

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 05.05.2020

Tagungsort: Großer Saal im Neuen Rathaus

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 20:00 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Lange

Herr Nettelstroth

Herr Nolte, Stellv. Vorsitzender

Frau Steinkröger

Herr Strothmann

SPD

Herr Fortmeier, Vorsitzender

Herr Franz

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Gorny

Herr Julkowski-Keppler

Bielefelder Mitte

Frau Pape

FDP

Frau Binder

Die Linke

Herr Vollmer

Beratende Mitglieder

Beirat für Behindertenfragen

Herr Winkelmann, bis 19:45 Uhr, TOP 10

Lokaldemokratie in Bielefeld

Herr Gugat

Bürgernähe/Piraten

Herr Heißenberg

Von der Verwaltung

Herr Moss	Beigeordneter Dezernat 4
Frau Thiede	Dezernat 4
Herr Imkamp	Dezernat 4
Herr Lewald	Amt für Verkehr
Herr Beck	Bauamt
Herr Herjürgen	Bauamt

Gäste

Herr Drees	für den Beirat für Stadtgestaltung, TOP 28.1
Herr Homburg	Planungsbüro Envue Homburg Licht GmbH, TOP 6

Zuhörer/-innen in nichtöffentlicher Sitzung:

Herr Strahlke	Geschäftsführung FDP-Ratsgruppe
---------------	---------------------------------

Schriftführung

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

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Fortmeier begrüßt die Anwesenden zur 62. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde. Alle Vorgaben der gestrigen Sitzung des Ältestenrates konnten umgesetzt werden. Die Fraktionen von SPD und Bündnis90/Die Grünen nehmen in Fraktionssollstärke an der Sitzung teil.

Zur Tagesordnung teilt er mit, dass keine Veränderungen vorgesehen sind. Mit dem Nachversand habe es die Aufnahme des TOP 10 (Dritter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld - Vorlaufmaßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV) gegeben. Für diesen TOP sei für heute eine 1. Lesung vorgesehen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden -

Beratungsfolge: 28, 20, 21, 22, 25, 27, 28, 1, 2, 3, 4ff.

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschriften über die Sitzungen des Stadtentwicklungsausschusses

Zu Punkt 1.1 Niederschrift vom 28.01.2020

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 28.01.2020 (Nr. 58) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 1.2 Niederschrift vom 03.03.2020

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 03.03.2020 (Nr. 60) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 1.3 Niederschrift vom 24.03.2020

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 24.03.2020 (Nr. 61) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- einstimmig bei vier Enthaltungen beschlossen -

Zu Punkt 2 Mitteilungen

Zu Punkt 2.1 Abrechnungen nach KAG

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10623/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 2.2

Bundesweite Verkehrszählung 2020

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

Im Jahr 2015 hat auf dem Stadtgebiet Bielefeld eine umfangreiche Verkehrszählung stattgefunden. Diese bundesweite Verkehrszählung findet alle fünf Jahre im Auftrag des Landesbetriebes Straßen NRW, auch an Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, statt. Die DTV- Werte für Autobahnen und Bundesstraßen wurden von der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht. (Internetadresse: <https://www.bast.de>).

Die Stadt Bielefeld war an der Zählung beteiligt und ermittelte das Verkehrsaufkommen an innerstädtischen Straßen. Aus den ermittelten sechs bzw. acht Einzelergebnissen pro Zählstelle wurde die jeweils durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) festgelegt. Die Daten flossen in das bundesweite Ergebnis ein.

Die Zählergebnisse dienen der Stadt Bielefeld sowie den anderen Straßenbaulastträgern als wichtige Grundlage für die Straßenplanung sowie die Planung von Lichtsignalanlagen, Kreisverkehren und anderen verkehrsbeeinflussenden Einrichtungen. Die Zählergebnisse werden auch für die Eichung und Weiterentwicklung des von der Stadt Bielefeld angewendeten Verkehrsmodells genutzt. Zusätzlich zu den turnusmäßigen Zählungen gibt es auch an einzelnen Punkten Dauerzählstellen. Seit 1965 werden alle fünf Jahre auf allen Abschnitten der Straßen des überörtlichen Verkehrs die Fahrzeuge gezählt. Das geschieht elektronisch per Kameras oder per Handzählung durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW. Die Zählungen erfolgen nach bundesweit einheitlichen Richtlinien. Es werden nur Fahrzeuge gezählt, keine Kennzeichen erfasst. Die Zähler halten insgesamt sieben verschiedene Fahrzeugarten per Strichliste fest. Fahrräder, Motorräder, PKWs, Busse, Lieferwagen; Lastwagen und Lastzüge.

Über die turnusmäßig anstehende Straßenverkehrszählung 2020 hatte das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit Erlassschreiben vom 10. Oktober 2019 informiert und gleichzeitig die Beteiligung der Stadt Bielefeld daran angeregt. Dieser Anregung ist die Stadt Bielefeld zwischenzeitlich gefolgt und hat ihre Beteiligung zugesichert.

Angesichts der aktuellen Covid-19-Pandemie ergibt sich eine gegenüber den Richtlinien für die

Straßenverkehrszählung im Jahr 2020 (Zählzeitraum April bis Oktober 2020) auf den Bundesfernstraßen veränderte Termsituation. Die Zählung selbst ist Teil einer europaweiten Erhebung.

Unter der Voraussetzung, dass der Verkehr zu Zählbeginn repräsentativ ist, wurden die verschiedenen Optionen - reduzierte Zählung ausschließlich im zweiten Halbjahr 2020, zusätzliche Zählung im ersten Halbjahr 2021 und Verschiebung der gesamten Straßenverkehrszählung auf das Jahr 2021 - geprüft. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile aller Möglichkeiten, ist man im Ministerium zu dem Schluss

gekommen, dass die Durchführung der Straßenverkehrszählung auf das Jahr 2021 verschoben wird.
Weitere Informationen werden vom Ministerium zu gegebener Zeit erfolgen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 2.3 Sanierung der DB- Brücken Von- der- Recke- Straße

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

Die Öffnung der Von- der- Recke Straße nach Abschluss der Brückensanierungsarbeiten wird sich nochmals auf Ende Juli / Anfang August verzögern. Neben den noch ausstehenden Kanal- und Straßenbauarbeiten sind noch Anpassungsarbeiten an den Versorgungsleitungen vorzunehmen. Die Maßnahme wird aufgrund der anstehenden Hauptarbeiten am Jahnplatz mit Nachdruck verfolgt.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 2.4 Sachstand der Stadtbahnverlängerung nach Hillegossen in Zusammenhang mit der Entwicklung der Catterick Kaserne

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

Die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 oder 3 nach Hillegossen ist maßgeblich mit der zukünftigen Nutzung des ehemaligen Kasernengeländes an der Detmolder Straße (Catterick Kaserne) verknüpft, da durch eine mögliche zukünftige Wohnnutzung große Fahrgastpotentiale generiert werden können, die direkten Einfluss auf die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Verlängerung haben. Aufgrund der aktuell unklaren Situation bezüglich einer zukünftigen Nutzung der Catterick Kaserne wurde die Planung daher vorübergehend unterbrochen. Sobald verbindliche Informationen über die zukünftige Nutzung vorliegen, wird die Planung zur Verlängerung der Stadtbahn nach Hillegossen wiederaufgenommen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3 Anfragen

Zu Punkt 3.1 Ertüchtigung Kreuzstraße für die Vamos Stadtbahnwagen; Anfrage die Linke vom 17.03.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10610/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Kann die Streckenführung der Linie 1 über die Kreuzstraße für den Vamos ertüchtigt werden, ohne auf die Fahrspuren des MIV zugreifen zu müssen?

Herr Lewald teilt mit, dass die Verwaltung keine neue Beantwortung dieser Anfrage vorlegen könne. Für die Sitzung am 03.03.20 wurde eine Antwort eingereicht. Eine andere Antwort sei nicht möglich.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.2

Haltestellen auf Jahnplatz, Zuordnung der Buslinien; Anfrage die Linke vom 17.03.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10611/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wie ist die Zuordnung der Buslinien zu den geplanten Haltestellen in Zukunft auf dem umgebauten Jahnplatz, und zwar die konkrete Zuordnung aller auf dem Jahnplatz haltenden Buslinien?

Zusatzfrage. Wie ist die Zuordnung nach dem neuen Nahverkehrsplan?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Die Zuordnung der Haltestellenpositionen für einzelne Linien erfolgt auf der Grundlage des Fahrweges bis zum Jahnplatz und des weiteren Linienverlaufs. Daraus ergeben sich die Notwendigkeiten, mehrere Linien an einer Position zusammenzufassen, für den Fall, dass diese gemeinsam ein Zielgebiet bedienen. Die Betrachtung erfolgt nach Fahrtrichtung getrennt.

