können. Es werde geprüft, ob ähnlich wie bei der Baumaßnahme ECE, Slots vergeben werden. Die LKW fahren dann einen Sammelplatz an und werden über Funk zur Baustelle gerufen. Dieses alles werde gutachterlich aufgearbeitet. Sobald dieses Gutachten vorliegt, werde es im Ausschuss vorgestellt.

Frau Wahl-Schwentker hat mitgenommen, dass die Universität noch ein Riesenentwicklungspotential hat. Dort könne noch viel entstehen. Sie frage daher, wie es mit der Flächenentwicklung weitergehe. Sie selbst sei neulich bei einem Expertengespräch dabei gewesen, wo es unklar erschien, wem welche Grundstücke am Campus Nord gehören. Sie frage, ob die Stadt hier unterstützend eingreifen soll und eventuell schon Flächen durch Kauf sichern sollte.

Herr Dr. Becker antwortet, dass es eine Strategie zur Universitätsentwicklung gebe. Zunächst werde die medizinische Fakultät geschaffen. Es werden auch Forschungsflächen für klinische Forschung benötigt. Man werde Kooperationsbeziehungen aufbauen, damit Institute sich hier ansiedeln. Flächen die zur Verfügung stehen sind die Parkhausflächen, das ehemalige Fachhochschulgelände und der Campus Nord.

Herr Fortmeier dankt Herrn Dr. Becker für die Informationen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Konzerncontrolling und steuerliche Angelegenheiten

Zu Punkt 7

ÖPNV; Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007; Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags der Stadt Bielefeld an die moBiel GmbH nach Ablauf der bestehenden Betrauung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9405/2014-2020

Frau Dr. Barth (BBG und Partner, Bremen) erläutert die Notwendigkeit und das Verfahren für eine Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags der Stadt Bielefeld an die moBiel GmbH. *Die Präsentation zu diesem Vortrag ist ins Ratsinformationssystem eingestellt.*

Herr Nettelstroth bittet um Darstellung, wie die Kontrolle der Stadt Bielefeld über die moBiel wie über eine eigene Dienststelle aussehe (Punkt Sicherstellung der Direktvergabebeanforderungen).

Frau Dr. Barth erläutert, dass diese Formulierung aus dem Vergaberecht komme und aus der Europäischen Rechtsprechung zu Inhousegeschäften entwickelt wurde. Wenn die Stadt Bielefeld einen Auftrag nicht wettbewerblich, sondern an ein eigenes Unternehmen direkt erteilen möchte, dann muss sie über dieses Unternehmen eine dienststellenähnliche Kontrolle ausüben können. Das Vergaberecht sehe ein Unternehmen wie moBiel als sog. technisches Hilfsmittel der Verwaltung an. Die Stadt muss auf alle wesentlichen strategischen Ziele und auch auf einzelne Managemententscheidungen den ausschlaggebenden Einfluss ausüben können. Bei der moBiel sehe man es als gewährleistet an, weil diese über die BBVG und die Stadtwerke in einer Weisungskette zum Rat stehen. Mit dem Instrument der Gesellschafterbeschlüsse könne auf alle Angelegenheiten bei der moBiel Einfluss genommen werden.

Herr Vollmer verweist auf den in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan. Im Rahmen der Vorabkennzeichnung müsste ein Mengengerüst festgelegt werden. Bis zur abschließenden Vergabe könnten sich noch Änderungen ergeben. Er frage, ob solche Änderungen zulässig sind. Weiter möchte er wissen, ob ein eigenwirtschaftliches Angebot auch nur für bestimmte Linien zulässig ist.

Frau Dr. Barth antwortet, dass ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag auch an die Vorgabe einer Gesamtleistung gebunden werden kann. Ein eigenwirtschaftlicher Antrag, der sich nur auf Teile des Gesamtnetzes bezieht, wäre nicht genehmigungsfähig. Daher sei vorgesehen, dass in der Vorabbekanntmachung das Stadtverkehrsnetz aus Stadtbahn- und Buslinien als sogenannte Gesamtleistung definiert wird. Es erscheine wirtschaftlich undenkbar, dass jemand ein eigenwirtschaftliches Angebot einschließlich Schienennetz erbringen könne. Die eigenwirtschaftlichen Konkurrenzangebote ergaben sich bisher ausschließlich im Busbereich. Auf die Frage nach dem Mengengerüst antwortet sie, dass in den Vorabbekanntmachungen alles aufgegriffen werde, was bis September 2021 beschlossen wurde. Auch danach wären Änderungen möglich. Eventuell müsse man dann eine Korrektur der Vorabbekanntmachung veröffentlichen.

