Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 09.06.2020

Tagungsort: Großer Saal im Neuen Rathaus

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 21:40 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Lange

Herr Nettelstroth

Frau Steinkröger

Herr Strothmann

SPD

Frau Brinkmann

Herr Fortmeier, Vorsitzender

Herr Franz

Herr Frischeimer

Frau Schrader

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Godejohann

Herr Gorny

Herr Julkowski-Keppler

Bielefelder Mitte

Frau Pape

FDP

Frau Binder

Die Linke

Herr Vollmer

Beratende Mitglieder

Lokaldemokratie in Bielefeld

Herr Gugat

Bürgernähe/Piraten

Herr Heißenberg

BfB

Herr Kröllpfeiffer

Seniorenrat

Herr Scholten

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 Ehrig für den Beirat für Stadtgestaltung, TOP 39.1

Zuhörer/-innen in nichtöffentlicher Sitzung:

Herr Haemisch Stellv. Ausschussmitglied

Schriftführung

Frau Ostermann Bauamt

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Fortmeier begrüßt die Anwesenden zur 63. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Zur Tagesordnung teilt er mit, dass der TOP 4.3 (Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/3/85.01 „Lebensmitteleinzelhandel Stadtheider Straße“) abgesetzt wird. Der TOP 15 (Etablierung modaler Filter im Altstadt-Hufeisen), zu dem es noch keine Vorlage gegeben habe, wird von der Verwaltung zurückgezogen.

Die Fraktionssprecher hätten sich vor Beginn der Sitzung darauf verständigt, eine 1. Lesung zu TOP 5.3 (Bürgerantrag gem. § 24 GO NRW, Anmeldung der Potenzial- und Suchräume für die Wohnnutzung im Stadtbezirk Dornberg zur Regionalplanneuaufstellung) und zu TOP 18 (Richtlinie zu Vergabekriterien für Wohnbaugrundstücke im Rahmen der Bielefelder Bau-landstrategie) durchzuführen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden -

Beratungsfolge: 39, 1, 2, 3, 4ff.

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 **Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 62. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 05.05.2020**

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 05.05.2020 (Nr. 62) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2 **Mitteilungen**

Zu Punkt 2.1 **Abrechnungen nach KAG**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10820/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 2.2 **Prüfauftrag an die Verwaltung zur SchülerCard**

Mitteilung zum Prüfauftrag an die Verwaltung

Stadtentwicklungsausschuss am 03.03.2020, TOP 5.7:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen:

- 1. Welche relevanten Gruppen und Anspruchsberechtigten für eine Integration in die SchülerCard, wie z.B. Azubis, Schüler an Berufskollegs, Jugendliche im Sozialen Jahr, Jugendliche in Integrationskursen, Jugendliche im Berufsvorbereitungsjahr zu identifizieren sind.*
- 2. Wie die identifizierten Gruppen als Berechtigung für die SchülerCard in das Tarifangebot zu integrieren sind.*
- 3. Wie für die Inhaber des Bielefeld-Passes eine reduzierte SchülerCard mit einer Ermäßigung von 50 % einzuführen ist.*

Zu Frage 1:

Die SchülerCard kann nach dem beschlossenen Konzept bereits von vielen Personen der genannten Gruppen bezogen werden. Teilweise müssten allerdings von privaten Trägern Verträge hierzu abgeschlossen werden.

4. *Schüler an Berufskollegs*
Die Schüler*innen der städtischen Berufskollegs können bereits die SchülerCard beziehen. Für den Bezug von Schüler*innen privater Schulträger müssen entsprechende Verträge geschlossen werden.
5. *Jugendliche im Sozialen Jahr*
Jugendliche im sozialen Jahr haben grundsätzlich keinen Bezug zu Schulen. Hier müsste ähnlich dem Azubi-Verhältnis ein Arbeitgeber als „Schulträger“ fungieren. Es besteht die Möglichkeit das AzubiAbo zu erwerben (Antwort zu Frage 2) .
6. *Jugendliche in Integrationskursen*
Sprachschulen sind meist in privater Hand oder bei sozialen Einrichtungen angesiedelt, sodass ein zusätzlicher Vertrag mit diesen notwendig wäre.
7. *Jugendliche im Berufsvorbereitungsjahr*
Diese Schüler*innen können bereits ein Ticket erhalten. Es handelt sich um Schüler*innen und Studierende, die keinen Abschluss oder Ausbildungsplatz erhalten haben und ein Jahr zusätzlich an den jeweiligen Schulen verweilen. z.B. Berufskollegs
8. *Schüler*innen und Studierende des Oberstufenkollegs, Westfalenkollegs*
Hier muss aus Sicht der Verwaltung ein zusätzlicher Vertrag geschlossen werden, da es sich um „private Schulträger“ handelt
9. *Die Abendrealschule gehört zur Stadt Bielefeld und somit können die Schüler*innen die SchülerCard beziehen.*

Zu Frage 2:

Für die Integration weiterer Gruppen in das Tarifangebot SchülerCard und den damit notwendigen finanziellen Ausgleichszahlungen fehlen die gesetzlichen Grundlagen und Verordnungen. Die Verordnung zur Ausführung des § 97 Abs. 4 Schulgesetz (Schülerfahrkostenverordnung - SchfkVO -) regelt den Anspruch auf Übernahme von Schülerfahrkosten für Schülerinnen und Schüler mit Wohnsitz oder gewöhnlichem Aufenthalt in Nordrhein-Westfalen für den Besuch der in § 97 Abs. 1 und 2 SchulG bezeichneten Schulformen. Für die Integration weiterer Gruppen fehlt die Grundlage für eine Kostenübernahme und damit entfällt ein wesentlicher Finanzierungsbestandteil. Insofern müssten separate finanzielle Ausgleichszahlungen für jede weitere Gruppe erfolgen.

Sollten beispielweise Auszubildende in das Tarifangebot SchülerCard integriert werden, müsste der Differenzbetrag zum genehmigten Tarif ausgeglichen werden.

Wenn beispielsweise 1.000 Auszubildenden die SchülerCard Bielefeld nutzen, würde ein Ausgleichsbetrag zum Regeltarifangebot i.H.v. ca. 350 Tsd. € jährlich entstehen.

Anzahl Auszubildende	Tickets/Jahr	Preis Schüler/Azubi Monatsticket (Stand: 1.8.2020)	fiktive Einnahme Schüler/Azubi Monatsticket	Ausgleichsbetrag/Jahr
1.000	12.000	58,20 €	698.400 €	350.400 €
		Preis SchülerCard Bi (Stand: 1.8.2020)	fiktive Einnahme SchülerCard	
		29,00 €	348.000 €	

Bestehende Tarifangebote für Auszubildende in Westfalen:

Mit dem „AzubiAbo Westfalen“ wurde im August 2019 ein sehr attraktives Tarifangebot für Auszubildende, Teilnehmer*innen an einem freiwilligen sozialen oder ökologischen Jahr sowie Teilnehmer*innen am Bundesfreiwilligendienst u.a. eingeführt.

Das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und die Verkehrsverbünde in NRW haben die Einführung eines landesweiten Azubi-Tickets zum 1.8.2019 vereinbart. Das verbundweite Azubiticket in Westfalen wird vom Land mit 2,5 Millionen Euro in 2019 und mit 4 Millionen Euro in 2020 gefördert. Ohne diese Förderung wäre eine Einführung nicht zu Stande gekommen. Das AzubiAbo Westfalen ist für 62,00 €/Monat erhältlich und im gesamten Tarifraum Westfalen gültig. Eine Erweiterung auf den gesamten Tarifraum NRW ist für 20 €/Monat erhältlich.

Zu Frage 3:

Inhaber*innen eines Bielefeld-Passes, die nach der Schülerfahrkostenverordnung anspruchsberechtigt sind, erhalten die SchülerCard kostenlos. Wenn eine Ermäßigung von 50 % für nicht anspruchsberechtigte Schüler*innen mit einem Bielefeld-Pass angeboten wird, entsteht je Ticket ein Ausgleichsanspruch i.H.v. 14,50 €. Nutzen beispielsweise 300 Bielefeld-Pass-Inhaber*innen das Angebot, entsteht ein Ausgleichsanspruch i.H.v. 52.200 €/Jahr. Die Abwicklung könnte über ein Erstattungsverfahren direkt an die Inhaber eines Bielefeld-Passes erfolgen. Dadurch wäre keine Änderung des Tarifangebotes erforderlich. Ein solches Erstattungsverfahren würde aber zu einem erheblichen Verwaltungsaufwand führen.

Ein Erstattungsverfahren, bei dem der Ausgleichsanspruch für jede an Bielefeld-Pass-Inhaber*innen verkaufte SchülerCard an moBiel gezahlt wird, wäre zu prüfen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 2.3

Flankierende Maßnahmen zum Jahnplatzumbau

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

Der politischen Beschlusslage folgend, während der Umbauarbeiten am Jahnplatz den motorisierten Individualverkehr zur Innenstadt zu reduzieren und den Umstieg auf den ÖPNV zu fördern, werden folgende flankierende Maßnahmen verfolgt:

- 1. Nutzung vorhandener P+R Plätze an der Universität und Schaffung bauzeitlicher P+R Plätze an der Herforder Straße / Schüco zum Umstieg auf die Stadtbahn, sowie an der Radrennbahn zum Umstieg auf die dortigen Buslinien.*
- 2. Angebot von vergünstigten Schnuppermonatstickets und Schnupperabos für Stadtbahn- und Busse mit einer Vergünstigung von 15 % für Neukunden. Die damit verbundenen Mindereinnahmen werden vom Amt für Verkehr bis zu einer Summe von 75.000 € ausgeglichen. Die Mittel sind im Projekt veranschlagt und förderfähig.*

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 2.4

Befragung anderer Kommunen zur Instandsetzung von Fahrbahnmarkierungen

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

Eine Nachfrage bei unseren Nachbarkommunen ergab folgende Vorgehensweise die sich bei allen Kommunen im Wesentlichen mit der bei der Stadt Bielefeld deckt. Straßenbegeher der Straßenunterhaltung gehen nach einem vorgegeben Plan alle öffentlichen Straßenbereiche in der Zuständigkeit der Stadt Bielefeld ab. Sie leiten neben anderen Mängeln auch fehlerhafte und verblasste Markierungseinrichtungen an die zuständige Stelle bei der Stadtverwaltung weiter. Zusätzlich werden auch Hinweise aus anderen Bereichen der Stadtverwaltung z.B. Ordnungsamt und von Bürgern aufgenommen und Mängel schnellstmöglichst beseitigt.

- 1. Stadt Herford**
Identische Vorgehensweise wie bei der Stadt Bielefeld
- 2. Stadt Gütersloh**
Identische Vorgehensweise wie bei der Stadt Bielefeld
- 3. Stadt Hamm**
Identische Vorgehensweise wie bei der Stadt Bielefeld
- 4. Stadt Detmold**
*Identische Vorgehensweise wie bei der Stadt Bielefeld
Hier gibt es ebenfalls organisierte Straßen und Wegekontrolle bzw. Schadensmitteilungen durch städtische Mitarbeiter.*
- 5. Stadt Paderborn**
Eine Internetrecherche auf der Seite der Stadtverwaltung ergab eine identische Vorgehensweise wie bei der Stadt Bielefeld.