Haltestelle Jahnplatz in Fahrtrichtung West

Richtung Alfred-Bozi-Straße/ Adenauerplatz (vor Mc Donalds (MD), vor Sportscheck, in der Herforder Straße und ggf. Friedrich-Verleger-Straße)

Linie 21/ 61/ 62 (alle 15 Minuten): *die Linie 21 fährt heute aus Richtung Heeper Straße über Friedrich-Ebert-Straße zum Jahnplatz. Die Linien 61 und 62 starten am Hauptbahnhof und erreichen den Jahnplatz über Willy-Brandt-Platz und Herforder Straße. Einmal pro Stunde fährt die Linie 21 zusammen mit den Linien 61 und 62 im 15-Minuten-Takt weiter in Richtung Stapenhorststraße. Diese Fahrten sind an einer Haltestellenposition zu bündeln. Diejenigen Fahrten der Linie 21 die nicht nach Werther fahren, enden an der Kunsthalle. Für diese ist eine beliebige Haltestellenposition (ggf. zusammen mit Linie 22) denkbar, da es sich praktisch nur um aussteigende Fahrgäste handelt.*

Im Entwurf des Nahverkehrsplans ist eine Entkopplung der Linie 21 von Heepen und der stündlichen Weiterführung angedacht. Alle Fahrten nach Werther sind aber auch zukünftig an einer Halteposition (bspw. vor MD oder Sportscheck) zu bündeln.

Linie 22 (alle 20 Minuten): die Linie 22 fährt aus Richtung Heeper Straße über Friedrich-Ebert-Straße zum Jahnplatz und weiter in Richtung Adenauerplatz. Die Haltestellenposition kann beliebig gewählt werden. Die an der Kunsthalle endenden Fahrten der Linie 21 können zusammen mit der Linie 22 halten. Falls die Linienführung über Friedrich-Ebert-Straße (Busspur gegen die Einbahnstraße) erfolgen sollte, ist eine Haltestelle im Bereich vor MD erforderlich.

Linie 23 (alle 30 Minuten): die Linie 23 fährt aus Richtung Werner-Bock-Straße über Friedrich-Ebert-Straße und endet am Jahnplatz. Dafür ist eine Haltestellenposition im Bereich Haus der Technik (HdT) / Friedhof erforderlich. Ggf. sollte eine Standzeit von ein paar Minuten (Wendezeit) möglich sein. Zu gewissen Zeiten wird die Linie 23 derzeit mit der Linie 28 verknüpft. Die Linie 28 startet am Jahnplatz. In diesem Fall kann eine beliebige Position ausgewählt werden, bzw. es gilt die Position der Linie 28.

Linie 24 (alle 20/ 30 Minuten): die Linie 24 fährt aus Richtung Werner-Bock-Straße über Friedrich-Ebert-Straße zum Jahnplatz und weiter in Richtung Adenauerplatz, Johannistal. Die Haltestellenposition kann beliebig gewählt werden.

Linie 25/ 26 (alle 10 Minuten): Die Linien verkehren aus Richtung Werner-Bock-Straße über Friedrich-Ebert-Straße zum Jahnplatz. Beide Linien müssen zusammen an einer Position halten, da diese aufeinander abgestimmt sind. Diese kann (mit Ausnahme der Friedrich-Verleger-Straße) beliebig gewählt werden.

Linie 27 (alle 30 Minuten): Eine beliebige Position (mit Ausnahme der Friedrich-Verleger-Straße) kann gewählt werden.

Linie 28 (alle 30 Minuten): die Linie startet am Jahnplatz in Richtung Adenauerplatz. Zu gewissen Zeiten wird die Linie 28 mit der Linie 23 betrieblich verknüpft. Diese gemeinsame Position kann grundsätzlich beliebig gewählt werden, bzw. es ist auf die Position der Linie 23 zu achten.

Linie 29 (alle 20/30 Minuten): die Linie 29 fährt aus Richtung Heeper Straße über Friedrich-Ebert-Straße zum Jahnplatz und weiter in Richtung Adenauerplatz. Die Haltestellenposition kann beliebig gewählt werden. Falls die Linienführung über Friedrich-Ebert-Straße (Busspur gegen die Einbahnstraße) erfolgen sollte, ist eine Haltestelle im Bereich vor MD erforderlich.

Linie 48/ 88 (ca. alle 60 Minuten): Grundsätzlich kann die Haltestellenposition beliebig gewählt werden. Eine Zusammenlegung zu einer gemeinsamen Haltestelle mit der Linie 88 ist allerdings sinnvoll, da beide Linien in Richtung Steinhagen verkehren (haben unterschiedliche Linienwege und sind fahrplanmäßig nicht aufeinander abgestimmt).

Linie 52 (an Schultagen, 1 Fahrt/Tag): die Linie 52 fährt aus Richtung Heeper Straße über Friedrich-Ebert-Straße zum Hauptbahnhof. Eine Haltestellenposition (nur Ausstieg) in der Friedrich-Ebert-Straße, derzeit Jahnplatz Nord, ist erforderlich.

Linie 80.2/ 83 (8 Fahrten/ Tag): Grundsätzlich kann die Haltestellenposition beliebig gewählt werden. Da am Nachmittag bei einigen Fahrten eine zeitliche Abstimmung unter den Linien vorhanden ist und beide Linien nach Verl fahren, sollten diese beiden Linien eine gemeinsame Position bekommen.

Linien 87/ 95 (alle 30 Minuten): Grundsätzlich kann die Haltestellenposition beliebig gewählt werden. Da beide Linien aufeinander abgestimmt sind, bekommen sie eine gemeinsame Position.

Linie 157/ 158 (an Schultagen, 2 Fahrten/ Tag): Es ist eine beliebige Haltestellenposition möglich. Derzeit ist zu beachten, dass die Fahrten zeitgleich stattfinden. Beide Linien haben einen gemeinsamen Linienweg bis Dornberg Bürgerzentrum.

350/ 351 (alle 30 Minuten) und 369 (alle 30 Minuten): Eine gemeinsame Haltestellenposition (nur Ausstieg) in der Friedrich-Ebert-Straße, derzeit Jahnplatz Nord, ist erforderlich, um den Linienfahrweg zum Hbf aufrecht zu erhalten.

Haltestelle Jahnplatz in Fahrtrichtung Ost/ Hbf

Richtung Kesselbrink (vor Thalia, Café Europa, Alter Friedhof)

Linie 21/ 22 (alle 10 Minuten): Die Haltestellenposition kann beliebig gewählt werden. Da beide Linien aufeinander abgestimmt sind, ist eine gemeinsame Position erforderlich. Wegen der gemeinsamen Führung mit Linie 29 bis Lohbreite, ist es sinnvoll diese Linien an einer Position halten zu lassen. In der SVZ startet die Linie am Jahnplatz. Es sind dann Wendefahrten von Friedrich-Ebert-Straße, Herforder Straße in Richtung Heeper Straße zu beachten. Diese Fahrten benötigen eine Position vor dem Alten Friedhof. Eine einheitliche Regelung für alle Fahrten wird zukünftig angestrebt (heute werden tagsüber und in der SVZ unterschiedliche Haltestellenpositionen angefahren).

Linie 23 (alle 30 Minuten): Falls die Linie 23 am Jahnplatz wendet, ist eine Haltestellenposition im Bereich Alter Friedhof erforderlich. Ggf. sollte eine Standzeit von ein paar Minuten (Wendezeit) möglich sein. Zu gewissen Zeiten wird die Linie 23 derzeit mit der Linie 28 verknüpft. Die Linie 28 endet am Jahnplatz. In diesem Fall kann eine beliebige Position ausgewählt werden, bzw. es gilt die Position der Linie 28. Es ist sinnvoll, wenn betrieblich möglich, beim Übergang von der Linie 28 die Haltestellenposition zusammen mit den Linien 24 und 25/ 26 zu legen (gemeinsamer Linienweg bis Seidensticker Halle).

Linie 24 (alle 20/ 30 Minuten): Die Haltestellenposition sollte gemeinsam mit der Linie 25/ 26 gewählt werden, da ein gemeinsamer Linienverlauf zur Seidensticker Halle und Bleichstraße besteht.

Linien 25/ 26 (alle 10 Minuten): Da beide Linien aufeinander abgestimmt sind, halten sie zusammen an einer Position. Diese sollte zusammen mit der Linie 24 gewählt werden, da es einen gemeinsamen Linienverlauf zur Seidensticker Halle und Bleichstraße gibt.