Herr Nettelstroth **beantragt eine 1. Lesung**. Seine Fraktion sei der Auffassung, dass man sich mit diesem Thema noch einmal sehr intensiv auseinandersetzen müsse, weil es um langfristige Betrauung der ÖPNV-Leistungen gehe. Er bitte sehr sauber zu arbeiten, insbesondere bei der Frage der Kontrolle der moBiel durch die Stadt. Er selbst sei Vorsitzender der BBVG, sitze im Aufsichtsrat der Stadtwerke und auch im Aufsichtsrat von moBiel. Er sei in einem Gerichtsverfahren beteiligt gewesen, in dem es um die Frage ging, wie es mit der Leitungsfähigkeit der Stadt und der BBVG gegenüber den Stadtwerken und moBiel aussehe. Es sei damals ausdrücklich festgestellt worden, dass es nur eine strategische Beteiligung sein dürfe, weil sich daraus entsprechende Mitbestimmungsproblematiken ergeben. Die Stadtwerke seien paritätisch mitbestimmt und moBiel teilmitbestimmt. Wenn sich daraus entsprechende Veränderungen bei der BBVG selber ergeben hätten, wäre der Durchgriff des Rates nicht mehr gegeben. Dieses stehe im direkten Gegensatz zu den Erläuterungen von Frau Dr. Barth zur Kontrolle durch die Stadt. Dieses setze voraus, dass nicht nur strategische Vorgaben erfolgen, sondern auch dezierte Vorgaben gemacht werden können. Dieses sollte man sich noch einmal sehr genau anschauen. Im Umkehrschluss bedeute dieses, dass die derzeitige Konstellation nicht aufrechterhalten bleiben kann und man darüber nachdenken muss, bestimmte Beteiligungen neu zu ordnen. Wenn man es so möchte, bedeute dieses, dass man Mitbestimmung in die BBVG holt. Es stelle sich dann die Frage, ob der Rat noch zu 100 % Vorgaben machen könne. Dieses sei ja die Voraussetzung für eine solche Direktvergabe. Hier müsse sehr sauber gearbeitet werden, damit man nicht angreifbar werde.

Frau Dr. Barth wird sich zu diesen Fragen schriftlich äußern. Naturgemäß gebe es eine Verbindung zwischen Vergaberecht und Mitbestimmungsrecht.

Auf Nachfrage von Herrn Julkowski-Keppler bestätigt Frau Dr. Barth, dass eine heutige 1. Lesung noch keinen Konflikt mit den gesetzlichen Fristen bringe. Die Frist von 27 Monaten sei eine gesetzliche Frist. Vor dem 01.10.21 dürfe die Vorabbekanntmachung nicht veröffentlicht werden. Aus Erfahrung könne sie berichten, dass man gar nicht früh genug anfangen könne in das Verfahren zu starten.

Herr Julkowski-Keppler erinnert, dass Schienensysteme und der Tunnel im Eigentum der BBVG stehen, andere Schienensysteme gehören der moBiel. Er frage, ob hier eine Ordnung Sinn mache, wenn z.B. das gesamte Schienensystem der BBVG gehöre.

Herr Vollmer bezieht sich auf die Eisenbahn, wo es eine Trennung von Netz und Betrieb gebe. Er frage, ob dieses hier auch sinnvoll wäre.

Frau Dr. Barth teilt mit, dass es eine häufige Situation sei, dass Betriebsanlagen der Schiene zwischen Stadt und Verkehrsbetrieben aufgeteilt sind. Dieses bringe weder Vor- noch Nachteile und könne daher so bleiben.

Frau Wahl-Schwentker fühlt sich bedrängt, weil sie über die maximal mögliche Bindungsdauer von 22,5 Jahren entscheiden soll. Man rücke hier von dem Grundsatz ab, dass Vergaben im Wege des Wettbewerbs erfolgen sollen. Für eine solche Direktvergabe möchte sie bestens informiert sein. Sie möchte auch wissen, welche Vorteile sich durch eine solche Direktvergabe ergeben.

Frau Dr. Barth antwortet, dass man davon ausgehen könne, dass der ÖPNV in solchen hochverdichteten Netzen, wie in Bielefeld, nicht nur defizitär ist, weil es von einem kommunalen Dienstleister betrieben wird. Die Einnahmen aus den Beförderungsentgelten können niemals die hohen Infrastrukturkosten für den ÖPNV decken. Um eigenwirtschaftlich zu sein, müsse der ÖPNV aus den Nutzerentgelten Kostendeckung erzielen. Dieses gelinge nirgends. Wenn ein kommunaler Verkehrsbetrieb dieses defizitäre Geschäft betreibt, könne vorteilhaft mit anderen gewinnbringenden Bereichen des Konzerns der steuerliche Querverbund hergestellt werden. Die Alternative zur Direktvergabe sei die Privatisierung des Verkehrsbetriebes und nicht die Ausschreibung von Verkehrsleistungen. Die lange Bindung für einen solchen Dienstleistungsauftrag sei nicht ungewöhnlich, weil es um sehr hohe Investitionen für die Zukunft in die Infrastruktur und Schienenfahrzeuge gehe. Diese hohen Investitionssummen mit Abschreibungen reichen für Schienennetze und Fahrzeuge häufig über die 22,5 Jahre hinaus. In vielen Großstädten, wie z.B. Hannover und Düsseldorf werden derzeit ebenfalls die langen Laufzeiten angestrebt, weil diese großen Investitionssummen dann über einen längeren Zeitraum abgeschrieben werden können.