Sollten Meldungen für Straßenbereiche auflaufen, die nicht in der Zuständigkeit der Stadt Bielefeld liegen werden diese an die zuständigen Kollegen von z.B. Straßen NRW weitergegeben.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 2.5 **Wiederaufnahme der Planungen zur Stadtbahnverlängerung nach Hillegossen**

Mitteilung des Amtes für Verkehr:

Bezugnehmend auf die Mitteilung vom 05.05.2020 („Sachstand der Stadtbahnverlängerung nach Hillegossen in Zusammenhang mit der Entwicklung der Catterick Kaserne“) teilen wir mit, dass die generellen Planungen zur Stadtbahnverlängerung nach Hillegossen weitergeführt werden. In diesem Zusammenhang ist jedoch die unklare Situation zur Entwicklung der Catterick-Kaserne zu berücksichtigen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

Zu Punkt 3 **Anfragen**

Zu Punkt 3.1 **Stand Rochdale Barracks;**
Anfrage Die Linke vom 26.05.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 11057/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Wie ist der Stand bezüglich der Kasernen an der Oldentruper Straße, gibt es zur Verfügbarkeit schon Aussagen der BIMA?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

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

Die Stadt Bielefeld befindet sich im laufenden Austausch mit der BlmA, um eine schnelle Klärung herbeizuführen. Bis die laufenden Prüfverfahren abgeschlossen sind, wird die Stadt Bielefeld den eingeschlagenen Weg der städtebaulichen Entwicklung beider Konversionsflächen jedoch weitergehen.

So wurde im Rahmen der derzeit laufenden vorbereitenden Untersuchungen (VU) u.a. die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit durchgeführt. Ebenso konnte das beauftragte Planungsbüro die Bestandsaufnahme der Flächen und Gebäude auf den Rochdale Barracks durchführen. Der Ergebnisbericht der VU wird derzeit erarbeitet und soll dann die Grundlage für den weiteren Entwicklungsprozess darstellen.

Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse bereitet die Verwaltung derzeit den politisch beschlossenen städtebaulichen-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb vor. Es ist das Ziel der Verwaltung den Wettbewerb, in Kooperation mit der Eigentümerin, zeitnah durchzuführen, sobald Klarheit hinsichtlich der Verfügbarkeit der Flächen besteht.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.2

Vamos Kreuzstraße: **Anfrage Die Linke vom 26.05.2020**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 11052/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Kann die Kreuzstraße für den Vamos umgebaut werden, ohne auf die zweite (linke) Fahrspur zugreifen zu müssen?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Wir verweisen auf die Beantwortung einer ähnlichen Anfrage in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 03.03.2020 (TOP 3.2, Drs.-Nr. 10111).

Es liegen nach wie vor noch keine konkreten Planungen für den Umbau der Kreuzstraße vor. Die Herstellung der Vamos-Tauglichkeit führt dabei nicht zwangsläufig zu einer Reduzierung der Fahrstreifen. Es muss immer eine ganzheitliche Planung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer durchgeführt werden. Erst nach Vorliegen der entsprechenden Planungen können daher die konkreten Auswirkungen auf den gesamten Verkehrsraum abgeschätzt werden.

Herr Vollmer äußert sich nicht zufrieden mit der Antwort. Wenn auf der Kreuzstraße der Vamos mit der Meterspur eingesetzt würde, gebe es einen Überhang des Fahrzeugs von 82,5 cm auf jeder Seite. Nach der Straßenbahnbetriebsordnung bräuchte man 1,50 m Abstand von der Schiene zum Zaun. Das sei dort nicht gegeben. Die Schienen müssten weiter zur Straßenseite rücken. An der Kreuzstraße sei zum Glück etwas mehr Platz vorhanden. Die Kante des Fahrzeuges sei das Ende des Sicherheitsraumes. Der Vamos könne tatsächlich mit der Fahrbahn abschließen. Wenn man die Schienen etwas verschieben würde, könnte man die Kreuzstraße ohne Eingriff in den Straßenbereich tatsächlich für den Vamos umbauen.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.3

Abstellplätze für Leihfahräder
Anfrage Bündnis 90/Die Grünen vom 28.05.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 11080/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

- *Ist es bekannt, dass durch die Leihräder öffentliche Radabstellanlagen blockiert werden?*

Zusatzfragen:

- *Wann werden neue und genehmigte Abstellplätze für die Leihräder zur Verfügung stehen?*
- *Wie kann die Verwaltung sicherstellen, dass für die Leihräder in Zukunft keine öffentlichen Radabstellanlagen genutzt werden?*

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Das Fahrradverleihsystem „flowBie Siggli“ befindet sich aktuell in Phase I, der Pilotphase, mit einer Laufzeit von einem Jahr. In dieser Phase sollen Erfahrungen mit Standorten, Standortgestaltung aber auch mit der Akzeptanz der Nutzer gesammelt werden. Auf größere bauliche Umgestaltungen sollte in dieser Phase verzichtet werden. Die Standorte wurden größtenteils abseits von vorhandenen Fahrradbügeln platziert, teilweise aber in räumlicher Nähe dazu. In Bezug auf die Station gegenüber der Stadtwache liegt der ausgewiesene Standort für die Leihräder im Bereich der Grandfläche neben den Fahrradbügeln.

Zu den Zusatzfragen:

Wann werden neue und genehmigte Abstellplätze für die Leihräder zur Verfügung stehen?

Für die Phase II ab Mai 2021 werden aktuell entsprechende Standorte sondiert.

Wie kann die Verwaltung sicherstellen, dass für die Leihräder in Zukunft keine öffentlichen Radabstellanlagen genutzt werden?

Der Anbieter Nextbike wurde bereits auf das Problem des Abstellens an Fahrradbügeln hingewiesen. Bei der Umverteilung und Neuordnung der Räder werden die Mitarbeiter nun gezielt auf Räder achten, welche an Fahrradbügeln abgestellt sind. Durch die regelmäßige Umverteilung der Räder durch den Anbieter sollte eine Häufung von abgestellten Leihrädern an Fahrradbügeln reduziert werden. Auf den Abstellvorgang der Räder durch den Nutzer kann nur bedingt Einfluss genommen werden. Eine Information an die Nutzer ist geplant.

Herr Julkowski-Keppler bezieht sich auf den letzten Satz der Antwort zur Anfrage, die sich auf den Standort gegenüber der Stadtwache bezieht. Genau dieser Standort sei Auslöser für die Anfrage gewesen. Man habe festgestellt, dass die Leihräder am Bügel stehen und nicht daneben. Für die Leihräder werden keine Bügel benötigt. Den Menschen, die mit dem Rad in die Stadt fahren, fehlen dann die Bügel. Bei der Vergabe von Stellplätzen müsse darauf geachtet werden, dass so etwas nicht passiert.

Herr Moss teilt mit, dass auf diese Problematik schon mehrfach hingewiesen wurde.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

**Zu Punkt 3.4 Sachstand barrierefreier Umbau Bahnhof Brake;
Anfrage SPD vom 02.06.2020**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 11089/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Was ist der aktuelle Stand beim barrierefreien Umbau des Bahnhofes Brake?

Zusatzfrage:

Soll im künftigen Nahverkehrsplan eine Erhöhung der Zughalte eingearbeitet werden?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Zum Sachstand des barrierefreien Umbaus des Bahnhofes Brake teilt der NWL (aufgrund der Kurzfristigkeit in einer ersten Einschätzung) mit:

Da Brake mit etwas über 1000 Fahrgästen pro Tag nicht die Kriterien des bestehenden Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) erfüllt, konnte ein Ausbau hierüber leider nicht erfolgen. Inzwischen gibt es aber ein weiteres Programm für alle verbleibenden Bahnhöfe, die bislang nicht in die bestehenden Programme MOF (Modernisierungsoffensive NRW) und ZIP aufgenommen werden konnten. Der NWL hat den Bahnhof Brake für eben dieses Programm gemeldet. Aufgrund der aktuellen Situation durch Corona Pandemie (v.a. finanzielle Unsicherheiten) kann derzeit kein Zeitpunkt für eine Umsetzung genannt werden. Sobald das Programm startet, kann mit den Planungen begonnen und alle weiteren Schritte in Angriff genommen werden.

Erhöhung der Zughalte in Brake:

Hier ist auf den Unterschied zwischen den Nahverkehrsplänen der Stadt Bielefeld und des NWL zu achten. Anders als im kommunalen Bereich, ist für den Bahnhof Brake der Nahverkehrsplan des NWL maßgebend, der hierzu mitteilt:

Eine Festlegung der Anzahl von Halten an jeder einzelnen Station ist derzeit nicht Bestandteil des Nahverkehrsplanes des NWL und nach derzeitigem Stand auch nicht vorgesehen. Stattdessen werden andere Kenngrößen herangezogen.

Im konkreten Fall ergibt sich für Brake das Problem, dass ein weiterer Halt bei den RE-Linien fahrplanseitig nicht integrierbar ist. Sollten die RE 70/78 zusätzlich in Brake halten, würde die Fernverkehrslinie IC 55 auflaufen. Mit zwei Halten pro Stunde wird Brake bereits den derzeitigen Möglichkeiten entsprechend bedient.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 3.5

Mögliche Entwicklungen Real-Markt Teutoburger Straße; Anfrage SPD vom 02.06.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 11087/2014-2020

Der Text der Anfrage lautet:

Welche Möglichkeiten der Einflussnahme für zukünftige Entwicklungen auf der Fläche sowie am Gebäude stehen der Stadt zur Verfügung?

Zusatzfrage:

Welche Möglichkeiten der städtebäulichen Einflussnahme auf eine Attraktivierung der Fläche stehen schon heute zur Verfügung?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Die Stadt Bielefeld hat verschiedene Möglichkeiten Einfluss auf die zukünftige Entwicklung der Fläche zu nehmen. Neben der Möglichkeit, in Gesprächen mit den Eigentümern des Standortes einen Abgleich zwischen den kommunalen und den privaten Zielvorstellungen zu erreichen, steht dabei die kommunale Planungshoheit und das Bauplanungsrecht im Vordergrund.

Der betreffende Standort ist durch den rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. III/3/42.00 überplant. Als Art der Nutzung ist Gewerbegebiet festgesetzt. Einschlägig ist die BauNVO von 1968. Das Maß der baulichen Nutzung wird wie folgt gesteuert: Zulässigkeit einer max. 3-Geschossigkeit, GRZ: 0,8; GFZ: 2,0. Die überbaubare Grundstücksfläche ist großzügig gefasst, es sind kaum Einschränkungen gegeben (siehe Plan). Festgesetzt wird ein Flachdach bis 5 Grad. Bauliche Vorhaben/Nutzungsänderungen sind somit zulässig, wenn die o.g. planungsrechtlichen Vorgaben eingehalten werden.

Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept wird der Real-Standort an der Teutoburger Straße als Einzel-Sonderstandort mit Teilfunktion Nahversorgung geführt. Grundsätzlich sollen Sonderstandorte der Unterbringung von Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten dienen. Vorhandene Betriebe genießen Bestandsschutz. Entwicklungen und Umstrukturierungen sind unter Berücksichtigung der Ziele und Grundsätze

des Einzelhandelskonzeptes unter besonderer Berücksichtigung des Zentrumschutzes und des Ausschlusses von negativen städtebaulichen Auswirkungen auf die Bielefelder Versorgungsstruktur im Einzelfall möglich.

Hingewiesen sei außerdem auf die vom Stadtentwicklungsausschuss am 29.10.2019 beschlossenen Leitlinien für den großflächigen Einzelhandel, die im Falle einer Umstrukturierung vor allem bei Vorliegen eines Planerfordernisses zur Anwendung kommen können.

Für eine weitere planungsrechtliche Einflussnahme im Rahmen einer zukünftigen baulichen/städtebaulichen Entwicklung wäre eine Änderung des Bebauungsplanes erforderlich. Dies betrifft u.a. die Verortung des ruhenden Verkehrs, gestalterische Aspekte oder die Steuerung von Einzelhandelsnutzungen.

Zusätzlich obliegt das Gebäude dem Denkmalschutzrecht NRW. Eine Veränderung des Gebäudes unterliegt der Genehmigungspflicht des Denkmalschutzgesetzes NRW.

Zusatzfrage:

Konkrete durchsetzungsfähige Instrumente zur Attraktivierung der Fläche schon heute stehen nicht zur Verfügung. Hier kann nur in Gesprächen mit den Eigentümern eine Aufwertung angestrebt werden. Dies betrifft insbesondere eine wünschenswerte Rekonstruktion der vorgelagerten Wasserbecken, die ähnlich wie im Ravensberger Rochdale-Park der ehemaligen Mechanischen Weberei zur Teutoburger Straße vorgelagert war.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 4 **Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen**

Zu Punkt 4.1 **Altengerechte Quartiere.NRW – Brackwede-Kammerich**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 9051/2014-2020/1

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld beschließt:

- a) die Maßnahme „Dreieck Berliner Straße / Senner Straße / Stadtpark“
- d) die Maßnahme „Querung über die Berliner Straße und Düsseldorfstraße im Bereich des Lebensmittelmarktes Combi“

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 4.2

Dritter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld – Vorlaufmaßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10768/2014-2020

Drucksachennummer: 10768/2014-2020/1

Herr Julkowski-Keppler möchte die Vorlage heute auf den Weg bringen und regt folgende Ergänzung des Beschlussvorschlages als Nr. 3 an:

Die zusätzlichen Anregungen aus den Bezirksvertretungen sollen im zukünftigen Nahverkehrsplan aufgenommen werden.

Herr Lange teilt mit, dass seine Fraktion dieser Beschlussergänzung zustimmen könne. Wichtig sei Ihnen, dass es keine Verschlechterungen zum bisherigen Angebot geben soll. Bei einzelnen Taktbeziehungen gebe es Verbesserungen. Außerdem gebe es mehr Linien und bessere Takte in die Außenbereiche. Seine Fraktion unterstütze die Beschlussvorlage.

Frau Binder stimmt ihren Vorrednern zu. Sie möchte folgende Ergänzung des Beschlussvorschlages anregen:

Die Verwaltung möge bei einzelnen Maßnahmen, insbesondere zur Busbeschleunigung darstellen, wie die Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr sind.

Sie möchte darstellen können, dass es zu einer echten Verbesserung und nicht zu Verschlechterungen durch Stau kommt.

Herr Moss verstehe Frau Binder so, dass die Auswirkungen des ÖPNV auf den motorisierten Individualverkehr dargestellt werden sollen.

Herr Fortmeier stellt den Beschlussvorschlag ergänzt um den Antrag von Herrn Julkowski-Keppler als Nr. 3 und den Antrag von Frau Binder, in der Formulierung von Herrn Moss als Nr. 4 zur Abstimmung.

Beschluss:

- 1.) Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld die Umsetzung der unter Ziffer 1) Drucks. 10768/2014-2020 genannten Maßnahmen zu beschließen.
- 2.) Die Maßnahmen unter Ziffer 2) Drucks. 10768/2014-2020 werden zur Kenntnis genommen.
- 3.) Die zusätzlichen Anregungen aus den Bezirksvertretungen sollen im zukünftigen Nahverkehrsplan aufgenommen werden.
- 4.) Die Auswirkungen des ÖPNV auf den motorisierten Individualverkehr sollen dargestellt werden.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 4.3

Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/3/85.01 „Lebensmitteleinzelhandel Stadtheider Straße“ für das Gebiet südöstlich der Bahntrasse und westlich der Stadtheider Straße im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB
- Stadtbezirk Mitte -
- Aufstellungsbeschluss
- Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungsschritte

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10375/2014-2020

zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 5

Anträge

Zu Punkt 5.1

Kreuzung Lohbreite - Heeper Straße;
Antrag Die Linke vom 26.05.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 11054/2014-2020

Der Antrag enthält folgenden Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, für den erweiterten Kreuzungsbereich an der Lohbreite/Otto-Brenner-Straße mit der Heeper Straße mit der TH OWL in Detmold einen Ideenwettbewerb mit Studenten durchzuführen.

Herr Vollmer habe aus den Diskussionen zur Linie 5 mitgenommen, dass es sich bei dem Kreuzungsbereich Lohbreite/Otto-Brenner-Straße um einen zentralen Punkt handele, der gut eine Aufwertung brauchen könne. Es handele sich um eine nicht eindeutige Stadtfläche. In der Vergangenheit habe man eine Reihe von guten Arbeiten von Studenten bekommen. Er sehe die Chance, Ideen für eine städtische Aufwertung zu bekommen.

Herr Franz hält es auch für sinnvoll, hier Ideen für eine Aufwertung des Gesamtbereiches zu sammeln. Er weise allerdings darauf hin, dass es sich bis auf den Gehweg und den Straßenraum nicht um städtische Flächen handelt. Man entwickle also Ideen über Flächen und Gebäude, die nicht im städtischen Eigentum stehen. Dieses könne man perspektivisch für eine Entwicklung in die Diskussion bringen. Dieser Begrenzung müsse man sich bewusst sein.

Herr Nettelstroth hält grundsätzlich Studentenwettbewerbe für gut. Hier habe er jedoch die Bedenken, dass die Eigentümer der Flächen über einen solchen Ideenwettbewerb irritiert sein könnten.

Herr Julkowski-Keppler plädiert dafür, hier einen solchen Wettbewerb durchzuführen. Er glaube nicht, dass die Anwohner irritiert sind, wenn die Studenten mal aufzeigen, was in diesem Bereich alles möglich wäre.

Herr Gugat stellt fest, dass man immer schon über Flächen diskutiert habe, die nicht im städtischen Eigentum stehen.

Frau Pape findet die Idee charmant, Vorschläge von den Studenten einzuholen. Wenn der Wettbewerb ausgelobt werde, sollte man auf die Eigentumsverhältnisse hinweisen.

Herr Nettelstroth weist darauf hin, dass man den erweiterten Kreuzungsbereich definieren müsse. Weiter empfehle er, die Betroffenen mit einzu beziehen, damit sie nicht aus der Zeitung erfahren, dass ihre Grundstücke überplant werden.

Herr Lewald teilt mit, dass man einem solchen Vorhaben offen gegenüberstehe. Bei der Wilhelmstraße habe man auch die Eigentümer und Anlieger in das Verfahren einbezogen.

Herr Fortmeier schlägt vor, den Beschlussvorschlag dahingehend zu ergänzen, dass die Anlieger und Eigentümer mit einbezogen werden sollen.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, für den erweiterten Kreuzungsbereich an der Lohbreite/Otto-Brenner-Straße mit der Heeper Straße mit der TH OWL in Detmold einen Ideenwettbewerb mit Studenten unter Einbeziehung der Anlieger und Eigentümer durchzuführen.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.2

Planungen Stadtbahn Hillegossen; Antrag Die Linke vom 26.05.2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 11055/2014-2020

Drucksachennummer: 11136/2014-2020

Der Antrag enthält folgenden Beschlussvorschlag:

- 1) *Die Verwaltungen wird beauftragt, die Variantenuntersuchungen für die Stadtbahnverlängerung nach Hillegossen weiterzuführen und eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für jede der vier Varianten vorzulegen.*
- 2) *Die Varianten sind so zu untersuchen, dass die jeweils notwendige Bebauung auf dem ehemaligen Kasernengelände an der Detmolder Straße (Catterick-Barracks) errechnet wird, die für die Wirtschaftlichkeit der Trassenvariante erforderlich ist.*

Zu diesem Antrag haben SPD, Bündnis 90/Die Grünen, LiB und Bürger-nähe/Piraten heute folgenden Änderungsantrag (Ds.Nr.: 11136/2014-2020) eingereicht:

Punkt 2 des Antrages wird wie folgt verändert:

Die Planung der Vorzugsvariante soll so erfolgen, dass auf Basis der Kriterien der standardisierten Bewertung insgesamt ein möglichst hoher Nutzen für die Fahrgäste und für die Stadt Bielefeld erreicht wird, sodass eine Förderung für das Projekt sichergestellt werden kann. Dabei ist im Rahmen einer Sensitivitätsbetrachtung eine Bandbreite unterschiedlicher realistischer Bebauungsdichten für das Catterick-Gelände anzusetzen.

Herr Vollmer und Herr Franz erläutern die Anträge.

Auf Nachfrage von Herrn Nettelstroth bestätigt Herr Moss, dass die Verwaltung seit längerem an diesem Thema arbeite.

Herr Vollmer stimmt zu, dass sein Antrag unter Nr. 2 durch den Antrag der Kooperation ersetzt wird.

Beschluss:

- 1) **Die Verwaltungen wird beauftragt, die Variantenuntersuchungen für die Stadtbahnverlängerung nach Hillegossen weiterzuführen und eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für jede der vier Varianten vorzulegen.**
- 2) *Die Planung der Vorzugsvariante soll so erfolgen, dass auf Basis der Kriterien der standardisierten Bewertung insgesamt ein möglichst hoher Nutzen für die Fahrgäste und für die Stadt Bielefeld erreicht wird, sodass eine Förderung für das Projekt sichergestellt werden kann. Dabei ist im Rahmen einer Sensitivitätsbetrachtung eine Bandbreite unterschiedlicher realistischer Bebauungsdichten für das Catterick-Gelände anzusetzen.*

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.3

Bürgerantrag gem. § 24 GO NRW
Anmeldung der Potenzial- und Suchräume für die Wohnnutzung im Stadtbezirk Dornberg zur Regionalplanaufstellung

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 11086/2014-2020

abgesetzt

-.-.-

Zu Punkt 5.4

Konversion in Bielefeld – Bürgerantrag gemäß § 24 GO „Petition OB Clausen, die Kasernen müssen jetzt Wohnquartiere werden!“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 11106/2014-2020

Herr Julkowski-Keppler bezieht sich auf den heutigen Presseartikel, dass eine Begehung der Kasernengelände demnächst möglich sei. Er frage, ob sich dieser Ausschuss die Kasernen ansehen möchte.