Linie 27 (alle 30 Minuten): Eine beliebige Position kann gewählt werden.

Linie 28 (alle 30 Minuten): Es wird eine Position als Ausstiegshaltestelle benötigt. Zu gewissen Zeiten wird die Linie 28 mit der Linie 23 betrieblich verknüpft. Die Position kann grundsätzlich beliebig gewählt werden, bzw. es ist auf die Position der Linie 23 zu achten.

Linie 29 (alle 20/ 30 Minuten): Die Haltestellenposition kann beliebig gewählt werden. Wegen der gemeinsamen Führung mit Linie 21/ 22 bis Lohbreite, ist es geplant diese Linien an einer Position halten zu lassen.

Linie 48 (ca. alle 60 Minuten), 61/ 62 (alle 15/ 30 Minuten), 80.2 (3 Fahrten/ Tag), 83 (5 Fahrten/ Tag), Linie 87/ 95 (alle 30 Minuten), Linie 88 (alle 60 Minuten): Am Jahnplatz wird eine Position als Ausstiegshaltestelle benötigt. Die Haltestelle kann so angeordnet werden, dass eine Weiterfahrt zum Hbf direkt über die Herforder Straße erfolgen kann. Die Fahrt über Kesselbrink ist nicht zwingend erforderlich.

Linien 31, 157, 158 (an Schultagen, je 1 Fahrt/ Tag): die Linien 31, 157 und 158 fahren aus Richtung Stapenhorststraße und Oberntorwall zum Jahnplatz und enden dort. Es wird eine Ausstiegshaltestelle benötigt.

Linie 52 (an Schultagen, 1 Fahrt/ Tag), Linie 196 (an Schultagen, 1 Fahrt/ Tag), Linien 350/ 351 (alle 30 Minuten), Linie 369 (alle 30 Minuten): Aufgrund des Anfahrweges aus Richtung Herforder Straße und Weiterfahrt in Richtung Heeper Straße, werden Haltestellenpositionen in der Friedrich-Verleger-Straße vor dem Alten Friedhof benötigt. Aufgrund des gemeinsamen Linienweges der Linien 350 und 351 bis Heepen, müssen diese beiden Linien an einer Haltestelle halten.

Allgemeine Anmerkungen:

- Buslinien im dichteren Takt (alle 10, 15 oder 20 Minuten) sollten möglichst in der Nähe der Stadtbahnzugänge halten, da hier entsprechend viele Umsteiger auftreten – Minimierung der Umsteigewege. Dies könnte folgende Linien betreffen: 21/ 22, 25/ 26, 61/ 62 und ggf. 24, 29.
- Stark nachgefragte Umsteigebeziehungen zwischen einzelnen Buslinien sind nicht bekannt. Anschlüsse zwischen verschiedenen Buslinien am Jahnplatz wurden bisher nicht berücksichtigt.
- Es ist angestrebt, die Buslinien in Richtung Heeper Straße, Carl-Severing-Schulen (21/ 22, 29, 350/ 351 und 369) und in Richtung Seidensticker Halle, Werner-Bock-Straße (23, 24, 25/ 26) jeweils an einer Position zu bündeln. Ob das betrieblich sinnvoll umsetzbar ist, ist noch zu prüfen.

Die Zusatzfrage lautet: Wie ist die Zuordnung nach dem neuen Nahverkehrsplan?

Die Zuordnung der Haltestellenposition wird nach Inkrafttretens des NVP entsprechend angepasst. Da es tendenziell zu Takt- und Angebotsverdichtungen kommen wird, werden die Änderung entsprechend ausfallen.

Herr Fortmeier dankt im Namen des Ausschusses für die ausführliche Antwort.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3.3

Bauablauf und Halteverbote in der Brackweder Hauptstraße; Anfrage FDP vom 24.04.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10757/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Warum wurden auf der Hauptstraße zunächst für den gesamten Abschnitt zwischen Berliner Straße und Germanenstraße Halteverbote in den Parkbuchten mit Wirkung ab 09.04. ausgesprochen, obwohl die Bauarbeiten erst am 14.04. begonnen und dann auch nicht den gesamten Abschnitt betroffen haben?

Zusatzfrage 1:

Wie und von wem werden Sperrungen und Halteverbote im Rahmen von Baumaßnahmen auf ihre Verhältnismäßigkeit gegengeprüft, vor Allem wenn im Vorfeld gesagt wird, dass die Maßnahme „so wenige Betroffene wie möglich“ haben soll?

Zusatzfrage 2:

Was wurde im Vorfeld mit der Kaufmannschaft / den Händlern in Bezug auf einen möglichen, vorzeitigen Abbruch der Gleisbauarbeiten in Zusammenhang mit den Corona Beschränkungen besprochen?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Anfrage:

Parkverbotsschilder müssen grundsätzlich 72 Stunden vor Inanspruchnahme der Flächen aufgestellt werden, um danach im Bedarfsfall rechtsicher Falschparker abschleppen zu können. Wegen der Osterfeiertage wurden die Verbotsschilder am letzten Werktag (09.04.20) aufgestellt.

Die Parkbuchten bis zur Germanenstraße wurden zum Lagern von Materialien und Baumaschinen benötigt (Gleise, Schotter, Sand, Pflaster, Bagger, Radlader). Zusätzlich musste moBiel eine Rettungsgasse für die Feuerwehr freihalten, weshalb die Baufahrzeuge und Maschinen nachts aus dem Baufeld fahren mussten. Daher kann es sein, dass tagsüber mehrere Parkplätze frei waren.

Zusatzfrage 1:

Im Normalfall bedarf es für eine Maßnahme dieser Größenordnung eines Planungsvorlaufs von einem Jahr. Dieses Mal war für die Planung nicht einmal ein Monat Zeit. moBiel hat die gesamten Arbeiten vorgezogen, um sowohl jetzt als auch während der Sommerferien „so wenige Betroffene wie möglich“ zu haben. Das ist nach Auffassung von moBiel auch gelungen. Die Aussage bezog sich nicht auf eine einzelne Maßnahme.

Zusatzfrage 2:

moBiel hatte den Vorsitzenden der WIG, Herrn Karl-Uwe Eggert, zunächst telefonisch informiert und ihm dann in einer E-Mail vom 2. April mitgeteilt, dass angesichts der Corona-Pandemie moBiel wöchentlich prüft, ob die Fortsetzung der Baumaßnahme in der Hauptstraße geboten ist. moBiel hatte am 2. April in Aussicht gestellt, dass die Arbeiten unterbrochen werden können, sobald das „normale Leben mit geöffneten Schulen und Geschäften“ wiederhergestellt ist.

Zunächst am 16. April telefonisch und dann am 17. April per E-Mail hat moBiel die WIG darüber informiert, dass sie sich für den Weiterbau ab Montag, 20. April, entschieden hat, weil das „normale Leben“ eben noch nicht wiederhergestellt ist (Kontaktsperre), weil Schulen überwiegend weiterhin geschlossen sind und weil Geschäfte nur unter einigen Auflagen öffnen dürfen. moBiel war davon ausgegangen, dass auch in der Brackweder Hauptstraße ab Montag, 20. April, noch kein „normales Leben“ einziehen wird.

Ferner teilte moBiel mit, dass das Verkehrsunternehmen vielmehr davon ausgeht, dass es für alle Anrainer der Hauptstraße nur vorteilhaft sein kann, wenn die Restarbeiten während der Sommerferien auf zwei Wochen und einen deutlich weniger frequentierten Bereich beschränkt werden können. Denn es sei damit zu rechnen, dass in den Sommerferien die Kontaktbeschränkungen weiter gelockert sind, dann z.B. auch Gastronomen wieder öffnen dürfen. Es sei auch damit zu rechnen, dass deutlich mehr Bürger die Sommerferien zu Hause verbringen und in Ermangelung von Alternativen dann die Innenstädte und Einkaufsstrassen aufsuchen werden.

Schließlich teilte moBiel in derselben Mail mit, dass in diese sorgfältige Abwägung auch eingeflossen ist, dass die Gesamtzeit der Sanierungsarbeiten bei einem Weiterbau von ursprünglich vorgesehenen sechs auf fünf Wochen reduziert werden kann: drei bis zum ersten Maiwochenende und zwei zu Beginn der Sommerferien.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.4

Perspektivplan Wohnen;
Anfrage FDP vom 28.04.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10784/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Plant die Verwaltung eine Überarbeitung des Perspektivplans Wohnen, um zusätzliche Flächen für Wohnbebauung vorzusehen, in den nächsten Jahren zu verfolgen und bei der Regionalplanung zu berücksichtigen?