Herr Frischemeier fragt nach den gesetzten Qualitätsstandards, falls sich jetzt doch ein Unternehmen für ein eigenwirtschaftliches Angebot meldet. Er halte den Grundgedanken einer Vergabe an moBiel für den richtigen, weil es dort Qualitätsstandards und eine angemessene Bezahlung der Mitarbeiter gibt.

Frau Dr. Barth antwortet, dass Sozialstandards in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag geregelt werden können. Fraglich sei, ob diese Sozialstandards, wenn sie in die Vorabbekanntmachung geschrieben werden, auch für einen eigenwirtschaftlichen Konkurrenten gelten.

Herr Fortmeier weist darauf hin, dass auf Antrag der CDU heute eine 1. Lesung durchgeführt wurde. Üblicherweise werde diese Vorlage in den nachfolgenden Gremien in dieser Sitzungsfolge zunächst nicht beraten. Zur nächsten Sitzung dieses Ausschusses werde er diesen TOP wieder

aufrufen. Er bitte die Antwort auf die Frage von Herrn Nettelstroth innerhalb der nächsten 2 Wochen bei den Fraktionen einzureichen.

1. Lesung -

Amt für Verkehr

Zu Punkt 8

Erlass einer Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) für straßenbauliche Maßnahmen in der Straße Grasweg von Am Feuerholz bis Ausbauende in nordöstlicher Richtung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9338/2014-2020

Ohne weitere Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Die Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) für straßenbauliche Maßnahmen in der Straße Grasweg von Am Feuerholz bis Ausbauende in nordöstlicher Richtung wird entsprechend der Vorlage beschlossen.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 9

Gesamtbericht 2018 nach Art. 7 EU-VO 1370/2007 der Stadt Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9294/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den als Anlage beigefügten Gesamtbericht 2018 nach Art. 7 Abs. 1 der EU-VO 1370/2007 der Stadt Bielefeld zur Kenntnis.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 10

Umbau des Knotenpunktes L 756–Paderborner Straße / L 787–Verler Straße / L 787– Lämershagener Straße (Eikelmankreuzung) in BI-Sennestadt

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9385/2014-2020

Herr Moss erläutert ausführlich die Planung für den Umbau des Knotenpunktes.

Herr Julkowski-Keppler **beantragt** heute eine **1. Lesung** durchzuführen. Als Begründung nenne er, dass zunächst der Beschluss der Bezirksvertretung Sennestadt abgewartet werden sollte. Weiter werde die geplante Stadtbahnlinie als Problem gesehen. Man wolle zunächst die Sitzung der Arbeitsgruppe „Verlängerung der Stadtbahnlinie 1“ abwarten. Weiter müssen noch Fragen zum Rad- und Fußverkehr bewertet werden.

Herr Vollmer bemerkt, dass es schwer verständlich sei, dass jetzt die Kreuzung umgebaut werden soll, obwohl ein Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Linie 1 vorbereitet wird und es daher in 2 - 3 Jahren einen erneuten Umbau geben wird. Er sehe die dringende Notwendigkeit, dass diese Kreuzung verbessert wird. Es handele sich um eine „Autoplanung“, die viele Mängel aufweise. Für ihn sei nicht nachvollziehbar, dass die kurze Verbindung in die Lämershagener Straße dreispurig erfolgen soll. Er erinnere sich, dass eine Haltestelle Richtung Autobahn geplant sei. Der Dienstleistungsbereich liege auf der anderen Straßenseite. Für die Fußgänger sei aber keine Querungshilfe vorgesehen. An der Abbiegung zu Mc Donalds sollte auch eine Insel für Fußgänger vorgesehen werden.

Herr Nolte bittet zu berücksichtigen, dass an der Kreuzung zum großen Teil Wirtschaftsverkehre in das aktivierte Industriegebiet stattfinden. Die LKW stehen häufig mehrere Ampelschaltungen an der Kreuzung. Kleinere Fahrzeuge suchen sich daher Wege durch Nebenstraßen. In Sennestadt halte man es für sehr wichtig, dass diese Kreuzung ertüchtigt wird. Die Planung habe schon sehr lange gedauert und die Anwohner leiden unter den Ausweichverkehren.