Herr Moss sagt zu, dass ein Termin für Interessierte aus diesem Ausschuss reserviert werden soll.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Petition zur Kenntnis und folgt den Positionen der Verwaltung.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Amt für Verkehr

Zu Punkt 6

Umgestaltung des Jahnplatzes – Information zum Sachstand der Hauptarbeiten (Tiefbau)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 11042/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 7

Umgestaltung des Jahnplatzes – Ausbaustandards für Haltestellendächer, Beleuchtung und Bepflanzung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 11043/2014-2020

Herr Vollmer könne den Punkten 2 und 3 des Beschlussvorschlages zustimmen. Dem Punkt 1 könne er nicht zustimmen, weil er nicht wisse, wie die Busverkehre auf dem Jahnplatz in Zukunft abgewickelt werden sollen. Deshalb wisse er auch nicht, wo Bushaltestellen für wieviel Menschen vorhanden sein müssen. Es gebe Buslinien bei den 50 Personen einsteigen.

Herr Franz verweist auf die Vorstellungen in der Projektgruppe und in der BV Mitte. Es sei darauf hingewiesen worden, dass diese schirmartigen Dächer keine aufwendige statische Gründung benötigen. Für die Bereiche Friedrich-Verleger-Straße und Alfred-Bozi-Straße werden die neuen

Haltestellen der Fa. Stroer in transparentem Design favorisiert. Er sei der festen Überzeugung, dass man eine qualitative Verbesserung erlangen werde.

Herr Julkowski-Keppler bezieht sich auf den Beitrag von Herrn Vollmer. Die Busführung müsse so sein, dass immer feststehe, welcher Bus an welcher Haltestelle halte. Dieses sei das Ziel für die Busfrequenz am Jahnplatz, zumal auch mit dem neuen Nahverkehrsplan noch mehr Busse eingesetzt werden sollen. In den Außenbereichen sollen die Bushaltestellen der Fa. Stroer aufgestellt werden, die auch flexibel in der Größe aufgebaut werden können. Die Elemente der Haltestellen könne man den Gegebenheiten anpassen. Er glaube nicht, dass es glücklich wäre, die Haltestellendächer vom Jahnplatz in den Außenbereichen verkleinert darzustellen. Insgesamt habe man mit den Haltestellendächern eine gute Lösung gefunden, die auf breite Zustimmung gestoßen sei. Auch durch das Beleuchtungskonzept werde der Jahnplatz erheblich gewinnen. Er würde sich über eine breite Zustimmung heute freuen. Er frage, ob die begrünten Dächer bei Trockenheit bewässert werden können.

Herr Nettelstroth weist darauf hin, dass der Stadtentwicklungsausschuss für diese Entscheidungen nicht zuständig sei. Der Rat habe schließlich in seiner letzten Sitzung durch die Mehrheit der Kooperation eine Alleinständigkeit beschlossen. Dieser Ausschuss sei nicht mehr zuständig und dürfe auch keine Empfehlung abgeben. Es müsse im Rat weiterdiskutiert werden.

Herr Moss bezieht sich auf die Busverkehre. Die Situation werde sich in Zukunft nicht gravierend anders darstellen. Es werde zusätzliche Haltestellen im Bereich der Wilhelmstraße und vor Sport Scheck geben. Dieses sei sehr dezidiert mit moBiel abgestimmt worden, weil diese sehr genau auf die Umsteigebeziehungen achten. Man habe moBiel in die Planungen eingebunden, damit sie Lösungen für die Busverkehre finden. Es gebe die Grundsatzdiskussion, ob man die pyramidenförmigen Dächer nur auf den Jahnplatz belassen möchte oder auch in den ausgelagerten Bereichen aufstellt. Man habe sich dafür ausgesprochen, diese nur konzentriert am Jahnplatz aufzustellen. Der neu entworfene Buswartetyp der Fa. Stroer habe bei Wind und Schlagregen Vorteile gegenüber den pyramidenförmigen Dächern. In kleineren Buswartehäuschen sei ein besserer Wetterschutz vorhanden. Die neuen Buswartehäuschen können besser auf individuelle Nutzungszahlen angepasst werden.

Herr Vollmer fragt, welche Busse zukünftig an der Friedrich-Verleger-Straße aus Richtung stadtauswärts halten sollen. In Betracht kämen die Linien 21 und 22, die aber ein sehr großes Fahrgastaufkommen haben. Er möchte dann sichergestellt wissen, dass für die Menschen, die dann dort auf den Bus warten, auch eine ausreichend große Bushaltestelle vorhanden ist. Er habe sich genau angesehen, welche Linien wo fahren. Bei einer Haltezeit von 2,5 Minuten je Bus am Jahnplatz müsse man sich auch Gedanken über die Ampelschaltungen machen, damit die Busse rechtzeitig ihre Haltestelle erreichen können. Ihn ärgere, dass moBiel die Planungen nicht offenlege. Die Lösung mit den Haltestellendächern finde er nicht schlecht. Die Dachbegrünung sei ein Alleinstellungsmerkmal. Diese gebe es in Deutschland bei Haltestellen bisher noch nicht. Man probiere als Stadt etwas aus, dass auch für andere interessant sein könnte.

Herr Moss sagt zu, die Einsatzpläne bei moBiel einzufordern. Bei der Dachbegrünung handele es sich um eine spezielle Pflanzenmischung, die nur geringen Wachstum unterliege und lange Trockenzeiten überstehen könne.

Herr Julkowski-Keppler teilt mit, dass in diesem Frühjahr in Deutschland erstmals Dachbegrünungen abgestorben sind.

Herr Fortmeier fasst zusammen, dass der Ausschuss die Vorlage lediglich zur Kenntnis nehme und keine Empfehlung für den Rat abgebe.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 8

Zentrumsnahe Haltestelle für Fernreisebusse

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 11078/2014-2020

Zu diesem TOP haben heute SPD, Bündnis 90/Die Grünen, LiB und Bürgernähe/Piraten folgenden Ergänzungsantrag (Ds.-Nr.: 11134/2014-2020) eingereicht:

Die Planung für die Mobilitätsstation am Bahnhof Brackwede wird bis Ende des Jahres durchgeführt und Anfang 2021 dem Stadtentwicklungsausschuss und der Bezirksvertretung Brackwede vorgestellt.

Herr Franz hält es für richtig, dass die Planungen aufgrund der derzeitigen Situation zurückgestellt werden. Er erinnere, dass es zum Fernbusbahnhof noch eine Reihe von Prüfaufträgen gebe. Auch wenn die Entscheidung zur Verlagerung des Fernbusbahnhofes in die Joseph-Massolle-Straße zunächst zurückgestellt werde, so sollte die Zeit für diese Prüfaufträge und weitere Planungen genutzt werden. Damit die Zeit auch genutzt werde, habe man den Änderungsantrag eingebracht.

Herr Nettelstroth teilt mit, dass seine Fraktion dem Verwaltungsvorschlag zustimmen werde. Man akzeptiere den Wunsch der Bezirksvertretung Brackwede auf eine 1. Lesung. Er empfehle, den Kooperationsantrag auch in der Bezirksvertretung Brackwede einzureichen. Man müsse leider feststellen, dass im Fernbusbereich auch schon vor Corona die Nutzungszahlen zurückgegangen seien. Im Busbereich seien viele Linien eingestellt worden. Die Betreiber werden prüfen, welche Linien sie in welchem Umfang fortsetzen. Insgesamt werden die Kapazitäten in diesem Bereich abnehmen.

Frau Binder bittet ebenfalls die vorliegenden Prüfaufträge abzuarbeiten. Die FDP habe die Idee für einen Fernbusbahnhof in der Mindener Straße eingebracht. Diese Idee sollte auch unter dem Aspekt der Einrichtung einer dortigen Mobilitätsstation geprüft werden.

Herr Vollmer verweist auf die ICE-Neubaustrecke Bielefeld-Hannover. Die Vorplanungen sollten vom Bundesverkehrsministerium diesen Sommer vorgelegt werden. Dieses betreffe die Stadt massiv. Solange man nicht wisse, was hier auf einen zukomme, brauche man über einen Fernbusbahnhof nicht nachdenken.

Über den Ergänzungsantrag der Kooperation fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Die Planung für die Mobilitätsstation am Bahnhof Brackwede wird bis Ende des Jahres durchgeführt und Anfang 2021 dem Stadtentwicklungsausschuss und der Bezirksvertretung Brackwede vorgestellt.

- einstimmig beschlossen -

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

Beschluss:

- **Die Entscheidung zur Verlagerung des Fernbusbahnhofes an die Joseph-Massolle-Straße soll auf Grund der nicht absehbaren CORONA-Auswirkungen auf die Fernbuslinien zunächst zurückgestellt werden.**
- ***Die Planung für die Mobilitätsstation am Bahnhof Brackwede wird bis Ende des Jahres durchgeführt und Anfang 2021 dem Stadtentwicklungsausschuss und der Bezirksvertretung Brackwede vorgestellt.***

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 9

Änderung der VVOWL-Satzung

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 10959/2014-2020

Für Herrn Vollmer gehen die Änderungen in die richtige Richtung. In Bezug auf die Verkehrswende seien sie jedoch nicht konsequent genug. In Zukunft sei der VVOWL bzw. der NWL für die Abwicklung des Schienenverkehrs zuständig. Die Kommunen stellen die Nahverkehrspläne auf, in denen die Schiene enthalten sei. Ihm fehle dieses Modul der Verknüpfung, wie Mobilitätsketten mit der Schiene gebildet werden sollen. Weil ihm dieses wichtige Element fehle, werde er dem Beschlussvorschlag nicht zustimmen.

Herr Julkowski-Keppler bestätigt, dass die Verkehrswende beim VVOWL und NWL ein großes Thema seien. Es sei verschmerzbar, dass dieses Thema in der Satzung keinen Niederschlag finde. Hintergrund für die Satzungsänderung sei die Umstrukturierung des NWL.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld der Satzungsänderung des VVOWL zuzustimmen.

- bei einer Gegenstimme mit großer Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 10

Breitbandausbau in Bielefeld, -Bereitstellung des Eigenanteils in den Jahren 2021 bis 2024 für den Breitbandausbau in Gewerbegebieten - Nachbewilligung von Haushaltsmitteln für das Jahr 2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10909/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

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

1. Für den geförderten Glasfaserausbau Bielefeld wird im Projekt „Breitbandausbau in Gewerbegebieten“ für 2021 ein Ansatz i. H. v. 5,46 Mio. € mit Zuschüssen von Bund und Land i. H. v. zusammen 4,914 Mio. € nachbewilligt. Es verbleibt ein Eigenanteil von 10 % i. H. v. 546.000 €.
2. Die weiteren Projektkosten i. H. v. rund 38,3 Mio. € mit Zuschüssen von rund 34,4 Mio. € sind in der Haushaltsplanaufstellung 2022 und bei der mittelfristigen Finanzplanung für die Jahre 2023-24 zu berücksichtigen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 11

Umsetzung der BYPAD-Ziele, hier: Beschluss des Radverkehrskonzeptes

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10675/2014-2020

Zu diesem TOP haben SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Bürgernähe/Piraten und LiB am 04.06.2020 folgenden Änderungsantrag (Ds.-Nr.: 11107/20142020) eingereicht:

Punkt 2 alt:

2. Die Verwaltung wird beauftragt die unter Punkt 4 genannten Konzeptbausteine in eine Umsetzungsstrategie mit dem Zeithorizont 2025 (bzw. für die infrastrukturellen Maßnahmen 2030) zu überführen.