Zusatzfrage:

Mit welcher Anzahl neu genehmigter Wohneinheiten plant die Verwaltung nun ohne die Kasernenflächen jeweils in den nächsten fünf Jahren?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Nach aktuellem Kenntnisstand ist die Bundesbedarfsprüfung der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) zu den beiden Kasernenflächen „Catterick“ und „Rochdale“ noch nicht abgeschlossen. Auch eine offizielle Ankündigung bzw. Information liegt der Stadt Bielefeld nicht vor.

Auf Nachfrage wurde bislang lediglich mitgeteilt, dass für die Catterick Barracks eine temporäre (bis ca. 2024) Nutzung als Ausbildungsstätte für die Bundespolizei geprüft wird. Unklar ist in diesem Zusammenhang u.a., welche Flächen im Detail für eine solche Nutzung angedacht werden und über welchen konkreten Zeitraum diese Nutzung vorgesehen ist. Die Stadt Bielefeld befindet sich im laufenden Austausch mit der BImA, um eine schnelle Klärung herbeizuführen.

Bis die laufenden Prüfverfahren abgeschlossen sind, wird die Stadt Bielefeld den eingeschlagenen Weg der städtebaulichen Entwicklung beider Konversionsflächen weitergehen.

Die derzeit in der Beratung befindlichen Bausteine des Perspektivplan Wohnens beinhalten eine Zusammenstellung vorhandener Reserven für wohnbauliche Nutzungen im FNP, im Regionalplan und weitere sog. Potenzial- und Suchräume (PSR), die ergänzend für die Neuaufstellung des Regionalplans gemeldet werden können. Vom Regionalrat wurde der Zeithorizont inzwischen bis 2040 festgelegt. Wie mehrfach dargelegt, kann und soll die Anmeldung von Flächen zum Regionalplan zunächst bedarfsunabhängig erfolgen. Sie wurden nach städtebaulicher Eignung bewertet, eine kurzfristige Verfügbarkeit war kein Kriterium. Die als geeignet bewerteten Flächen haben ein Gesamtvolumen von ca. 700 ha brutto.

Ergebnis

Aus den dargelegten Gründen ist eine Überarbeitung der vorgelegten Bausteine des Perspektivplan Wohnens und eine Anpassung der anzustrebenden genehmigten Wohneinheiten/Jahr nicht erforderlich.

Die Verwaltung empfiehlt vor dem Hintergrund nicht auszuschließender Aktivierungshemmnisse von Flächen insgesamt aber eindringlich, alle als geeignet bewerteten ASB Reserven und PSR Flächen zur Regionalplanaufstellung anzumelden, um kommunale Handlungsspielräume für eine konkret notwendige Umsetzung von Flächen innerhalb des Zeithorizontes zu sichern.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 4

Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen

Zu Punkt 4.1

Umsetzung der Mobilitätsstrategie hier: Erstellung einer Fußverkehrsstrategie

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10420/2014-2020

Drucksachennummer: 10626/2014-2020

Zu diesem TOP hat die Fraktion die Linke einen Ergänzungsantrag (Drucks.-Nr.: 10626/2014-2020) mit folgenden Beschlussvorschlag eingereicht:

1. *Die Verwaltung berücksichtigt die bereits von den Modellstädten „Fußverkehrsstrategie“ erarbeiteten Handlungsempfehlungen und Konzepte.*
2. *Die Verwaltung prüft eine Beteiligung als Modellstadt im Rahmen der Fußwegestrategie.*

Herr Nolte erinnert, dass seine Fraktion immer ein Gesamtkonzept für Mobilität und Verkehr in Bielefeld gefordert habe. Man sehe es als falsch an, wenn ein Teil herausgenommen und als Solitär betrachtet werde, ohne zu prüfen, welche Auswirkungen auf die anderen Verkehrsteilnehmer zu erwarten seien.

Herr Julkowski-Keppler teilt mit, dass seine Fraktion der Vorlage zustimme. Im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz habe man gewünscht, dass dieses etwas schneller geschehe.

Frau Pape werde der Vorlage nicht zustimmen. Grundsätzlich sei es wichtig, die Fußgänger im Blick zu haben. Ihr erscheine das Verfahren sehr formalisiert. Eine Budgetierung sei bisher noch nicht erfolgt. Man wisse also gar nicht, über welche Beträge in welcher Größenordnung man abstimme.

Herr Vollmer halte es für richtig eine entsprechende Strategie zu entwickeln. Er halte sie sogar für überfällig. Den Ergänzungsantrag habe er gestellt um darauf hinzuweisen, dass es seit Jahren Modellkommunen gebe, von deren Erfahrungen man profitieren könne. Er bitte zu prüfen, ob es die Möglichkeit gebe, in diesen Kreis als Modellstadt aufgenommen zu werden.

Frau Binder teilt mit, dass sie im Vorfeld der Mobilitätsstrategie auch bereits den Modal Split und die Herangehensweise kritisiert habe. Sie werde heute der Vorlage als Fortführung ebenfalls nicht zustimmen.

Zunächst erfolgt die Abstimmung über den Ergänzungsantrag von der Fraktion Die Linke.

Beschluss:

1. Die Verwaltung berücksichtigt die bereits von den Modellstädten „Fußverkehrsstrategie“ erarbeiteten Handlungsempfehlungen und Konzepte.
2. Die Verwaltung prüft eine Beteiligung als Modellstadt im Rahmen der Fußwegestrategie.

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

-.-.-

Anschließend wird über den so ergänzten Beschlussvorschlag der Verwaltungsvorlage abgestimmt.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld zu erarbeiten.

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

-.-.-

Zu Punkt 4.2

Umsetzung der BYPAD - Ziele / Hier: Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems sowie Nachbewilligung von Haushaltsmitteln

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10496/2014-2020

Zu diesem TOP hat die FDP am 28.04.2020 folgenden Antrag (Ds.-Nr.: 10781/2014-2020) eingereicht:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt, der Rat beschließt:

1. *moBiel wird beauftragt, eine zweijährige Erprobungsphase (Phase I) für ein öffentliches Fahrradverleihsystem durchzuführen. Der Start der Erprobungsphase soll schnellstmöglich erfolgen, spätestens jedoch zum Start des nächsten Präsenzsemesters an der Universität Bielefeld. Sofern zum Start der Erprobungsphase noch eine epidemische Lage vorherrscht, muss die Entwicklung und Umsetzbarkeit eines ausreichenden Hygienekonzeptes (regelmäßige Desinfektion) Voraussetzung sein. Die Kosten für die Erprobungsphase werden moBiel ersetzt.*

2. *Die Verwaltung wird beauftragt, nach Ablauf eines Jahres den Erprobungsbetrieb zu evaluieren und auf der Grundlage der Ergebnisse eine Ausschreibung für ein Fahrradverleihsystem vorzubereiten. Dabei ist auch zu prüfen, welche Synergien durch den Betrieb durch moBiel erzielt werden konnten.*
3. *Die Ergebnisse der Evaluierung und die Ausarbeitung eines Gremienbeschlusses zur Ausschreibung sollen im Stadtentwicklungsausschuss spätestens im September 2021 vorgestellt werden.*

Herr Moss bittet, heute keine 2. Lesung durchzuführen, damit moBiel morgen rechtssicher mit der Phase I mit einer kleineren Menge Rädern starten könne. Diese kleinere Menge laufe über ein Verfahren, für das keine europaweite Ausschreibung erforderlich war. Für die große Marge an Rädern werde ein europaweites Ausschreibungsverfahren benötigt.

Herr Nettelstroth bittet die Aufwendungen/Erträge von Seite 5 der Vorlage noch einmal darzustellen. Die jährlichen Aufwendungen sehen eher wie die Anschaffungskosten aus. Er frage, ob keine Abschreibungszeiträume berücksichtigt wurden.

Herr Julkowski-Keppler berichtet, dass man sich im Vorfeld in anderen Städten erkundigt habe. Die angegebenen Zahlen seien die Zahlen, die man in anderen Städten genannt bekommen habe. Er habe die Hoffnung, dass man bei den kalkulierten Erträgen vielleicht etwas bessere Summen erreiche. Hier müsse man jetzt überlegen, wie man Erträge generieren könne. Auch wenn man die Kosten kritisieren mag, sie fallen nicht aus dem Rahmen. Er plädiere für einen heutigen Beschluss.