Herr Moss erläutert, dass natürlich die Fuß- und Radverkehre berücksichtigt wurden. Man sei im Wort gegenüber der Bezirksvertretung und den Bürgern in der Sennestadt. Diese hätten erwartet, dass in 2019 der Knotenpunkt umgebaut wird. Der Antrag auf 1. Lesung bedeute erhebliche Verzögerungen. Die Hauptarbeiten sollten in der verkehrsschwachen Sommerferienzeit durchgeführt werden. Dieses werde nicht mehr möglich sein. Ihm sei bekannt, dass dieser Ausbaubeschluss in der Sennestadt dringend erwartet werde.

Herr Nettelstroth stellt fest, dass neue Gewerbeansiedlungen wie UPS, auch zu noch mehr Verkehren geführt haben. Außerdem gebe es in Sennestadt ein neues Busdepot. Es gebe ständig erhebliche Rückstauungen und einen dringenden Handlungsbedarf. Er sehe keine Probleme mit der Stadtbahnlinie.

Herr Julkowski-Keppler sieht zwar die Dringlichkeit, die politische Reihenfolge sei aber einzuhalten. Außerdem hätten Vertreter seiner Fraktion noch Bedenken hinsichtlich der Planung. Seine Fraktion werde zur nächsten Sitzung abstimmungsbereit sein.

Für Herrn Vollmer passe die dargestellte Fußgängerquerung nicht mehr in die heutige Zeit. Es sei deutlich zu wenig Platz für die Fußgänger vorgesehen. Er erwarte ebenfalls, dass die Stadtbahnplanung mit dargestellt wird.

Herr Heißenberg äußert Bedenken hinsichtlich der Einbindung in das Radverkehrskonzept.

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 11 Umgestaltung Jahnplatz

Zu Punkt 11.1 Umgestaltung des Jahnplatzes-Sachstand

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9559/2014-2020

Frau Wahl-Schwentker findet den Zeitplan sehr ambitioniert und fragt, ob Zeitpuffer eingeplant sind. Weiter möchte sie wissen, ob Kosten auf die Stadt zukommen, wenn keine pünktliche Fertigstellung erfolgt.

Herr Moss bestätigt, dass alles unternommen wird, um die Zeitachse einzuhalten.

Auf Nachfrage von Herrn Franz teilt Herr Moss mit, dass das auf Seite 3 dieser Vorlage angesprochene Ergebnis der Simulation zur Entzerrung der Bushaltestellen noch nicht vorliegt. Diese Entzerrung sei ein Wunsch von moBiel gewesen. Seitens der Stadt habe man Bedenken, dass es zu erheblichen Rückstauungen für den Individualverkehr kommt. Das Ergebnis der Simulation soll in der politischen Arbeitsgruppe und im nächsten Ausschuss vorgestellt werden.

Herr Julkowski-Keppler bittet zu bedenken, dass mit dem neuen Nahverkehrsplan perspektivisch mehr Busse auf dem Jahnplatz fahren. Man müsse auch die Wegestrecken zum Umsteigen oder zur Stadtbahn im Blick behalten. Die Verlagerung der Bushaltestellen zu Thalia sehe seine Fraktion positiv, weil es die Bushaltestellen eher zusammenführt. Das Kopenhagener Modell führt den Radverkehr zwischen Wartebereich und Einstiegsbereich. Es beinhaltet auch ein anderes Niveau der Verkehrsflächen, z.B. ein abgesenkter Radweg. Dieses habe die Konsequenz, dass Wartende an den Bushaltestellen den Radweg nicht als Wartebereich wahrnehmen und den Radweg freihalten. Man müsse hier überlegen, wie man die Barrierefreiheit sicherstellen könne. Der Beidrichtungsradweg an der Nordseite der Alfred-Bozi-Straße finde im Hinblick auf das geplante Fahrradparkhaus Zustimmung in seiner Fraktion. Wenn dieser dort nicht entsteht, würden vermutlich die Radfahrer hier vielfach illegal falsch fahren.