Wird ersetzt durch Punkt 2 neu:

2. Die Verwaltung wird beauftragt, bis Ende 2020 die unter Punkte 4 genannten Konzeptbausteine in eine Umsetzungsstrategie zu überführen, die sicherstellt, dass die sich daraus ergebenden Maßnahmen spätestens bis 2025 bzw. für die infrastrukturellen Maßnahmen bis 2030 abgeschlossen sind.

Heute hat die FDP folgenden Ergänzungsantrag (Ds.-Nr.: 11128/2014-2020) eingereicht:

Die Vorlage soll unter **Punkt 4 Umsetzungsstrategie, Unterpunkt Infrastruktur zwischen Absatz 2 und 3 wie folgt ergänzt werden:**

- 1. Für die im Zielnetzplan vorgesehenen Haupttrouten an den Ausfallstraßen wie Jölllenbecker Straße, Herforder Straße, Detmolder Straße und Gütersloher Straße sind Alternativrouten zu entwickeln, welche auf parallel verlaufenden Nebenstraßen und / oder Nebenstrecken verlaufen sollen.*
- 2. Dabei sind auch Möglichkeiten zum einzelnen Flächenerwerb zu prüfen, damit diese Alternativrouten keinen unzumutbaren Umweg für den Radverkehr darstellen. Das Ergebnis dieser Überprüfung ist den entsprechenden Gremien vorzustellen.*
- 3. Bei Routen, bei denen eine Verknappung des Verkehrsraumes für den motorisierten Verkehr nötig wird, sind zwingend die damit verbundenen Auswirkungen darzustellen. Werden Ausweichverkehre in Anliegerstraßen und / oder eine unzureichende Kapazität der Ausfallstraßen besonders in den Hauptverkehrszeiten erwartet, muss die geplante Wegeführung für die Haupttrouten nach Anlage 1 für den Fahrradverkehr überprüft und angepasst werden können.*

Frau Binder erläutert den FDP-Antrag. Es habe einige Anregungen aus den Bezirken gegeben. Die FDP halte es für sinnvoll, wenn zu den Haupttrouten Alternativen dargestellt werden.

Herr Vollmer stellt fest, dass in einigen Bezirken über Dinge diskutiert werde, die nicht Bestandteil des Beschlusses seien. Jetzt werde der Rahmen festgelegt. Die Liste mit den Vorschlägen zu Maßnahmen habe Irritationen ausgelöst.

Herr Frischemeier findet es schade, dass CDU und FDP an diesem Konzept nicht mitwirken wollten. Man habe viele konstruktive Stunden an diesem Konzept gearbeitet. Dem Antrag der FDP werde sich seine Fraktion nicht anschließen. Im Grundsatz sei das Konzept sehr klug, weil es große Fortschritte für den Radverkehr bringe. Es sei gut ein einheitliches Konzept zu haben, wie man in dieser Stadt vorgehen möchte.

Herr Lange bemängelt, dass man der CDU immer vorwerfe, sich nicht für den Radverkehr einzusetzen. Er verweise darauf, dass in den letzten Monaten von der CDU viele Initiativen und Anträge zum Radverkehr gegeben habe. Die Vorlage gehe nicht darauf ein, was die neuen Vorgaben bedeuten. Wie die Straßenquerschnitte aufgeteilt werden sollen? Wie die Fahrradstreifen über das gesetzliche Maß hinausgehen? Was bedeutet dieses für eine Hauptverkehrsstraße? Bedeutet dieses einen Rückbau und welche Auswirkungen entstehen für den Wirtschaftsverkehr? Welche Auswirkungen bestehen für die Pendler? Müssen die Anwohner Anliegerbeiträge zahlen? Hierin sehe er eine große Schwäche der Vorlage. Der Rahmen gehe über das Mindestmaß hinaus und die Auswirkungen seien nicht bedacht worden. Man brauche eine realistische und zielorientierte Verkehrspolitik. Seine Fraktion werde die Verwaltungsvorlage ablehnen. Er stelle heute folgenden **Antrag**, den er auch im Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz unter Drucks.-Nr.: 10965/2014-2020 eingebracht habe:

Die Verwaltung wird beauftragt:

a) Auf eine sektorale Betrachtung der einzelnen Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr) zu verzichten.

b) Ein ganzheitliches Verkehrskonzept für alle Verkehrsteilnehmer zu erarbeiten, um ein koordiniertes Zusammenwirken aller Maßnahmen einer realistischen und zukunftsfähigen Mobilität in Bielefeld sicherzustellen.

Für Herrn Julkowski-Keppler müsse eine Gleichberechtigung aller Verkehre erreicht werden. Eltern müssen ihre Kinder bedenkenlos mit dem Rad zur Schule fahren lassen können, weil der Radweg sicher sei. Auch für Menschen, die bisher Angst hatten mit dem Rad zu fahren, müssen die Radwege sicherer gemacht werden. Wenn der Radverkehr sicher werde, werden die Menschen auch bereit sein, auf das Rad umzusteigen. Dasselbe gelte im Übrigen für den ÖPNV. Die Konsequenz sei, dass man dem Radverkehr mehr Platz im Straßenraum zur Verfügung stellen müsse. Deshalb habe man sechs Jahre daran gearbeitet Mobilität neu zu denken. Seine Fraktion werde die Anträge von CDU und FDP ablehnen, weil sie falsche Schwerpunkte setzen.

Herr Heißenberg bezieht sich auf die Anlage 3 der Verwaltungsvorlage, den Stellungnahmen. Er könne hier keinen Beitrag von CDU oder FDP finden. Es sei daher nicht erkennbar, dass sie sich mit der Thematik inhaltlich auseinandergesetzt haben. Eine solche Arbeitsweise sei wenig zielführend und die jetzigen Anträge seien daher nicht nachvollziehbar.

Herr Frischemeier verweist darauf, dass über 26.000 Menschen in dieser Stadt unterschrieben haben, dass man mehr für den Radverkehr tun müsse. In den letzten 50 Jahren wurde immer der Autoverkehr durch größere und schnellere Straßen gefördert. Man wolle Radwege bauen, die die Menschen dazu bringen, diese auch zu nutzen. Natürlich komme es auf ein Gesamtverkehrskonzept an. Man habe die Gleichberechtigung der Verkehre beschlossen. Man habe sich damit ein Ziel gesetzt und müsse jetzt überlegen, wie man es erreiche.

Herr Nettelstroth stellt fest, dass das Bürgerbegehren so formuliert wurde, dass es jeder unterschreiben könne. Auch wenn man Unterschriften dafür sammelt, dass der ÖPNV besser werden soll, oder die Fußwege, könne dieses jeder unterschreiben. Es sei das Problem, dass niemand genau sage, was besser werde und welche Auswirkungen dieses auf die anderen Verkehrsteilnehmer habe. Er frage, was die Gleichberechtigung bedeute. Bedeute dieses wirklich ein 25/25/25/25 der Verkehrsarten? Oder bedeute dieses, wie man die Mobilität der Menschen unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten sicherstellen könne. Man gehe weit über die gesetzlichen Rahmenbedingungen hinaus. Als Radfahrer finde er auch den Ausbau von Radwegen prima. Niemand frage, welche Auswirkungen dieses auf den ÖPNV, den Individualverkehr und die Fußgänger habe. Er werbe für eine Gesamtbetrachtung auf alles, was man in diesem Prozess erarbeitet habe. Auch für die Zukunft gebe es eine Reihe von Konzepten, die alle über die Straße abgewickelt werden. Frau Binder wehrt sich gegen die Hinweise, dass die FDP nicht den Radverkehr fördern wolle. Das Gegenteil sei der Fall. Sie sehen zwar auch eher eine Gesamtbetrachtung als eine sektorale Betrachtung. Der Antrag beziehe sich auf das Radfahren auf den Ausfallstraßen. Sie möchten Alternativen über Nebenstraßen und Grünzüge anbieten. Gerade zu den Hauptverkehrszeiten sei das Radfahren auf den Ausfallstraßen nicht so schön. Der Radfahrer sollte auch die Möglichkeit auf eine alternative Route haben.

Herr Julkowski-Keppler weist darauf hin, dass Radfahren auf jeder Straße sicher möglich sein müsse. Man müsse sich die Frage stellen, ob man bereit sei, für eine Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs zu stärken, Restriktionen beim motorisierten Individualverkehr hinzunehmen.

Herr Gugat zitiert Herrn Nettelstroth aus einen Pressebericht, dass jeder mit einem Verkehrsmittel seiner Wahl ans Ziel kommen müsse. Er stelle fest, dass man nicht mit jedem Verkehrsmittel seiner Wahl an sein Ziel kommen könne. Man wolle diesen Status erreichen. Auch zehnjährige Kinder müssen sicher alleine über den Adenauerplatz fahren können.

Herrn Krollpfeiffer stört ein wenig, dass die Grünen so genau wissen, was die Bürger wollen. Man müsse ihm dann auch erklären, warum die Zulassungszahlen für PKW in jedem Jahr in dieser Stadt steigen. Viele Radfahrer möchten die Straße und nicht die Radwege nutzen. Hinsichtlich der ÖPNV Qualität müsse man berücksichtigen, dass es häufig in die Außenbezirke nur eine Fahrt je Stunde gebe.

Herr Frischemeier teilt mit, dass es wissenschaftlich gesichert sei, dass Verkehrspolitik erst gemacht werden muss und man dann sehen könne, wie die Menschen darauf reagieren. Dieses erkläre auch, warum jedes Jahr 2.500 Autos mehr angemeldet werden. In Bielefeld sei es die einfachste Alternative, dass Auto zu nutzen. Den Menschen sollen vernünftige Alternativen geboten werden.

Herr Nettelstroth bezieht sich auf die Standardvorgaben auf Seite 6 der Vorlage. Die Empfehlungen gehen deutlich über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus. Mit diesen Standards habe seine Fraktion ein Problem. Seine Fraktion werde die Vorlage nicht mittragen, obwohl es einige Punkte gebe, denen sie auch zustimmen.

Über den Kooperationsantrag fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Punkt 2 alt:

2. Die Verwaltung wird beauftragt die unter Punkt 4 genannten Konzeptbausteine in eine Umsetzungsstrategie mit dem Zeithorizont 2025 (bzw. für die infrastrukturellen Maßnahmen 2030) zu überführen.

Wird ersetzt durch Punkt 2 neu:

2. Die Verwaltung wird beauftragt, bis Ende 2020 die unter Punkte 4 genannten Konzeptbausteine in eine Umsetzungsstrategie zu überführen, die sicherstellt, dass die sich daraus ergebenden Maßnahmen spätestens bis 2025 bzw. für die infrastrukturellen Maßnahmen bis 2030 abgeschlossen sind.

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

-.-.-

Anschließend erfolgt die Abstimmung über den Antrag der FDP.

