

Niederschrift
über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses
am 18.05.2021

Tagungsort: Großer Saal im Neuen Rathaus

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 21:00 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Dr. Simon Lange
Herr André Langeworth
Frau Carla Steinkröger
Herr Frank Strothmann

SPD

Frau Dorothea Brinkmann
Herr Sven Frischemeier
Herr Markus Müller

Bündnis 90/Die Grünen

Frau Dr. Adele Gerdes
Herr Dominic Hallau
Herr Jens Julkowski-Keppler
Herr Dominik Schnell

FDP

Herr Rainer Seifert

Die Partei

Herr Daniel Hofmann

AfD

Frau Heliane Ostwald

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

Beratende Mitglieder

BfB

Herr Dietmar Krämer

BIG

Herr Sami Elias (bis 19:30 Uhr)

Bürgernähe

Frau Gordana Kathrin Rammert

LiB

Herr Michael Gugat

Integrationsrat

Herr Robert Alich

Beirat für Behindertenfragen

Herr Rolf Winkelmann

Seniorenrat

Herr Jan Scholten (bis 19:20 Uhr)

Von der Verwaltung

Herr Clausen	Oberbürgermeister
Frau Thiede	Stab Dezernat 4
Herr Imkamp	Stab Dezernat 4
Herr Lewald	Amt für Verkehr
Herr Beck	Bauamt
Herr Herjürgen	Bauamt

Schriftführung

Frau Luja	Bauamt
-----------	--------

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Strothmann begrüßt die Anwesenden zur 6. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Herr Strothmann weist auf die Coronaschutzmaßnahmen hin und bittet die Redebeiträge möglichst kurz zu halten.

Es erfolgen folgende Änderungen in der Tagesordnung:

Der Tagesordnungspunkt 5.3 wird unter TOP 15 beraten.

Die Tagesordnungspunkte 5.2 und 5.4 werden unter dem TOP 16 beraten.

Abgesetzt werden die Tagesordnungspunkte 4.4, 4.5, 9 und 20.

Der Tagesordnungspunkt 10 wird in 1. Lesung behandelt.

Zu Punkt 1

Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 5. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 13.04.2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer:

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 13.04.2021 (Nr. 5) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 2

Mitteilungen

Zu Punkt 2.1

Sanierung OWD

Das Amt für Verkehr teilt folgendes mit:

Die Straßen.NRW Regionalniederlassung OWL beabsichtigt in 2021 und 2022 Sanierungen auf dem OWD vorzunehmen. Mit dem Beginn der Sommerferien (5.7.) wird zwischen dem Haller Weg und der Abfahrt Quelle auf einer Länge von etwa 1.100 Meter die Fahrbahn erneuert. Eingebaut wird in diesem Abschnitt ein lärmmindernder Fahrbahnbelag, der gegenüber herkömmlichen Fahrbahnbelägen für PKW eine Lärmreduzierung von -2,8 dB(A) und für LKW sogar von -4,6 dB(A) bei einer Geschwindigkeit größer 60 km/h bewirkt. Unterhalb dieser Geschwindigkeit wirkt sich die Lärmreduzierung durch den Fahrbahnbelag nicht so aus, da dann nicht mehr die Rollgeräusche der Reifen, sondern die Motorengeräusche maßgeblicher sind. Während der Bauzeit wird der Verkehr weiterhin auf jeweils zwei eingeengten Fahrspuren in jede Richtung durch die Baustelle geführt. Die zulässige Geschwindigkeit wird auf 60 km/h herabgesetzt. Die Fahrbahnerneuerung soll noch in den Sommerferien abgeschlossen werden.

Ab September, ein genauer Baubeginn steht noch nicht fest, werden dann die Fahrbahnübergänge auf der Graphia-Brücke erneuert. Begonnen wird mit der Fahrtrichtung Innenstadt. Auch hier wird der Verkehr weiterhin mit jeweils zwei eingeengten Fahrspuren in jede Richtung durch die Baustelle geführt. Die zulässige Geschwindigkeit wird auf 60 km/h herabgesetzt. Für diese Fahrtrichtung wird eine Bauzeit von etwa 10 Wochen bis in den November angesetzt. Da der Einbau der Fahrbahnübergänge sehr witterungsabhängig ist, wird dann eine Winterpause bis zum April 2022 eingelegt. Die Baustellenverkehrsführung bleibt während dieser Zeit bestehen, die zulässige Geschwindigkeit wird aber auf 80 km/h heraufgesetzt. Ab April 2022 erhält dann die Gegenrichtung neue Fahrbahnübergänge. Die Bauzeit wird auch hier etwa 10 Wochen betragen. Im Juni 2022 sollen die Bauarbeiten beendet sein.

Änderungen der Fahrspuraufteilung oder Änderung der Verkehrsführung im Bereich der Artur-Ladebeck-Straße sind im Bauzeitraum nicht vorgesehen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3

Anfragen

Zu Punkt 3.1

Anfrage der Fraktion Die Grünen/Bündnis 90: Planungsstand und Beteiligung Umbau Jöllenbecker Strasse

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 1504/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wie ist der derzeitige Planungsstand beim Umbau der Jöllenbecker Straße zwischen der Apfelstraße und der Voltmannstraße? Die Vorplanung wurde am 04.03.2019 im StEA mit einigen Änderungen zur weiteren Planung verabschiedet, allerdings bisher noch nicht wieder vorgestellt.