Für Herrn Nettelstroth steht nach Durchsicht der Vorlage fest, dass man sich von der Illusion verabschieden könne, dass der Jahnplatz mal ein Platz mit großer Aufenthaltsqualität werde. Es handele sich um einen Verkehrsplatz. Grundsätzlich müsste mehr Zeit vorhanden sein, um sich besser gestalterisch mit dem Jahnplatz beschäftigen zu können. Mit der Neugestaltung müsse man sicherlich die nächsten 25 Jahre leben. Die Projektgruppe zur Umgestaltung des Jahnplatzes habe sich mehrere Stunden mit Detailfragen beschäftigt. Vor dem Hintergrund das durch die Neueinrichtung der Bushaltestellen vor Sport Scheck dort mit erhöhtem Fußgängeraufkommen zu rechnen ist, halte er es für völlig unangebracht, dort einen Beidrichtungsradweg anzulegen. Auch dürfe man nicht den Radverkehr fahren lassen, wenn die Passanten von der Altstadt in die Neustadt queren. Wenn man über eine Vertiefung für Radwege nachdenke, dann habe man den Widerspruch zur Barrierefreiheit. Auch die Hochbeete und die mobilen Bäume müsse man sich konkreter ansehen. Er erwarte, dass in der nächsten Projektgruppensitzung die offenen Fragen abgearbeitet werden.

Herr Vollmer sieht viele Probleme in der ÖPNV-Gestaltung. Derzeit fahren täglich 900 Busse über den Jahnplatz, zukünftig können es 1.100 – 1.200 Busse sein. Außerdem erhalte man eine auseinandergerissene und damit verschlechterte Umsteigesituation auf dem Jahnplatz. Von moBiel fahren nur 6 Buslinien über den Jahnplatz, aber 8 oder 9 Regionalbuslinien. Die meisten Regionalbuslinien fahren eigenwirtschaftlich. Er frage, was passiere, wenn die Busse ihre Fahrpläne nicht mehr einhalten können, weil sie an den Haltestellen zum vorderen Einstiegspunkt vorfahren müssen. Der 2. Bus muss also warten, bis der 1. Bus abgefahren ist. Die meisten Fahrgäste der Regionalbuslinien fahren zum Hauptbahnhof und müssen da einen Anschluss sicherstellen. Wenn dieser Anschluss dann nicht mehr erreicht wird, habe er die Sorge, dass die eigenwirtschaftlichen Regionalbuslinien dann wegen der Verspätungen von den Fahrgästen zu Zahlungen herangezogen werden.

Herr Julkowski-Keppler weist darauf hin, dass es heute schon diese Vorfahrt der Busse zum Haltepunkt gebe. Er verstehe daher nicht, wo das Problem liegen soll. Insgesamt sei es ein Platz, auf dem alle Verkehrsarten vorhanden sind. Man könnte das Problem entzerren, in dem man den MIV herausnehme. Seine Fraktion habe auch entschieden, dass der MIV zukünftig über den Jahnplatz geführt werden soll und man müsse daher jetzt überlegen, wie dieses zu regeln sei. Man brauche Mut und Kreativität dafür. Er sehe, dass man auf einem guten Weg sei.

Herr Winkelmann bittet, die behinderten und blinden Menschen nicht zu vergessen. Gerade bei der Dichte des Verkehrs auf dem Jahnplatz seien diese besonders betroffen.

Herr Nettelstroth stimmt Herrn Winkelmann zu. Er sehe Probleme für Menschen mit Behinderungen durch die Entzerrung der Haltestellen und die damit verbundenen weiteren Wege. Außerdem sei es unzumutbar, wenn man aus einem Bus aussteige und dann auf Radverkehr aus beiden Richtungen achten müsse.

Herr Heißenberg schlägt vor, über langsamere Geschwindigkeiten für den MIV und den Radverkehr nachzudenken.

Herr Julkowski-Keppler bittet, dass größere Detailansichten von den Haltestellenbereichen für die Diskussionen in den Fraktionen und Gruppen zur Verfügung gestellt werden.

Herr Moss teilt zum Verfahren mit, dass alle Fragestellungen zunächst in der Arbeitsgruppe beantwortet und vorberaten werden und dann erst in diesen Ausschuss gehen. Die Vorlage heute sei lediglich ein Sachstandsbericht gewesen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 11.2 BI - CYCLE Fahrradparkhaus unter dem Jahnplatz

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9531/2014-2020

Herr Fortmeier teilt mit, dass man sich für heute auf eine 1. Lesung verständigt habe.

Herr Moss stellt das Vorhaben und die einzelnen möglichen Varianten vor.

Die Präsentation ist ins Ratsinformationssystem eingestellt.

Herr Julkowski-Keppler kann sich auch vorstellen, dass dort Menschen ihr Rad abstellen, die in der Innenstadt arbeiten. Er frage, ob es Überlegungen gebe, Geschäfte und Betriebe für Kooperationen anzusprechen.

Herr Moss verweist auf die Vorlage, dass verschiedene Zonen für Tages- und Wochenparker eingerichtet werden. In den Niederlanden werde häufig solch ein Parkhaus als Service angeboten. Wer eine Wochen- oder Monatskarte für den ÖPNV habe, dürfe sein Rad dann kostenlos in einem Fahrradparkhaus abstellen.