Beschluss:

Die Vorlage soll unter Punkt 4 Umsetzungsstrategie, Unterpunkt Infrastruktur zwischen Absatz 2 und 3 wie folgt ergänzt werden:

- 1. Für die im Zielnetzplan vorgesehenen Haupttrouten an den Ausfallstraßen wie Jöllenbecker Straße, Herforder Straße, Detmolder Straße und Gütersloher Straße sind Alternativrouten zu entwickeln, welche auf parallel verlaufenden Nebenstraßen und / oder Nebenstrecken verlaufen sollen.**
- 2. Dabei sind auch Möglichkeiten zum einzelnen Flächenerwerb zu prüfen, damit diese Alternativrouten keinen unzumutbaren Umweg für den Radverkehr darstellen. Das Ergebnis dieser Überprüfung ist den entsprechenden Gremien vorzustellen.**
- 3. Bei Routen, bei denen eine Verknappung des Verkehrsraumes für den motorisierten Verkehr nötig wird, sind zwingend die damit verbundenen Auswirkungen darzustellen. Werden Ausweichverkehre in Anliegerstraßen und / oder eine unzureichende Kapazität der Ausfallstraßen besonders in den Hauptverkehrszeiten erwartet, muss die geplante Wegführung für die Haupttrouten nach Anlage 1 für den Fahrradverkehr überprüft und angepasst werden können.**

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

Über den mündlich von Herrn Lange eingebrachten Antrag, der für den Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz unter Drucks.-Nr.: 10965/2014-2020 vorliegt, wird wie folgt abgestimmt:

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt:

a) Auf eine sektorale Betrachtung der einzelnen Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr) zu verzichten.

b) Ein ganzheitliches Verkehrskonzept für alle Verkehrsteilnehmer zu erarbeiten, um ein koordiniertes Zusammenwirken aller Maßnahmen einer realistischen und zukunftsfähigen Mobilität in Bielefeld sicherzustellen.

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

-.-.-

Über den Beschlussvorschlag, mit dem durch den Kooperationsantrag geänderten Wortlaut unter Nr. 2, fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

- 1. Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat, das Radverkehrskonzept mit dem Zielnetzplan (Anlage 1) und den unter Punkt 3 genannten Qualitätskriterien für die Radverkehrsförderung zu beschließen.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, bis Ende 2020 die unter Punkte 4 genannten Konzeptbausteine in eine Umsetzungsstrategie zu überführen, die sicherstellt, dass die sich daraus ergebenden Maßnahmen spätestens bis 2025 bzw. für die infrastrukturellen Maßnahmen bis 2030 abgeschlossen sind.**
- 3. In 2025 ist mit einer Modal Split Erhebung und der erneuten Durchführung eines BYPAD-Prozesses (Bicycle-Policy-Audits - Wirkungsprüfung der Radverkehrsförderung) die Wirkung der erfolgten Maßnahmen zu überprüfen.**

dafür: 9 Stimmen
dagegen: 7 Stimmen
- abweichend vom Beschlussvorschlag mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 12

Integriertes Radverkehrskonzept für die Regiopoleregion Bielefeld

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10879/2014-2020

Herr Lewald informiert, dass dieses Radverkehrskonzept in den Kommunen Enger, Steinhagen, Halle/Westfalen, Spenge und Herford bereits einstimmig beschlossen wurde.

Herr Julkowski-Keppler würde sich als Signal über einen einstimmigen Beschluss freuen.

Herr Nettelstroth teilt mit, dass seine Fraktion der Vorlage und dem Antrag zu TOP 12.1 zustimmen werde.

Herr Frischemeier dankt der Verwaltung für diesen aufwendigen Prozess. Es sei ein gutes Ergebnis dabei herausgekommen.

Herr Heißenberg bemängelt, dass für dieses interkommunale Verwaltungsprojekt keine Zeitangaben gemacht wurden.

Herr Moss erläutert, dass spätestens mit Gründung der Regiopole ein gemeindeübergreifendes Verkehrskonzept geschaffen werde. In den entsprechenden Gebietskörperschaften habe man schon lange darüber gesprochen. Die Koordinierung sei über die Stadt Bielefeld erfolgt, weil hier die entsprechenden Fachkenntnisse vorhanden seien. Wichtig sei, diesen Grundsatzbeschluss auf den Weg zu bringen. Der Zeithorizont betrage 10 Jahre.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat folgenden Beschluss zu fassen:

- 1. Die Inhalte des integrierten Radverkehrskonzeptes für die Regiopoleregion Bielefeld (Anlage 2, kurz: regiopolares Radverkehrskonzept) sind in zukünftigen kommunalen Verkehrsplanungen zu berücksichtigen und sollen damit den interkommunalen Radverkehr in der ostwestfälisch-lippischen Regiopoleregion Bielefeld fördern. Maßgeblich sind dabei das regiopolare Radverkehrsnetz (Anlage 1) sowie die im Radverkehrskonzept definierten Standards der Radverkehrsführung (Anlage 2, Kap. 5).**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, die im regiopolaren Radverkehrskonzept definierten Maßnahmenvorschläge in Abstimmung mit den Kommunen und Partnern der Regiopoleregion weiterzuverfolgen und in eine auf zehn Jahre angelegte Umsetzungsstrategie zu überführen.**

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 12.1 Durchgängiger, schneller Radweg von Schloß Holte - Stukenbrock über Sennestadt und Brackwede bis Steinhagen (Antrag der Fraktion B`90/Die Grünen vom 17.12.2019)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 9949/2014-2020/1/1

Herr Fortmeier teilt mit, dass inzwischen auch die Bezirksvertretungen Senne und Sennestadt diesen Antrag einstimmig beschlossen haben.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, sich für einen gefahrlosen, durchgängigen und schnellen Radweg in beide Richtungen zwischen Schloß Holte-Stukenbrock und Steinhagen einzusetzen. Dieser soll klar vom motorisierten Verkehr abgetrennt und gut ausgeleuchtet und nicht als kombinierter Geh-/Radweg angelegt sein.

Zu diesem Zweck sollen auch die Kommunen Schloß Holte-Stukenbrock und Steinhagen mit einbezogen werden.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 13 Festlegung des Ausbaustandards für die verkehrliche Erschließung des Wohngebietes „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllennecker Straße“ (B-Plan Nr. II/ J 38); hier Knotenpunkt Jöllennecker Straße / Planstraße A

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10736/2014-2020

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 14 Hochbahnsteige auf der Detmolder Straße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10923/2014-2020

Herr Vollmer möchte für die Neuanlage der beiden Hochbahnsteige darauf hinweisen, dass diese auch in einer leichten Kurve liegen dürfen. Die Rathaus Haltestelle befinde sich ebenfalls in einer leichten Kurvenlage.

Herr Nettelstroth bittet, ebenfalls wie in der Bezirksvertretung Mitte über die einzelnen Haltestellenstandorte abzustimmen. Die Planung für die Haltestelle Teutoburger Straße sei bekannt. Von der Haltestelle August-Bebel-Straße habe man keine Vorstellung. Er hätte hierzu gerne von der Verwaltung eine Planung, oder zumindest eine Skizze.

Herr Julkowski-Keppler weist darauf hin, dass es hier um eine Grundsatzenscheidung gehen soll.

Herr Moss schlägt vor, dass in der nächsten Sitzung am 01.09.20 eine Grobplanung vorgelegt wird. In dieser Situation sei ein möglichst einstimmiger Beschluss wichtig.

Herr Fortmeier stellt Zustimmung für diesen Vorschlag fest. Er bitte für die nächste Sitzung um eine Nachtragsvorlage mit Skizzen.

vertagt

-.-.-

**Zu Punkt 14.1 Antrag Hochbahnsteig August-Bebel-Straße
Antrag "Die Linke" vom 10.03.2020**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10602/2014-2020

Herr Vollmer zieht seinen Antrag zurück.

zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 15 Etablierung modaler Filter im Altstadt-Hufeisen

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 11059/2014-2020

zurückgezogen

-.-.-

Zu Punkt 16 Projekt Wilhelmstraße – Abbindung der Wilhelmstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10977/2014-2020

Herr Fortmeier schlägt vor, dem erweiterten Beschluss aus der BV Mitte zu folgen. Demnach sollen die Ergebnisse den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Herr Nettelstroth stimmt zu, dass man dem Beschluss der BV Mitte folgen solle. Gleichzeitig möchte er die Maßnahme in einem Verkehrskonzept dargestellt bekommen. Es gebe an der Stelle verschiedene Problemlagen mit der Erschließungssituation. Derzeit gebe es dort eine Einbahnstraße. Wenn diese nicht mehr vorhanden sei, müsse man sich z.B. über die Erschließung der Volksbank Gedanken machen. Seinerzeit habe man die Straße Am Kesselbrink so zurückgebaut, dass dort ein Beidrichtungsverkehr nicht mehr möglich sei. Die Verwaltung möge darstellen, wie die Verkehre bei einer Abbindung geführt werden.

Herr Vollmer schließt sich dem Beitrag an. Wenn der Markt abgebaut werde, fahren die Marktbetreiber durch die Wilhelmstraße. Für diese werde dann ein anderer Weg gebraucht. Dieses müsse in das Konzept mit einfließen.

Frau Binder stimmt ebenfalls zu. Es handele sich um eine sehr charmante Idee, die Wilhelmstraße abzubinden. Es müsse gewährleistet sein, dass der Kesselbrink für die Verkehre erreichbar bleibe.

Herr Lewald teilt ergänzend mit, dass bereits erste Gespräche mit der Volksbank und Anliegern geführt wurden. Daraus sei dieser Vorschlag entwickelt worden. In der Vorlage sei ausgeführt, dass die Abbindung zu einer Änderung der Verkehrsführung in den umliegenden Straßen führe.

Herr Fortmeier stellt den Beschluss der Bezirksvertretung Mitte, ergänzt um die Erstellung eines Verkehrskonzeptes zur Abstimmung.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss zu beschließt, dass im Zuge des Umbaus der WissensWerkStadt eine Abbindung der Wilhelmstraße erfolgt. Eine entsprechende Änderung der Verkehrsführung, *die detaillierten Planungen* für eine Abbindung sowie die Umgestaltung der Wilhelmstraße werden in weiteren Schritten durch die Verwaltung erarbeitet. *Hierzu ist ein Verkehrskonzept zu erstellen. Die Ergebnisse werden den politischen Gremien anschließend zur Beschlussfassung vorgelegt.*

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Bauamt

Zu Punkt 17

Stadterneuerungsprogramm 2020

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10732/2014-2020

Herr Julkowski-Keppler dankt der Verwaltung und findet lobende Worte für die Akquirierung von Fördermitteln.