Frau Binder bezieht sich auf den Antrag der FDP und teilt mit, dass die FDP das Fahrradverleihsystem nicht stoppen wolle. Man habe jedoch Bedenken, dass aufgrund der aktuellen Situation die Zielgruppe der Studenten nicht mehr in die Evaluierung der 1. Phase passe. Der Vorschlag im Antrag sei daher, die Erprobungsphase auf zwei Jahre auszudehnen und nach einem Jahr eine Evaluierung durchzuführen. Die Befürchtung sei, dass eine Ausschreibung mit nicht relevanten Datenmaterial erfolge.

Frau Pape teilt die Bedenken von Frau Binder. Sie frage, ob die angegebenen Beträge so hoch sein müssen. Vor drei Monaten sei noch von 400.000 € und nicht von 695.000 € die Rede gewesen. Es komme ihr alles noch nicht so ganz spruchreif vor.

Herr Moss teilt mit, dass morgen 250 Räder in ein Verleihsystem gebracht werden. Die logistische Vorarbeit sei gelaufen. Dieses bekomme man nicht mehr gestoppt. Eigentlich sollte die Pilotphase zum 01.04.2020 beginnen. Man habe wegen der Coronazeit ein Agreement hinbekommen, dass diese erst morgen beginne. In anderen Städten habe man immer die Auskunft erhalten, dass man ein vernünftiges Produkt an den Start bringen müsse. Es gehe um die Qualität des Produktes. Es müssen vernünftige Räder angeboten werden und diese müssen auch gewartet und gepflegt werden. Man habe sich in anderen Städten erkundigt, was dort abgefragt wurde.

Herr Lewald erinnert, dass man vor drei Jahren in Bielefeld und anderen Städten die Sorge hatte, dass Bikesharing-Anbieter mit Rädern von minderer Qualität die Stadt überrollen. Damals seien alle einig gewesen, dass man dieses nach Möglichkeit vermeiden wollte. Letztendlich sei man davon verschont geblieben. Gemeinsam mit moBiel verfolge man das Ziel mit einem Anbieter hochwertige Qualitätsräder auf den Markt zu bringen. Dazu werden auch Pedelecs und Lastenräder gehören. Kosten in der Höhe habe man im Voraus im Haushalt nicht eingeplant. Es müsse daher eine entsprechende Nachbewilligung erfolgen. Die Kosten für die Phase II seien in der Vorlage genannt. Gemeinsam mit moBiel habe man sich Fahrradverleihsysteme in anderen Städten angesehen. Jährliche Aufwendungen von 600 € je Rad und 3.000 € je Pedelec bewegen sich am unteren Ende im Vergleich. Die kalkulierten Erträge seien sehr vorsichtig angesetzt worden. Auf der Einnahmeseite könne man noch einiges erreichen, wenn man mehr Partner in das System einwerbe.

Herr Heißenberg fragt, ob ein bestimmter Typ von Fahrrädern für ein solches Verleihsystem in der Ausschreibung vorgeschrieben werde.

Herr Moss antwortet, dass diese Möglichkeit bestehe. Er weise aber darauf hin, dass auch die guten deutschen Fahrradhersteller Rahmen aus Fernost benutzen.

Herr Nettelstroth teilt mit, dass man hochwertige Fahrräder haben möchte. Seine Fraktion habe sich das Konzept von Nextbike angesehen. Dieses basiere auf einer Vielzahl von Erkenntnissen, auch was z.B. Vandalismus angehe. Qualitätsmerkmale und guter Service sollten in der Ausschreibung vorangestellt werden. Er habe jetzt verstanden, dass in der Vorlage zunächst Kostenschätzungen genannt seien. Auf dieser Basis könne man jetzt in das Verfahren starten. Er sei sicher, dass sich ein solches System in Bielefeld gut etablieren lasse. Die Erfahrungen, die mit den Tretrollern gemacht wurden, lassen auch hier optimistisch stimmen.

Herr Fortmeier lässt zunächst über den Antrag der FDP abstimmen (Ds.-Nr.: 10781/2014-2020).

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt, der Rat beschließt:

- 1. moBiel wird beauftragt, eine zweijährige Erprobungsphase (Phase I) für ein öffentliches Fahrradverleihsystem durchzuführen. Der Start der Erprobungsphase soll schnellstmöglich erfolgen, spätestens jedoch zum Start des nächsten Präsenzsemesters an der Universität Bielefeld. Sofern zum Start der Erprobungsphase noch eine epidemische Lage vorherrscht, muss die Entwicklung und Umsetzbarkeit eines ausreichenden Hygienekonzeptes (regelmäßige Desinfektion) Voraussetzung sein. Die Kosten für die Erprobungsphase werden moBiel ersetzt.**

2. Die Verwaltung wird beauftragt, nach Ablauf eines Jahres den Erprobungsbetrieb zu evaluieren und auf der Grundlage der Ergebnisse eine Ausschreibung für ein Fahrradverleihsystem vorzubereiten. Dabei ist auch zu prüfen, welche Synergien durch den Betrieb durch moBiel erzielt werden konnten.
3. Die Ergebnisse der Evaluierung und die Ausarbeitung eines Gremienbeschlusses zur Ausschreibung sollen im Stadtentwicklungsausschuss spätestens im September 2021 vorgestellt werden.

dafür: 1 Stimme
dagegen: 14 Stimmen
Enthaltungen: 1 Stimme
- mit großer Mehrheit abgelehnt -

-.-.-

Anschließend erfolgt die Abstimmung über den Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, nach Abschluss der einjährigen Erprobungsphase (Phase I) in Zusammenarbeit mit der moBiel GmbH (moBiel) ein öffentliches Fahrradverleihsystem (FVS) zum 01.04.2021 für die Stadt Bielefeld mit den unter Punkt 4 genannten Parametern und den unter Punkt 5 genannten Kosten aufzubauen (Phase II). Die Verwaltung wird beauftragt, die rechtlichen Voraussetzungen für eine Betrauung der moBiel als Inhouse-Auftragnehmerin des FVS vom 01.04.2021 bis 30.03.2024 vorzubereiten und einen dementsprechenden städtischen Gremienbeschluss auszuarbeiten. moBiel wird die erforderlichen Leistungen eines Drittanbieters zeitnah öffentlich ausschreiben, um einen Start zum 01.04.2021 sicher zu stellen. Das durch den Betrieb des FVS entstehende Defizit bei moBiel ist durch die Stadt auszugleichen.
2. Für das Haushaltsjahr 2021 werden bei PSP 111201020001 SK 53150000 700.000€ nachbewilligt. Ein Ansatz hierfür steht im Amt für Verkehr nicht zur Verfügung. Die Deckung erfolgt im Rahmen des Jahresabschlusses 2021.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5

Anträge

Zu Punkt 5.1

Durchgängiger, schneller Radweg von Schloß Holte - Stukenbrock über Sennestadt und Brackwede bis Steinhagen; Beschluss BV Brackwede 16.01.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9949/2014-2020/1

Herr Lewald erläutert den Antrag aus der Bezirksvertretung Brackwede. Die Stadt Bielefeld und umliegende Gemeinden arbeiten in der Regiopolregion zusammen. Ein Bereich sei hierbei die über die Stadtgrenzen hinausgehende Mobilität. Der Radverkehr spiele dabei eine besondere Rolle, weil die Stadt und die beteiligten Gemeinden hier ein großes Potential für die Einrichtung von Radwegeverbindungen zwischen den Gemeinden der Regiopolregion sehen. Im Zuge der Erstellung eines Konzeptes für ein Radwegenetz in der Regiopolregion habe die Stadt Bielefeld gemeinsam mit den Partnergemeinden eine Betrachtung vorgenommen. Dieses Konzept für ein Radverkehrsnetz der Region soll in der nächsten Sitzung dieses Ausschusses vorgelegt werden. Die Gemeinde Schloß Holte-Stukenbrock sei neu in die Regiopolregion eingetreten. In diesem Zusammenhang sei der Gedanke entstanden, einen Radweg von Schloß Holte-Stukenbrock nach Steinhagen über Bielefeld zu entwickeln. Die Bezirksvertretung Brackwede möchte mit ihrem Beschluss diese Idee unterstützen. Auch die Bezirke Sennestadt und Senne wollen sich hier einbringen.

Frau Steinkröger bittet dieses Vorhaben auch in der Bezirksvertretung Senne vorzustellen, weil die Senne mit auf dieser Route von Schloß Holte-Stukenbrock nach Steinhagen liegen würde.

Herr Julkowski-Keppler schlägt vor, diesen Antrag in die nächste Sitzung zu schieben. Der Antrag könne dann zusammen mit dem Konzept für ein Radverkehrsnetz für die Region diskutiert werden.