Auf Nachfrage von Herrn Frischemeier teilt Herr Moss mit, dass bei einem Parkdeck für Autos der Stellplatz zwischen 13.000 € und 15.000 € kostet. Für einen Tiefgaragenstellplatz beginnen die Kosten bei 35.000 €.

Herr Heißenberg fragt nach den Betriebskosten für ein solches Parkhaus.

Herr Moss antwortet, dass es sich hier zum großen Teil um Reinigungs- und Personalkosten und Aufwand für Energie handelt. Zu den Personalkosten empfehle er sich die Internetseite des Fahrradparkhauses Utrecht anzusehen, die es auch in deutscher Sprache gebe. Dort werden bei 12.500 Stellplätzen 40 Beschäftigte eingesetzt. Man habe daraus noch eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme gemacht.

Frau Wahl-Schwentker hat die Sorge, dass das Fahrradparkhaus am Bedarf vorbeigeplant sein könnte. Der Bedarf am Bahnhof für ein solches Parkhaus sei einleuchtend. Die Frage sei, ob es am Jahnplatz einen Bedarf gebe. Das Schöne für Radfahrer sei doch, dass man sein Rad bis zum Geschäft mitnehmen könne. Daher die Frage, ob Radfahrer bereit sind, ihr Rad so weit weg von den Geschäften zu parken. Eigentlich könne man Fahrräder kostenlos abstellen. Fraglich ist daher, ob man bereit ist für das Parken eines Fahrrades zu zahlen.

Herr Nettelstroth bittet zu berücksichtigen, dass zu den Baukosten je Stellplatz noch die Immobilienpreise hinzukommen. Er denke schon, dass Bedarf nach einer Möglichkeit bestehe, ein hochwertiges Rad sicher abzustellen. Man müsse nur auch berücksichtigen, dass ein betriebliches Defizit zu erwarten ist. Er erwarte hierzu für die weitere Diskussion noch Hinweise. Ihn würde interessieren, wie ein Preismodell für ein solches Fahrradparkhaus aussehen könnte. Die Nutzung für ein solches Parkhaus hänge auch davon ab, wie oben an den Einkaufsstraßen die Möglichkeiten zum Fahrradparken aussehen. Wenn noch weitere Fahrradbügel aufgestellt werden, wird niemand das Fahrradparkhaus nutzen. Im Moment sei das Fahrradparken in Bielefeld noch unauffällig. In den Niederlanden z.B. seien manche Plätze gar nicht zu nutzen, weil dort Unmengen von Rädern abgestellt sind. So etwas wolle man in Bielefeld nicht. Es gebe jetzt ein enges Zeitfenster und man müsse überlegen, ob man es möchte. Wenn der Jahnplatz umgestaltet wurde, dann werde es schwierig.

Herr Julkowski-Keppler ist der Auffassung, dass das Fahrradparkhaus bei einer Realisierung hochattraktiv werden müsse. Wichtig sei, dass es dann Personal im Fahrradparkhaus gebe, dass man ansprechen könne. Man müsse dann bereit sein, dafür Geld in die Hand zu nehmen. Es sei ein Gewinn für die Stadt, wenn die Menschen bereit sind mit dem Fahrrad in die Stadt zu fahren, statt mit dem Auto. Es sei bekannt, dass in Bahnhofsnähe immer der höchste Bedarf vorhanden sei. In den Niederlanden gebe es aber auch Fahrradparkhäuser die weiter vom Bahnhof entfernt liegen und auch gut angenommen werden. Wenn man mehr Fahrräder in die Stadt bekommen möchte, brauche man oberirdisch auch mehr Abstellplätze als man heute zur Verfügung habe. Man brauche aber auch mehr sichere langfristige Abstellanlagen. Seine Fraktion sei bereit im Dezember eine Entscheidung zu treffen.

Herr Heißenberg würde es begrüßen, wenn es im Fahrradparkhaus auch ein Verleihsystem für Fahrräder geben würde.

Herr Moss teilt mit, dass man sich das Fahrradparkhaus als eine Mobilitätsstation vorstellen könne. Man könne sich auch vorstellen dort Schrankwände für ein Paketausgabesystem anzubringen.