- Der Ausschuss nimmt Kenntnis -

-.-.-

Zu Punkt 18

Richtlinie zu Vergabekriterien für Wohnbaugrundstücke im Rahmen der Bielefelder Baulandstrategie

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 11068/2014-2020

Zu diesem TOP hat die FDP heute folgenden Antrag (Ds.-Nr.: 11487/2014-2020) eingereicht:

- 1. Der Tagesordnungspunkt Ö 18 soll in 1. Lesung behandelt werden.*
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Vergabekriterien insbesondere bei Einfamilienhäusern dahingehend zu konkretisieren, dass eine rechtssichere Vergabe ohne Willkür und Diskriminierung einzelner Bewerbergruppen gewährleistet ist.*

Frau Binder erläutert den Antrag. Die Hinweise zu den Vergabekriterien bei Einfamilienhausgrundstücken seien sehr pauschal. Es müsse eine rechtssichere Vergabe ohne Willkür und Bevorzugung oder Diskriminierung einzelner Interessenten sichergestellt werden. Auch für den Fall einer Punktegleichheit müssen Regelungen gefunden werden.

Herr Nettelstroth bestätigt, dass seine Fraktion ebenfalls Bedenken in Bezug auf den Kriterienkatalog habe. Man müsse auch überlegen, ob man z.B. für den Amerkamp eine Durchmischung hinbekommen möchte. Er halte es auch für schwierig, wenn man sich nur auf Schwellenhaushalte konzentriere. Bei den konzeptionellen Vorgaben müsse man aufpassen, dass nicht übertriebene ökologische Vorgaben und Anforderungen zur Barrierefreiheit zu unerschwinglichen Baukosten führen. Dieses Spannungsverhältnis müsse aufgelöst werden. Man dürfe nicht durch überbordende Qualitätsansprüche die Möglichkeit für Schwellenhaushalte zum Eigenheimbau aushebeln.

Auf Nachfrage von Herrn Gugat erläutert Frau Binder, dass sie die Möglichkeit der Diskriminierung z.B. bei einem Paar ohne Kinder sehe oder einer Familie mit einem Kind, wo ein Elternteil nicht in Bielefeld arbeite. Ein Paar ohne Kinder habe nach dem Katalog kaum die Chance, ein Grundstück zu erhalten.

Herr Julkowski-Keppler teilt mit, dass in seiner Fraktion die Kriterien auch noch diskutiert werden sollen. Daher hätte man auch eine 1. Lesung beantragt. Er habe die Richtlinien eher als Rahmen empfunden. Durch die Baulandstrategie habe die Stadt die Möglichkeit darauf Einfluss zu nehmen, wie die Grundstücke vergeben werden. Er gehe davon aus, dass in der Verwaltung niemand Interesse habe, willkürlich oder diskriminierend zu handeln.

Herr Moss weist darauf hin, dass die angegebenen Kriterien aus den guten Erfahrungen anderer Städte, vornehmlich Münster, zusammengetragen wurden. Die Geschäftsführung der BBVG habe darauf hingewiesen, dass die Kriterien praktikabel und justizabel sein müssen. Die Bielefelder Baulandstrategie sei so aufgestellt, dass lediglich 50 % der Flächen im Rahmen der Baulandstrategie vergeben werden. Die restlichen Flächen können vom Eigentümer völlig frei verkauft werden. Er biete an, für Diskussionen zum Kriterienkatalog gerne zur Verfügung zu stehen.

1. Lesung -

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 19 **Bauleitpläne Brackwede**

Zu Punkt 19.1 **2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/B 5a „Post“ für das Gebiet zwischen der Germanen- und der Kimbernstraße südwestlich der Gotenstraße im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a (1) BauGB**
- Stadtbezirk Brackwede -
Änderungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10753/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

- 1. Der Bebauungsplan Nr. I/B 5a „Post“ für das Gebiet zwischen der Germanen- und der Kimbernstraße südwestlich der Gotenstraße ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) zu ändern (2. Änderung).
Für die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist die im Abgrenzungsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich.*
- 2. Die Änderung des Bebauungsplanes soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a (1) BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.*
- 3. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist gemäß § 13a (3) BauGB darauf hinzuweisen, dass die Aufstellung des Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB erfolgt, wo sich die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten kann und dass sich die Öffentlichkeit innerhalb einer bestimmten Frist zur Planung äußern kann.*

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 20 **Bauleitpläne Dornberg**

Zu Punkt 20.1 **Abschluss eines Durchführungsvertrages nach § 12 Baugesetzbuch (BauGB) mit Frau Margret Warth, Babenhauser Straße 342, 33619 Bielefeld, zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. II/G 23 „Wohnen am Sportplatz/ Wertherstraße“ (beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB für das Gebiet südwestlich der Wertherstraße und nordwestlich der Straße Am Sportplatz).**
Die Regelungen für den öffentlich geförderten Mietwohnungsbau nach §11 Baugesetzbuch (BauGB) sind in den Durchführungsvertrag eingebunden worden.
- Stadtbezirk Dornberg -

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10954/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Dem Durchführungsvertrag mit seinen Regelungen wird zugestimmt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 20.2 **Neuaufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. II/G 23 „Wohnen Am Sportplatz/Wertherstraße“, südwestlich der Wertherstraße, südöstlich der Straße Voßheide und nordwestlich der Straße Am Sportplatz, im beschleunigten Verfahren gemäß §13a Baugesetzbuch (BauGB)**
- Stadtbezirk Dornberg -
Satzungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10795/2014-2020

Herr Moss bezieht sich auf den Beschluss aus der Bezirksvertretung Dornberg, dass eine Planung für die Ortsdurchfahrt entsprechend den beschlossenen Kriterien vorzulegen sei. Dieser Beschluss sei nicht erfüllbar, weil eine Planung für eine solche Ortsdurchfahrt nicht existiere.

Herr Vollmer erläutert, dass eine Bebauung geplant werde, die relativ dicht an der Wertherstraße liege. Er habe keine Idee, wie für die Ortsdurchfahrt noch vernünftig Radwege angelegt werden könnten. Man hätte relativ einfach darstellen können, dass die Zukunftsbebauung nicht mit einer erneuerten Ortsdurchfahrt im Konflikt stehe. Aus der Fahrbahnbreite, den Rad- und Fußwegbreiten ergebe sich ein bestimmtes Maß und man könne genau abmessen, ob das Gebäude so stehe, dass man sich für die Zukunft nichts verbaue. Er sehe für das Gebäude mit dem festgelegten Baufenster kein Problem. Nach dem Gestaltungsplan seien bei

dem Gebäude einige Vorbauten geplant. Hier könne es zu Problemen kommen. Wenn die Bezirksvertretung die Verwaltung um Klärung bitte, dann müsse die Verwaltung auch eine entsprechende Auskunft geben. Er schlage vor, dass eine solche Klärung zur Ratssitzung erfolge, dann könne der Bebauungsplan auf den Weg gebracht werden.

Herr Nettelstroth stellt fest, dass nach Durchsicht der Gestaltungspläne im Bestandsplan das Gebäude näher an der Straße stehe, als im Neugestaltungsplan. Die Vorbauten seien so nicht erkennbar. Wenn die Verwaltung eine klare Aussage treffe, wolle seine Fraktion den Bebauungsplan auf den Weg bringen. Es seien immerhin 22 Wohneinheiten geplant.

Auch Herr Julkowski-Keppler spricht sich dafür aus, unabhängig vom Beschluss der Bezirksvertretung Dornberg, dem Bebauungsplan heute zuzustimmen. Er stimme Herrn Vollmer zu, dass eine Skizze der Verkehrsplanung vorgelegt werden solle.

Herr Lewald teilt mit, dass für den Bau eines Kreisverkehrs an dieser Stelle, das Ausmaß des Kreisverkehrs und eine mögliche Stadtbahn zu berücksichtigen wäre. Im Moment seien keine ausreichenden Bedarfe für eine mögliche Stadtbahn vorhanden. Ein Kreisverkehr könnte den motorisierten Individualverkehr und den umlaufenden Gehweg aufnehmen. Ein Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 30 m lasse zu, dass der Radverkehr auf der Kreisfahrbahn oder sogar auf einen eigenen Radweg geführt werden könne. Das Bauamt habe mitgeteilt, dass das neue Gebäude nicht näher an den öffentlichen Verkehrsraum heranrücke und in der Flucht des vorhandenen Gebäudes vorgesehen sei. Wenn man die Querschnittsbreite grob überschlage und alle Kriterien des genannten Dornberger Beschlusses berücksichtige, dann reiche die öffentliche Verkehrsfläche nicht aus.

Herr Vollmer stellt fest, dass eine Stadtbahnführung durch den Ort nur auf der Fahrbahn möglich sei. Eine Stadtbahn müsse daher an dieser Stelle nicht berücksichtigt werden. Man müsse sich Gedanken machen, weil dort ein Radweg fehle. Es handele sich hier um eine schwierige Situation für die Radfahrer. Der Platz für einen Radweg müsse zur Verfügung stehen. Es handele sich um eine Hauptverkehrsstraße, auf der auch Busse fahren. Stellplätze werden dort nicht benötigt, weil es dort keine Geschäfte oder Dienstleister gebe. Der Bezirksvertretung sei es wichtig sicherzustellen, dass ein Radweg möglich ist. Mit dem Baufenster habe er keine Probleme. Die Fläche vom Baufenster zur Straße könnte problematisch werden. Dieses müsse innerhalb einer Woche mit einer einfachen Skizze darzustellen sein.

Herr Fortmeier macht deutlich, dass es sehr unüblich sei, dass im Satzungsbeschluss ein Verfahren angehalten werde. Vom Verfahren her, habe die Bezirksvertretung nur ein Anhörungsrecht. Der Stadtentwicklungsausschuss gebe eine Empfehlung für den Satzungsbeschluss im Rat. Die Bezirksvertretung könne sich regulär bis zur Ratssitzung nicht mehr über den Satzungsbeschluss verhalten. Der Bezirksbürgermeister, Herr John, habe deutlich gemacht, dass nicht das Bauvorhaben, sondern die verkehrliche Angelegenheit kritisch gesehen werde. Eine Stadtbahnplanung sei an der Stelle nicht betroffen. Sollte diese tatsächlich dort mal durchgeführt werden, so werde diese sich vermutlich auf der Fahrbahn der Wertherstraße befinden. Wichtig sei, dass eine Radverkehrsplanung

an der Stelle verdeutlicht werde. Eine Radverkehrsführung und Kreisverkehrsdarstellung müsse vor der Ratssitzung vorliegen, damit diese innerhalb der Fraktionen gezeigt werden könne. Hinsichtlich der Stadtbahn wäre er mit einem Zukunftshinweis zufrieden. Dafür brauche es keine Zeichnung.

Herr Nettelstroth stimmt dem Vorschlag von Herrn Fortmeier zu. Seine Fraktion sehe sich in der Lage, den Satzungsbeschluss heute auf den Weg zu bringen. Er möchte die Verwaltung bitten, auch der Bezirksvertretung in der nächsten Sitzung zeichnerisch darzustellen, dass dort ein Radweg auch in Verbindung mit einem Kreisverkehr möglich sei.

Herr Moss weist darauf hin, dass man nur eine rein punktuelle Betrachtung vor diesem Gebäude erstellen könne. Vor dem Gebäude werde mehr Raum geschaffen, daher müsse dort der Radweg möglich sein.