Frau Binder bittet ebenfalls dieses Vorhaben in die nächste Sitzung zu geben, wenn das Konzept für das Radverkehrsnetz der Regiopolregion vorgestellt wird. Dann könne man sehen, wie sich diese Teilroute in das Gesamtradverkehrsnetz einfüge.

Herr Fortmeier fasst zusammen, dass der Antrag in die nächste Sitzung vertagt wird. Bis dahin soll der Beschluss der Bezirksvertretung Brackwede auch den Bezirksvertretungen Senne und Sennestadt vorgelegt werden, damit diese dazu auch ein Votum abgeben können.

- vertagt -

-.-.-

Amt für Verkehr

Zu Punkt 6

Umgestaltung des Jahnplatzes – Vorstellung Entwurfsstand Beleuchtungskonzept

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10721/2014-2020

Drucksachennummer: 10832/2014-2020

Zu diesem TOP hat heute die FDP folgenden Antrag (Ds.-Nr.: 10832/2014-2020) eingereicht:

Die Verwaltung wird beauftragt, Gespräche mit den Mittelgebern der Fördergelder für den Jahnplatzumbau zu führen, um eine Verlängerung der Förderfristen zu erreichen.

Herr Fortmeier begrüßt Herrn Homburg vom Planungsbüro Envue Homburg Licht GmbH, der den Entwurfsstand zum Beleuchtungskonzept am Jahnplatz anhand einer Power-Point-Präsentation vorstellt. *(Anmerkung: Diese Präsentation ist ins Ratsinformationssystem unter diesem TOP eingestellt. Ein Video ist auf der Internetseite der Stadt Bielefeld unter der Rubrik Umbau Jahnplatz eingestellt).*

Herr Homburg schlägt als Lösung für den Jahnplatz eine Seilüberspannung vor. Dadurch bleibe das Platzpanorama frei und es gebe keine zusätzlichen Elemente. Durch eine solche Überspannung werde eine gute Orientierung und eine hohe Flexibilität, auf die einzelnen Bedürfnisse eingehen zu können, garantiert. Das Hauptaugenmerk liege darauf, dass man die Anbindung der Bahnhofstraße an die Altstadt unterstützen möchte. Man glaube, dass es wichtig sei, diese Achse zu stärken, um den Kfz-Verkehr visuell zurückzunehmen. Ein identitätsstiftendes Element soll hinzugefügt werden, welches einen hohen Wiedererkennungswert erzeugen soll. Solche Elemente müssen auch immer eine Tagwirkung haben. Über das ausschließliche Funktionslicht hinaus müssen diese Objekte einen hohen Wiedererkennungswert haben.

Herr Gugat fragt, ob noch Sondernutzungen, wie z.B. Bühnenaufbau oder Weihnachtsbaum möglich sind, wenn es eine Seilüberspannung in 11 m Höhe gebe.

Herr Homburg bestätigt, dass es hierdurch schon Einschränkungen geben werde.

Frau Binder empfindet die Visualisierung als sehr dunkel. Sie gehe aber davon aus, dass das Licht eine höhere Intensität erhalte.

Herr Homburg erläutert, dass man einen Akzent setzen wolle, der visuell beim Durchschreiten des Raumes erlebbar werde. Die Hauptachse solle sich über den Fußboden durchziehen und durch Ringe, die über den Platz schweben als Orientierungsachse wahrgenommen werden. Auch der helle Platzbelag werde dazu beitragen, dass der Platz deutlich heller wirke.

Herr Julkowski-Keppler findet die Seilüberspannung überzeugend. Er möchte wissen, ob neben der Zuschaltung von farblichen Komponenten auch die Lichtstärke veränderbar sei.

Herr Homburg bestätigt, dass dieses möglich wäre. Man solle auch über eine Nachtabsenkung als energetische Einsparung nachdenken. Man müsse allerdings immer die Norm für die Mindestbeleuchtung im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht einhalten. Man könne auch temporär, z.B. für den Weihnachtsmarkt die Beleuchtung aufstocken oder bei gewissen Situationen einen Farbverlauf mit eingeben.

Auch für Herrn Nettelstroth mache die Überspannung Sinn. Er frage, ob die Lichtschaltung mit einem intelligenten System versehen werde, dass sich dem Umgebungslicht anpasse.

Herr Homburg antwortet, dass über den Dämmerungsschalter das Licht dynamisch zugeschaltet werde.

Herr Franz stellt fest, dass der breiter werdende Querungsbereich als Platzzentrum durch die Beleuchtung mit der Überspannungslösung betont werde. Der Verkehrsbereich mit den Haltestellen werde dann nicht so zentral wahrgenommen.

Herr Homburg ergänzt, dass es im Bereich der Haltestellenüberdachungen ein anheben des Beleuchtungsniveaus geben werde. Dieses führe zu mehr Helligkeit. In der Wahrnehmung des Raumes sollen die Unteransichten der Schirme ein Eigenleuchten bekommen. Auch das Stadtmobiliar, z.B. Bänke werden unterleuchtet, um Aufenthaltsqualität zu schaffen. Es gebe eine übergeordnete Grundausleuchtung und dazwischen werden Elemente hervorgehoben. Auch für die Jahnplatzuhr werde man eine Ausleuchtung vorsehen. Im nächtlichen Stadtraum sei diese derzeit nicht existent.

Frau Pape hält die Überspannung für eine grundsätzlich gute Lösung. Auch die Ausleuchtung der dekorativen Elemente höre sich gut an. Vor Jahren habe man über ein Beleuchtungskonzept für die Bebauung am Jahnplatz gesprochen. Sie frage, ob hier verbindende Elemente geschaffen werden sollen und ob Handlungsbedarf bestehe.

Für Herrn Homburg wäre es eine wünschenswerte Kür, wenn sich ein Gestaltungsplan Beleuchtung durchsetzen ließe. Er habe bereits einige Städte bei der Erstellung eines solchen Planes begleitet. Man könne eine Grundordnung schaffen, um ein einheitliches Erscheinungsbild zu erreichen und „Entartungen“ in der Beleuchtung zu verhindern.

Frau Binder erläutert den heute eingereichten Antrag. In der FDP herrsche Unsicherheit darüber, ob der enge Zeitplan zum Jahnplatz eingehalten werden könne. Aufgrund der aktuellen Situation wisse man nicht, ob die Unternehmen verfügbar seien und ob die benötigten Materialien geliefert werden können. Man sehe eine Möglichkeit sich etwas Zeit zu verschaffen. Auch für den Einzelhandel könnte so die Gelegenheit geschaffen werden, sich etwas zu erholen. Wenn die Baumaßnahme jetzt voranschreite bedeute dieses erneute Einschnitte für den Einzelhandel.

Herr Moss sei gerne bereit hier Gespräche zu führen, schätze diese aber als wenig erfolgversprechend ein.

Herr Julkowski-Keppler schlägt ebenfalls vor, diese Gespräche zu führen. Dem Antrag könne man zustimmen. Man suche sich nicht aus, eine Planung unter solchem Zeitdruck zu machen.

Über den Antrag der FDP fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, Gespräche mit den Mittelgebern der Fördergelder für den Jahnplatzumbau zu führen, um eine Verlängerung der Förderfristen zu erreichen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 7

Verwendung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW für das Jahr 2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10634/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat beschließt die folgende Verwendung der finanziellen Mittel aus der ÖPNV-Pauschale des Jahres 2020 (3.741.222,86 €) nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW:

- **Ca.748.000 € werden als Aufgabenträgeranteil zur Verbesserung des ÖPNV eingesetzt.**
- **Die an Verkehrsunternehmen weiterzuleitenden Mittel in Höhe von ca. 2.994.000 € 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 30.06.2021 verausgabt worden sein, erhält die moBiel GmbH die verbleibenden Restmittel als Betriebskostenzuschuss.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 8

Umbau Johannistal / Auffahrt OWD

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10691/2014-2020

Frau Binder bezieht sich auf den letzten Satz der Beschlussvorlage und fragt, warum die Baumaßnahme im Nachgang des Jahnplatzumbaus umgesetzt werden soll.

Herr Moss antwortet, dass dieser Hinweis gestrichen werden kann.