1. Lesung -

-.-.-

Bauamt

Zu Punkt 12

Vorstellung des Wohnungsmarktberichtes 2018/2019

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9420/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 13

Gewerbeflächenbedarfsprognose 2035/ Gewerbeflächenkonzept

hier:

Aktivierung gewerblicher Flächenreserven (Baustein 13) **Potenzial- und Suchräume für eine gewerbliche Entwicklung** **(Baustein 15)**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9430/2014-2020

Herr Nettelstroth teilt mit, dass seine Fraktion der Beschlussvorlage zustimmen wird. Es handele sich heute um einen Verfahrensbeschluss. Er habe den Wunsch an die Verwaltung, dass diese vertiefend darüber nachdenkt, wie schneller Flächen zur Verfügung gestellt werden können. Es seien kaum noch Flächen für Gewerbe vorhanden und die Bedarfe seien sehr groß. Es könne nur im Interesse der Stadt Bielefeld sein, dass quantitativ mehr Gewerbesteuerzahler in die Stadt kommen. Er habe die Befürchtung, dass die Bielefelder Baulandstrategie dazu führen wird, dass noch weniger Gewerbeflächen zur Verfügung stehen werden, weil die Preise für Gewerbeflächen wesentlich geringer sind, als die Preise für Wohnbauflächen.

Herr Julkowski-Keppler merkt an, dass Gewerbeflächen im Umland günstiger sind, als in Bielefeld. Es hänge mit der Attraktivität der Stadt zusammen, dass Betriebe gerne nach Bielefeld kommen. Man könne auch die Kooperationen mit Gemeinden aus dem Umland verstärken. Hier gehe es darum, den Prozess in Gang zu setzen. Er gehe davon aus, dass sich die Bezirke rege beteiligen werden, wenn es um einzelne Flächen geht.

Herrn Vollmer ist aufgefallen, dass die Verkehrsanbindung für Gewerbeflächen häufig ein Problem darstelle. Dieses hänge auch mit Straßen.NRW zusammen. In Bielefeld gebe es immer noch eine Arbeitslosigkeit von 10 %. Diese könne nur durch die Schaffung von Arbeitsplätzen beseitigt werden. Ihm fehlen konkrete Angaben zum ÖPNV-Anschluss. Wenn ein neues Baugebiet entstehe, müsse auch eine Haltestelle geschaffen werden. Im Konzept fehle ihm auch die Thematik des Schienenanschlusses. Der Ravenna-Park in Halle sei z.B. mit Schienenanschluss geplant worden.

Frau Wahl-Schwentker begrüßt, dass die Suchräume identifiziert wurden. Sie wundere sich über Nr. 2 des Beschlussvorschlages, dass die Suchräume im Naturschutzbeirat und Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz vorgestellt werden. Sie gehe davon aus, dass keine Gebiete ausgewählt wurden, die vom Umweltamt als fragwürdig angesehen werden. Man müsse jetzt starten und nicht erst in allen Gremien beraten. Sie beantrage für Nr. 2 des Beschlussvorschlages eine getrennte Abstimmung.

Herr Fortmeier verweist auf die Zuständigkeitsordnung für die Ausschüsse des Rates. Die unter Nr. 2 aufgezählten Gremien waren bisher noch nicht beteiligt gewesen. Dieses sei ein ganz normaler Vorgang.

Herr Moss erläutert, dass in dieser Vorlage auch die Komplexität zur Aktivierung von Gewerbeflächen dargestellt sei. Er hatte geplant, hierzu heute ausführlicher zu berichten. Wegen der schon sehr langen Sitzungsdauer verzichte er darauf. Er weise darauf hin, dass in dieser Vorlage und in der nachfolgenden Vorlage zum Perspektivplan Wohnen auch ausführlich die Systematik der umfangreichen Ermittlung und Bewertung der Flächen dargelegt wurde. Natürlich werde es in den Bezirken mehr um die Diskussion der Flächen gehen. Über die geeigneten Potenzialflächen werde vom Rat eine Empfehlung an die Regionalplanungsbehörde ausgesprochen. Man wisse noch nicht, ob dort die Potentialflächen für die Neuaufstellung des Regionalplans vollständig berücksichtigt werden. Er biete an, zwei Veranstaltungen durchzuführen, in denen den Bezirksvertretungen und interessierten Ausschuss- bzw. Beiratsmitgliedern jeweils die Systematik erklärt wird. Dieses sei ebenfalls effektiver für die Verwaltung, da es die Beratungen in den einzelnen Bezirksvertretungen beschleunigen würde.

Herr Nettelstroth findet die Schaffung von Suchräumen gut, weil diese ermöglichen flexibler miteinander umzugehen. Die Aufgabe müsse sein, die Bedarfe an Gewerbeflächen auch umzusetzen. Die Zahl der Auspendler habe um 4,5 % zugenommen, während die Zahl der Einpendler um 2,5 % zugenommen hat. Dieses sage aus, dass viele Menschen aus der Stadt herausfahren müssen, um zu ihren Arbeitsplätzen zu kommen. Dadurch werden auch Verkehre erzeugt. Wenn man gegensteuern möchte, müsse man sehen, dass die Arbeitsplätze in Bielefeld angeboten werden, wo man seinen Arbeitsplatz gegebenenfalls auch mit dem ÖPNV erreichen kann. Dieses müsse das Ziel sein und nicht die Vertreibung der Menschen ins Umland.