Herr Franz erläutert, dass die Bezirksvertretung Sorge und Befürchtung für diesen bestimmten Straßenabschnitt habe. Aus der Stellungnahme von Herrn Lewald gehe hervor, dass dort eine Radverkehrsführung möglich sei. Nach den derzeitigen Standards sei dort eine Fahrbahn, eine Rad- und Fußverkehrsführung und sogar ein Kreisverkehr möglich, ohne den Verkehrsraum einschränken zu müssen.

Herr Fortmeier teilt mit, dass Herr Lewald bestätigt habe, dass diese zeichnerische Darstellung bis zur Ratssitzung möglich sei.

Herr Nettelstroth schlägt vor, vorbehaltlich einer entsprechend adäquaten Visualisierung abzustimmen.

Herr Fortmeier lässt über den Satzungsbeschluss unter Berücksichtigung der vorangegangenen Diskussion abstimmen.

Beschluss:

- 1. Die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) Baugesetzbuch (BauGB) werden zur Kenntnis genommen und die Einarbeitung in die Planung gemäß Anlage A1 wird gebilligt.**
- 2. Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit (Ifd. Nr. 1 und 2) zum Entwurf werden gemäß Anlage A2 zurückgewiesen.**

Die Stellungnahmen der Bezirksregierung Detmold (Ifd. Nr. 2.7), des Landesbetriebes Wald und Holz (2.8), der Deutschen Telekom Technik GmbH (2.10), der Unitymedia NRW GmbH (2.11), der Stadtwerke Bielefeld GmbH (2.12) sowie der mobil GmbH (2.13) zum Entwurf werden gemäß Anlage A2 zur Kenntnis genommen.

- 3. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen zu den textlichen Festsetzungen und zur Begründung des Bebauungsplanes werden gemäß Anlage A2 Punkt 3 beschlossen.**

4. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. II/G 23 „Wohnen Am Sportplatz / Wertherstraße“ südwestlich der Wertherstraße und nordwestlich der Straße Am Sportplatz wird mit den textlichen Festsetzungen und der Begründung gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.
5. Der Beschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Begründung ist gemäß § 10 (3) BauGB bereitzuhalten.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 21 Bauleitpläne Gadderbaum

- keine -

-.-.-

Zu Punkt 22 Bauleitpläne Heepen

Zu Punkt 22.1 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/A 17 Interkommunales Gewerbegebiet OWL, Teilabschnitt Bielefeld „Hellfeld-West“ für das Gebiet südlich der Vinner Straße, westlich der Straße Hellfeld und 247. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Bielefeld Interkommunales Gewerbegebiet OWL, Teilabschnitt Bielefeld „Hellfeld-West“
- Stadtbezirk Heepen -
Beschluss über Stellungnahmen
Abschließender Beschluss zur 247. Änderung des Flächennutzungsplanes
Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. III/A

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10838/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB werden zur Kenntnis genommen und die Einarbeitung in die Planung gemäß Anlage A/ Punkt A.1 (Ifd. Nr. 1-19) wird gebilligt.
2. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu den Entwürfen werden gemäß Anlage A/ Punkt A.2 berücksichtigt (Ifd. Nr. 5 = Behörde/TöB), zurückgewiesen (Ifd. Nr. 7, 8 = Behörde/TöB) bzw. zur Kenntnis genommen (Ifd. Nrn. 1, 2, 3, 4, 6, 9, 10, 11, 12 = Behörde/TöB).

3. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen redaktionellen Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen werden gemäß Anlage A/ Punkt A.3 beschlossen.
4. Die 247. Änderung des Flächennutzungsplanes Interkommunales Gewerbegebiet OWL, Teilabschnitt Bielefeld „Hellfeld-West“ wird mit der Begründung abschließend beschlossen.
5. Der Bebauungsplan Nr. III/A 17 Interkommunales Gewerbegebiet OWL, Teilabschnitt Bielefeld „Hellfeld-West“ für das Gebiet südlich der Vinner Straße, westlich der Straße Hellfeld wird mit der Begründung als Satzung gemäß § 10 (1) BauGB beschlossen.
6. Nach Eingang der Genehmigung der 247. Änderung des Flächennutzungsplans sind die Erteilung der Genehmigung gemäß § 6 (5) BauGB und der Beschluss des Bebauungsplans gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 22.2

Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/O16 „Einzelhandel am Oldentruper Kreuz“ für das Gebiet nördlich der Oldentruper Straße und westlich der Potsdamer Straße sowie 250. Flächennutzungsplanänderung („Sonderbaufläche großflächiger Einzelhandel am Oldentruper Kreuz“) im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB
- Stadtbezirk Heepen -
Beschluss über Stellungnahmen
Satzungsbeschluss
Abschließender Beschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 10905/2014-2020

Herr Vollmer teilt mit, dass er gegen den Beschlussvorschlag stimmen werde.

Beschluss:

1. Die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) Baugesetzbuch (BauGB) werden zur Kenntnis genommen und die Einarbeitung in die Planung gemäß Anlage A1 wird gebilligt.
2. Die Stellungnahmen der Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld - lfd.Nr. 2 Bezirksregierung Detmold -Dezernat 33 - lfd. Nr. 3 zu den Entwürfen werden gemäß Anlage A2 zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahmen der
Deutschen Telekom Technik GmbH - lfd.Nr. 1
Stadtwerke Bielefeld GmbH – lfd. Nr. 4
moBiel GmbH - lfd.Nr. 5
Unteren Naturschutzbehörde (Umweltamt) - lfd. Nr. 7.1
Unteren Wasser-/Bodenschutzbehörde (Umweltamt) – lfd. Nr.
7.2
werden gemäß Anlage A2 berücksichtigt.

Die Stellungnahme
Bauamt – 600.72 Stadtgestaltung, Denkmalschutz – lfd.Nr. 6
wird gemäß Anlage A2 zurückgewiesen.

3. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen zu den textlichen Festsetzungen und zur Begründung des Bebauungsplans werden gemäß Anlage A2 beschlossen.
4. Der Bebauungsplan Nr. III/O16 „Einzelhandel am Oldentruper Kreuz“ für das Gebiet nördlich der Oldentruper Straße und westlich der Potsdamer Straße wird mit den textlichen Festsetzungen und der Begründung gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.
5. Gleichzeitig wird die 250. Flächennutzungsplanänderung („Sonderbaufläche großflächiger Einzelhandel am Oldentruper Kreuz“) im Parallelverfahren laut Änderungsplan und Begründung abschließend beschlossen.
6. Nach Eingang der Genehmigung der Änderung des Flächennutzungsplans sind diese Genehmigung gemäß § 6 (5) BauGB und der Beschluss des Bebauungsplans gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Der Bebauungsplan und die Flächennutzungsplanänderung sind gemäß §§ 10 (3) und 6 (5) BauGB bereitzuhalten.

- bei einer Gegenstimme mit großer Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 23 Bauleitpläne Jöllenbeck

Zu Punkt 23.1 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/J39 „Wohnen nördlich der Straße Böckmannsfeld, westlich der Straße Düsterfeld“ für das Gebiet nördlich der Straße Böckmannsfeld und südlich der landwirtschaftlichen Fläche Böckmanns Feld. - Stadtbezirk Jöllenbeck -
Aufstellungsbeschluss
Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungen der Öffentlichkeit so-wie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 10613/2014-2020

Herr Fortmeier weist darauf hin, dass die Bezirksvertretung normalerweise vor dem Stadtentwicklungsausschuss tagt. Die Sitzung der Bezirksvertretung Jöllenbeck finde am 16.06.2020 statt. Er schlägt vor, den Aufstellungsbeschluss vorbehaltlich der Zustimmung der Bezirksvertretung Jöllenbeck zu fassen. Damit könne sichergestellt werden, dass es im Verfahren weitergehe.

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. II/J39 „Wohnen nördlich der Straße Böckmannsfeld, westlich der Straße Düsterfeld“ für das Gebiet nördlich der Straße Böckmannsfeld und südlich der landwirtschaftlichen Fläche Böckmanns Feld ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen. Für die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist die im Vorentwurf des Nutzungsplanes eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches“ verbindlich.
2. Für die Ertaufstellung des Bebauungsplanes ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB auf der Grundlage der in der Vorlage dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung durchzuführen.
3. Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung werden gemäß den in der Anlage C enthaltenen Ausführungen festgelegt.
4. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 24 **Bauleitpläne Mitte**

Zu Punkt 24.1 **Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/2/64.00 „Wohnen östlich des Nordparks“ für das Gebiet östlich des Nordparks zwischen der Sudbrackstraße und der Diebrocker Straße im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Abs. 1 BauGB - Stadtbezirk Mitte -
Aufstellungsbeschluss
Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungsschritte**

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 10578/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. II/2/64.00 „Wohnen östlich des Nordparks“ für das Gebiet östlich des Nordparks zwischen der Sudbrackstraße und der Diebrocker Straße ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen.
Für die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist die im Abgrenzungsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich.
2. Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a Abs. 1 BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.
3. Für die Neuaufstellung des Bebauungsplanes ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB auf der Grundlage der in der Vorlage dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung durchzuführen.
4. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 Abs. 1 BauGB öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist gemäß § 13a Abs. 3 BauGB darauf hinzuweisen, dass die Neuaufstellung im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB erfolgt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 24.2

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

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 11069/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

1. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan II/2/65.00 „Studierendenwohnen südlich der Mielestraße zwischen Sudbrackstraße und Meller Straße“ für das Gebiet südlich der Mielestraße, westlich der Meller Straße, östlich der Sudbrackstraße sowie nördlich einer bestehenden Bauzeile entlang der Sudbrackstraße wird mit dem Text, dem Vorhaben- und Erschließungsplan sowie der Begründung als Entwurf beschlossen.

2. Der Entwurf des Bebauungsplanes ist mit Text, Vorhaben- und Erschließungsplan sowie Begründung für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, gemäß § 13a i. V. mit § 3 (2) Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen. Die Auslegung ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.
3. Parallel zur Auslegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB zu beteiligen.
4. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 24.3

Satzung über die Anordnung einer Veränderungssperre für das Gebiet südwestlich und nordöstlich der Jöllenbecker Straße, südöstlich der Wittekindstraße und nordwestlich der Weststraße sowie der Auffahrt zum Ostwestfalendamm (Gebiet des aufzustellenden Bebauungsplanes Nr. II/1/59.00 "Jöllenbecker Straße zwischen Wittekind- und Weststraße") - Stadtbezirk Mitte - Veränderungssperre

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 10708/2014-2020

Ohne Aussprache fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss:

Die der Beschlussvorlage als Anlage beigefügte Satzung über die Anordnung einer Veränderungssperre für das Gebiet südwestlich und nordöstlich der Jöllenbecker Straße, südöstlich der Wittekindstraße und nordwestlich der Weststraße sowie der Auffahrt zum Ostwestfalendamm (Gebiet des aufzustellenden Bebauungsplanes Nr. II/1/59.00 „Jöllenbecker Straße zwischen Wittekind- und Weststraße“) wird beschlossen.

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

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 25 **Bauleitpläne Schildesche**

- keine -

Zu Punkt 26 **Bauleitpläne Senne**

- keine -

Zu Punkt 27 **Bauleitpläne Sennestadt**

- keine -

Zu Punkt 28 **Bauleitpläne Stieghorst**

- keine -