Beschluss:

Die Straße Johannistal / Auffahrt OWD ist entsprechend der beige-fügten Planung umzubauen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 9

Umbau der Heeper Straße zwischen Teutoburger Straße und Am Venn

Hier: Neuausrichtung der Planung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10737/2014-2020

Drucksachennummer: 10833/2014-2020

Zu diesem TOP wurde heute folgender Antrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke, Bürgernähe/Piraten und Lokaldemokratie in Bielefeld eingereicht (Drucksache: 10833/2014-2020):

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung, eine Entwurfsplanung auf Grundlage der Variante 3 zu erstellen. Dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- 1. Die Kreuzungen sind im Sinne einer Beschleunigung der Busverkehre zu planen.*
- 2. Die Radwege sind, wie bei der Planung zum Hochbordradweg an der Jöllenbecker Straße, als durchgängig auf einer Höhe geführter Hochbordradweg auszuführen. Absenkungen an Ausfahrten und kleineren Straßenkreuzungen sollen so vermieden werden.*
- 3. Die Kreuzungsbereiche Huberstraße / Otto-Brenner-Straße sind, wenn möglich, als „protected intersections“ zu planen.*
- 4. Der bei Variante 3 freiwerdende Raum für ruhenden Verkehr soll im Wesentlichen für attraktives Straßenbegleitgrün, mögliche Außenbereiche für die jeweiligen Geschäfte, Parkplätze bei den Geschäften für Kurzzeitparken und Radabstellanlagen genutzt werden.*
- 5. Im Bereich der Geschäfte (östlich der Bahnunterführung) sind Tempo 30 und eine bauliche Verengung, damit der Autoverkehr dort langsamer fährt, vorzusehen.*

Die Querschnittsbereiche, die eine geringere Gesamtbreite als 19,25 m ausweisen, sind als gesonderte Detailplanungen darzustellen. Die nach diesen Maßgaben erstellte Entwurfsplanung soll, nach begleitender Beratung in der AG Spuren, der BV Mitte und dem StEA zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Herr Franz teilt mit, dass seine Fraktion die Vorlage der Verwaltung sehr begrüße. Alle denkbaren und möglichen Varianten mit Blick auf eine veränderte Mobilität in dieser Stadt seien dargestellt worden. Die Schlussfolgerung der Vorlage, zu der Variante 3, finde auch die Zustimmung seiner Fraktion. Die Kooperation habe einen Ergänzungsantrag eingereicht, der sich im Wesentlichen auf die Beschleunigung der Busverkehre und eine sichere Radverkehrsführung beziehe.

Herr Nettelstroth vermutet ein Misstrauen der Kooperation gegenüber der Verwaltung, weil sie im Ergänzungsantrag sehr detaillierte Vorgaben machen. Er könne sich vorstellen, die Verwaltung mit der Variante 3 in Arbeit zu schicken und die Entwürfe dann zu diskutieren. Man müsse nicht gleich Vorgaben machen.

Herr Julkowski-Keppler freut sich, dass die Verwaltung in der Lage war, für die Heeper Straße verschiedene Planungen vorzulegen. Sie halten an dieser Stelle auch die Variante 3 für die Beste. Aus früheren Beratungen wisse man, dass die Engstellen der Straße besonders problematisch seien. Diese sollen sich daher noch einmal besonders angesehen werden. Es sei bekannt, dass im Kreuzungsbereich die Führung der Radfahrer schwierig werden könne. Die Politik möchte die im Antrag genannten Details auch vorgestellt bekommen.

Frau Binder bittet um Erläuterung, wie eine Beschleunigung des Busverkehrs zu verstehen sei. Wenn der Bus zum „Pulkführer“ werde, so sei das hemmend für den Individualverkehr.

Herr Julkowski-Keppler teilt hierzu mit, dass die Heeper Straße eine Hauptverbindungsachse für den ÖPNV sei. Für die Busbeschleunigung gehe es darum, sich die Kreuzungsbereiche planerisch anzusehen. Entscheidend sei, dass vor dem Hintergrund des neuen Nahverkehrsplanes mit noch mehr Bussen und engeren Takten, die Busse die Fahrpläne einhalten können. Der Bus soll in Kreuzungsbereichen so geschaltet werden, dass dieser sich vorne einreihen kann und sich nicht in den Stau einordnen müsse.

Herr Nettelstroth berichtet von der Heeper Straße, dass an den Bushaltestellen, die nah an einem Kreuzungspunkt liegen, sich schnell Rückstauungen bilden. Ihm wäre es lieber gewesen, wenn man statt der Vorgaben im Antrag gesagt hätte, dass die Aspekte im weiteren Verfahren geprüft werden sollen. Auf der Heeper Straße gebe es ganz unterschiedliche Breiten an den verschiedenen Stellen. Bei den Vorgaben, die jetzt gemacht werden, werde man erhebliche Konflikte mit dem ruhenden Verkehr bekommen. Wenn man sich darauf verständigen könne, den Antrag mit in die Planungsüberlegungen zu nehmen, dann könne seine Fraktion ebenfalls zustimmen. Wenn die Vorgaben zwingend sind, dann würden sie sich nur für die Vorlage aussprechen.

Herr Fortmeier schlägt vor, den Einleitungssatz wie folgt zu ändern: Dabei *sollten* folgende Aspekte berücksichtigt werden.

Herr Vollmer dankt ebenfalls ausdrücklich die Verwaltung für die unterschiedlichen Varianten und dass man sehen könne was tatsächlich an Straßenraum zur Verfügung stehe. Den Aufpflasterungen der Radwege könne er aus Verkehrssicherheitsaspekten zustimmen, weil die Autofahrer gezwungen werden, langsamer abzubiegen. Dadurch schütze man den Radfahrer. Wichtig sei ihm, dass die ansässigen Geschäfte ihre Parkplätze für die Kunden und die Anlieferung behalten.

Herr Heißenberg sieht Planungsprämissen für ein nachhaltiges Mobilitätskonzept. Er hoffe, dass keine energieverschwendenden Grabenkämpfe um jede einzelne Parkbucht ausgetragen werden. Insgesamt sei er zufrieden, weil die Möglichkeit bestehe, diesen Planungsprozess durchzuführen.

Herr Nettlestroth stellt fest, dass in der Vorlage sehr genau überlegt wurde, wie die Verkehre aussehen und was die Anforderungen seien. Es handele sich um eine Landesstraße mit bis 15.000 Fahrzeugbewegungen täglich. Der Verwaltungsvorschlag enthalte eine vernünftige Grundlage. Mit dem Formulierungsvorschlag von Herrn Fortmeier sei er einverstanden.

Zunächst erfolgt die Abstimmung über den im 2. Satz geänderten Antrag (Drucksache: 10833/2014-2020).

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung, eine Entwurfsplanung auf Grundlage der Variante 3 zu erstellen. Dabei sollen folgende Aspekte berücksichtigt werden:

1. Die Kreuzungen sind im Sinne einer Beschleunigung der Busverkehre zu planen.
2. Die Radwege sind, wie bei der Planung zum Hochbordradweg an der Jöllenbecker Straße, als durchgängig auf einer Höhe geführter Hochbordradweg auszuführen. Absenkungen an Ausfahrten und kleineren Straßenkreuzungen sollen so vermieden werden.
3. Die Kreuzungsbereiche Huberstraße / Otto-Brenner-Straße sind, wenn möglich, als „protected intersections“ zu planen.
4. Der bei Variante 3 freiwerdende Raum für ruhenden Verkehr soll im Wesentlichen für attraktives Straßenbegleitgrün, mögliche Außenbereiche für die jeweiligen Geschäfte, Parkplätze bei den Geschäften für Kurzzeitparken und Radabstellanlagen genutzt werden.
5. Im Bereich der Geschäfte (östlich der Bahnunterführung) sind Tempo 30 und eine bauliche Verengung, damit der Autoverkehr dort langsamer fährt, vorzusehen.

Die Querschnittsbereiche, die eine geringere Gesamtbreite als 19,25 m ausweisen, sind als gesonderte Detailplanungen darzustellen. Die nach diesen Maßgaben erstellte Entwurfsplanung soll, nach begleitender Beratung in der AG Spuren, der BV Mitte und dem StEA zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Anschließend stellt Herr Fortmeier den Beschlussvorschlag der Verwaltungsvorlage in der durch den Antrag geänderten Fassung zur Abstimmung.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Umsetzung der Variante 3 einschließlich der baulichen Ausführungen. Eine fortwährende politische Information wird sichergestellt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 10

Dritter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld – Vorlaufmaßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV

1. Lesung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10768/2014-2020

Herr Fortmeier weist darauf hin, dass für die heutige Sitzung eine 1. Lesung verabredet wurde und in der Junisitzung diese Vorlage erneut aufgerufen werde.