Frau Wahl-Schwentker **beantragt**, für die Beratung in den nachfolgenden Gremien eine Frist bis Ende Februar 2020 zu setzen.

Herr Frischemeier bezweifelt, dass sich Gremien vorschreiben lassen, wie lange sie zu beraten haben.

Herr Fortmeier ist allenfalls bereit mit aufzunehmen, dass der Stadtentwicklungsausschuss anstrebe, in der Sitzung am 24.03.2020 das Thema wiederaufzunehmen.

Herr Nettelstroth hält den Vorschlag von Herrn Fortmeier für richtig, dass man sich intern das Ziel setze, dass bis zur Märzsession die Ergebnisse vorliegen sollen.

Herr Fortmeier teilt mit, dass angestrebt werde, am 24.03.2020 dieses Thema wieder auf die Tagesordnung zu setzen.

Frau Wahl-Schwentker erklärt den Antrag auf getrennte Abstimmung für erledigt.

Beschluss:

1. Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Berichte zur Aktivierung gewerblicher Flächenreserven und den Potenzial- und Suchräumen für eine gewerbliche Entwicklung zur Kenntnis.
2. Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung,
 - die Potenzial- und Suchräume für eine gewerbliche Entwicklung im Naturschutzbeirat und im Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz vorzustellen, sowie in den Stadtbezirken zu beraten,
 - die Ergebnisse der Beratungen dem Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz, dem Stadtentwicklungsausschuss und abschließend dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 14

Perspektivplan Wohnen Bielefeld 2020/2035

hier Bausteine:

Entwicklung der Wohnbauflächen im FNP 2004 bis 2017

Angebotsanalyse der Siedlungsreserven im FNP und Regionalplan

Potenzial - und Suchräume Wohnen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9431/2014-2020

Herr Fortmeier verweist auch auf die Diskussion zu TOP 13 (Gewerbflächenbedarfsprognose 2035/Gewerbflächenkonzept) und teilt mit, dass angestrebt werde, am 24.03.2020 das Thema wieder auf die Tagesordnung zu setzen.

Beschluss:

1. Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Sachstand zu den Bausteinen des Perspektivplans Wohnen 2020/2035 zur Kenntnis.
2. Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung,
 - a) die Potenzial- und Suchräume Wohnen im Naturschutzbeirat und im Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz vorzustellen,

- b) den Sachstand zu den Bausteinen des Perspektivplans Wohnen 2020/2035 den Stadtbezirken vorzustellen und auf der Grundlage der Ergebnisse der Verwaltung Empfehlungen für Priorisierungen kurzfristig zu entwickeln-der derzeit vorhandener Reserven auszusprechen,
- c) die Potenzial- und Suchräume Wohnen in den Stadtbezirken zu beraten und
- d) die Ergebnisse der Beratungen dem Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz, dem Stadtentwicklungsausschuss und abschließend dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 15 Bauleitpläne Brackwede

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 16 Bauleitpläne Dornberg

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 17 Bauleitpläne Gadderbaum

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 18 Bauleitpläne Heepen

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 19 Bauleitpläne Jöllenbeck

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 20 Bauleitpläne Mitte

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 21 Bauleitpläne Schildesche

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 22 Bauleitpläne Senne

Zu Punkt 22.1 1. Änderung "Einzelhandel Windelsbleicher Straße/Friedrichsdorfer Straße" des Bebauungsplanes Nr. I/S 48 „Breipohls Hof“ für einen Teilbereich westlich der Windelsbleicher Straße, nördlich der Friedrichsdorfer Straße und südöstlich der Straße Am Erdbeerfeld und 248. Änderung des Flächennutzungsplanes "Sonderbaufläche großflächiger Einzelhandel Breipohls Hof" im Parallelverfahren
- Stadtbezirk Senne -
- Entwurfsbeschluss
- Beschluss zur Durchführung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligungen gemäß §§ 3 (2), 4 (2) BauGB

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9394/2014-2020

Frau Schrader **beantragt**, heute eine **1. Lesung** durchzuführen. Nach den Leitlinien für großflächigen Einzelhandel soll hier ein Sondergebiet ausgewiesen werden. Vor dem Hintergrund, dass Wohnraum fehle, sei dieses nicht nachvollziehbar. Wenn man ein Kerngebiet ausweisen würde, würde dieses eine viel höhere Vielfalt an Nutzungen zulassen.

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 23 Bauleitpläne Sennestadt

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 24 Bauleitpläne Stieghorst

- keine -

-.-.-