Herr Lange bittet, diese Vorlage bis zur Junisitzung auch den betroffenen Bezirksvertretungen vorzulegen. Er sehe z.B. bei der durch seinen Stadtbezirk Stieghorst verkehrenden Linie 369 eine Verschlechterung. Mit dem Feedback aus den Bezirksvertretungen könne man die Vorlage dann in der Junisitzung in diesem Ausschuss behandeln.

Herr Fortmeier habe der Vorlage entnommen, dass die Anregungen aus den Bezirksvertretungen in dieser aufgenommen wurden. Da es zeitlich nicht problematisch sei, bitte der Ausschuss die Verwaltung aus dieser Lesung heraus, die Vorlage in die betroffenen Bezirksvertretungen zu spiegeln. Eine 1. Lesung dürfe dann aber in den Bezirksvertretungen nicht möglich sein, weil der Stadtentwicklungsausschuss in seiner nächsten Sitzung darüber beschließen möchte.

Herr Julkowski-Keppler begrüßt die Vorlage, weil deutlich werde, dass die angestrebten Maßnahmen Geld kosten. Positiv habe ihn überrascht, welche Maßnahmen, auch von den Anregungen aus den Bezirken, aufgenommen wurden. Er sei gespannt auf die Rückmeldungen aus den Bezirksvertretungen zu dieser Vorlage.

Herr Nettelstroth begrüßt den Hinweis auf S. 2 oben der Beschlussvorlage, dass sich gezeigt habe, dass eine sektorale Betrachtung des ÖPNV allein keine zielführende Methodik im Sinne der Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld ist. Es mache Sinn, dass alle Konzepte zum Radverkehr, zum Fußverkehr und zum motorisierten Individualverkehr gemeinsam betrachtet werden und man so zu zielführenden Ergebnissen komme. Er hätte sich gewünscht, dass man mit dem ÖPNV-Konzept schon weiter wäre. Es sei aber alles etwas schwieriger als erwartet und werde noch Zeit kosten. Er habe Verständnis dafür, dass bestimmte Maßnahmen, die als sinnvoll und richtig angesehen werden und jetzt durch die Bezirksvertretungen noch einmal geprüft werden, auch auf den Weg gebracht werden. Dadurch könne man in naher Zukunft auch schon erste Verbesserungen erreichen.

Herr Vollmer bittet zukünftig zu beachten, dass sich ein 30-Minuten-Takt und ein 20-Minuten-Takt grundsätzlich nicht vertragen. Hier sei eine optimale Verbindung nicht möglich. Im Bahnverkehr gebe es den 60- oder 30-Minuten-Takt. Die Busverkehre müssen darauf abgestimmt werden. Dieses würde bedeuten, dass ein 20-Minuten-Takt in einen 15-Minuten-Takt geändert werden müsse. Positiv wahrgenommen habe er, dass ein Maßnahmenpaket geschnürt werde, unabhängig davon, wie es mit dem Nahverkehrsplan weitergehe. Da sich die Stadt ständig verändere und sich auch die Bedingungen verändern, würde er sich wünschen, dass einmal jährlich das Angebot geprüft und ggfs. nachjustiert werde.

1. Lesung -

-.-.-

Bauamt

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 11 Bauleitpläne Brackwede und Dornberg

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 12 Bauleitpläne Gadderbaum

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 13 Bauleitpläne Heepen

Zu Punkt 13.1 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/H 25 „Wohnen östlich der Siebenbürger Straße“ für das Gebiet im Wesentlichen östlich der Siebenbürger Straße und westlich der Grünanlage nördlich des Wellbachs im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB
- Stadtbezirk Heepen -
- Beschluss zur Änderung des Geltungsbereichs
- 2. Entwurfsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10640/2014-2020

Herr Beck teilt mit, dass es hier ein besonderer Wunsch der Bezirksvertretung Heepen gewesen sei, über die Verkehrssicherheit im Bereich der Parkplatzanlagen im südlichen und westlichen Bereich noch einmal nachzudenken. Nach der ursprünglichen Planung sollten die Stellplätze über die Gehwegflächen angefahren werden. Es bestanden dabei erhebliche Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit in der Bezirksvertretung Heepen. In der Umplanung wurde die Lage der Gehwege an die Gebäudeseite gebracht. Ausparkende Fahrzeuge gelangen nun direkt auf die Fahrbahn und müssen nicht mehr den Gehweg queren. Da die Umplanungen auf den Wirkungsbereich des Bebauungsplanes Einfluss nehmen, sei ein 2. Entwurfsbeschluss und eine erneute Offenlage erforderlich.

Beschluss:

1. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. III/H 25 „Wohnen östlich der Siebenbürger Straße“ wird gegenüber dem Aufstellungsbeschluss vom 04.03.2019 im Süden erweitert (teilweise Einbeziehung des bestehenden Fußwegs entlang der Siebenbürger Straße). 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 2. Entwurf (erneuter Entwurf) beschlossen.
3. Der Entwurf des Bebauungsplanes ist gemäß §§ 4a (3), 3 (2) BauGB mit der Begründung und den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, erneut öffentlich auszulegen. Die erneute Offenlegung ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.
4. Parallel zur erneuten Offenlegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 4a (3), § 4 (2) BauGB zu beteiligen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 14 Bauleitpläne Jöllenbeck

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 15 Bauleitpläne Mitte

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 16 Bauleitpläne Schildesche

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 17 Bauleitpläne Senne

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 18 Bauleitpläne Sennestadt

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 19 Bauleitpläne Stieghorst

**Zu Punkt 19.1 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/Hi 12 "Wohngebiet
Auf der Breede" für einen Teilbereich östlich der Fredeburger
Straße, südlich Lipper Hellweg, westlich der Selhausenstraße
im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan der Innen-
entwicklung gemäß § 13a BauGB
- Stadtbezirk Stieghorst -
Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen
Satzungsbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10603/2014-2020

Herr Fortmeier bittet mitzuteilen, warum dieser Satzungsbeschluss nicht für den Rat terminiert wurde und warum kein Votum der Bezirksvertretung Stieghorst vorliege.

Herr Beck erläutert, dass für diesen Bebauungsplan noch kein Erschließungsvertrag vorliege. Der Investor möchte Klarheit haben, ob dieser Planung so gefolgt werde. Die Bezirksvertretung Stieghorst konnte aufgrund der Allgemeinverfügung zur Eindämmung des Corona-Virus bisher nicht beteiligt werden. Es liege aber eine Stellungnahme des Bezirksbürgermeisters vor, dass diese Planung die Zustimmung in der Bezirksvertretung finde. Aus der Bezirksvertretung komme ebenfalls der Hinweis, dass dem Rat erst der Satzungsbeschluss vorgelegt werden soll, wenn ein gültiger Erschließungsvertrag abgeschlossen wurde.

Herr Fortmeier formuliert die folgende Beschlusseinleitung. Die Bezirksvertretung Stieghorst habe die Möglichkeit bis zur Ratssitzung im Juni zu diesem Satzungsbeschluss ein Votum abzugeben.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat zu beschließen, vorbehaltlich, dass der Erschließungsvertrag mit dem Investor und die Zustimmung der Bezirksvertretung Stieghorst vorliegen.

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 A 1 wird gebilligt.
2. Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit unter der Lfd. Nr. 1, 2, 3 und 4 zum Entwurf werden gemäß Anlage A 2 zurückgewiesen.
3. Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur erneuten Offenlage unter der Lfd. Nr. 1, 2 und 3 werden gemäß Anlage A 3 zurückgewiesen.
4. Den Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde (Lfd. Nr. 1.4) sowie der Stadtwerke Bielefeld GmbH zur vorhandenen Elt-Hochspannungsleitung (Lfd. Nr. 2.12) zum Entwurf wird gemäß Anlage A 2 gefolgt.
5. Die Stellungnahmen des Landesbetriebes Wald und Holz NRW (Lfd. Nr. 2.8), der Deutschen Telekom Technik GmbH (Lfd. Nr. 2.10), der Unitymedia NRW GmbH (Lfd. Nr. 2.11) sowie den Stadtwerken Bielefeld GmbH zur Löschwasserversorgung (Lfd. Nr. 2.12) zum Entwurf werden gemäß Anlage A 2 zur Kenntnis genommen.
6. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen zu den textlichen Festsetzungen und zur Begründung des Bebauungsplanes werden gemäß Anlage A 2 beschlossen.
7. Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/Hi 12 "Wohngebiet Auf der Breede" wird mit den textlichen Festsetzungen und der Begründung gemäß § 10 (1) BauGB als Satzung beschlossen.

8. **Der Beschluss der Bebauungsplanänderung als Satzung ist gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Der Bebauungsplan mit Begründung ist gemäß § 10 (3) BauGB bereitzuhalten.**

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-