Zusatzfrage 1:

Wie ist der weitere Ablauf in dem hier laufenden Verfahren? Die Vorplanung wurde bereits vorgestellt. Welche weiteren Schritte erfolgen jetzt noch, bevor die Planung zur Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens an die Bezirksregierung Detmold weitergeleitet wird? Wie werden die politischen Gremien beteiligt?

Zusatzfrage 2:

Welchen weiteren Gremien oder Arbeitsgruppen (wie z.B. AG SPuRen, Radentscheid) wird die Planung vor Einreichung noch zur Stellungnahme/Befassung vorgelegt?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Die Verwaltung hat in der Beschlussvorlage 7522/2014-2020 die Vorplanung der Jöllenbecker Straße inkl. Umbau des HBS Voltmannstraße durch die BV und den StEA am 04.03.2019 final beschließen lassen. Daraufhin haben das Amt für Verkehr, die BBVG und moBiel die entsprechende Ausschreibung für die weiteren Planungsphasen vorbereitet, um die Planungen zu vergeben. Der StEA wurde am 02.02.2021 über die entsprechende Vergabe informiert. Die Vergabe der Entwurfsplanung ist erfolgt, die Planungen wurden auf Grundlage der Vorplanung seitens des beauftragten Ingenieurbüros aufgenommen. Im Juni 2021 soll ein erster Zwischenstand zur Entwurfsplanung den politischen Gremien und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Weitere Zwischenstände zu der Planung werden in Abständen von 6-8 Wochen mitgeteilt. Eine abschließende Vorstellung der Planung erfolgt in 2022, bevor die Planung zur Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens an die Bezirksregierung Detmold weitergeleitet wird.

Dem Radentscheid wurde die aktuelle Planung im April 2021 vorgestellt.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.2 Planung einer Radstation im ehemaligen Opitz-Keller - Anfrage der FDP vom 10.05.2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 1527/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wer hat die Planung für eine Radstation im ehemaligen Opitz-Keller in Auftrag gegeben?

1. Zusatzfrage: Wann wurde diese Planung beauftragt?

2. Zusatzfrage: Welche Kosten haben diese Planungen verursacht?

Begründung: Da ein Fahrradparkhaus im Jahnplatztunnel politisch bereits abgelehnt worden war ist zur Planung eines fast identischen Fahrradparkhauses eine politische Legitimation erforderlich. Daran fehlt es.

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Im laufenden Planungs- und Umbauprozess zum Jahnplatz bat das Dezernat IV um Prüfung, ob künftig der Niederwall allein als Rechtsabbieger in die Körnerstraße münden kann. In dem Fall könnte auf die Umfahrt südlich vor dem Gebäude Pizza Hut verzichtet werden, um mehr Gestaltungsfreiraum zu erhalten. Dabei sollte auch der Verbleib der bisher an der Umfahrt geplanten Taxi- Stände untersucht werden.

Da im Amt für Verkehr keine freien Planungskapazitäten bestanden, wurde das Ing. Büro Bockermann+ Fritze im März 2021 um eine Ausarbeitung gebeten.

Seitens des Büros wurden Varianten vorgestellt. In einer Variante wurde angeregt, neben der geänderten Führung des Niederwalls in die Körnerstraße und der Aufgabe der Umfahrt vor dem Pizza Hut den Gedanken an ein unterirdisches Fahrradparkhaus wieder aufzunehmen.

Nach Befürwortung dieser Variante durch das Dezernat IV am 26.03.2021 wurde diese Variante in der Beschlussvorlage 1308/2020-2025 aufgenommen.

Der Nachauftrag für die Planungsskizzen wurde vom Amt für Verkehr aufgrund des Angebotes vom 03.03.2021 im März 2021 in Höhe von zunächst 14.095,55€ mündlich erteilt.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.3

Buseinsätze auf den Linien 369 und 24 - Anfrage der Fraktion Die Linke vom 10.05.2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 1533/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

1) *Wie groß ist der Anteil an Gelenkbussen bei den beiden aufgeführten Linien?*

2) *Ab August gilt für die Linie 369 ein geänderter Fahrplan mit mehr Fahrten. Wie ändert sich der Einsatz der Busse dadurch?*

Begründung: In der Bezirksvertretung Mitte gab es eine Diskussion um den Einsatz von Gelenkbussen in der Spindelstraße. Nach Kenntnis der LINKEN erfolgte die Diskussion ohne Information über den tatsächlichen Einsatz. Für die weitere Befassung mit dem Thema ist eine konkrete Information hilfreich.

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Zum Fahrplanwechsel am 01.08.2021 werden einheitliche Taktmuster auf beiden Linien eingeführt. Die Linie 369 verkehrt dann Montag-Freitag tagsüber durchgehend im 30-Minuten-Takt, die Linie 24 fährt Montag-Freitag tagsüber einen konstanten 20-Minuten-Takt.

Auf der Linie 369 werden ca. 2/3 der Fahrten mit Standardbussen ausgeführt.

Auf der Linie 24 werden auf ca. 2/3 der Fahrten Gelenkbusse eingesetzt.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 3.4

Anfrage zur Entwicklung eines Car-Sharing-Konzepts - Anfrage der SPD-Fraktion vom 11.05.2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 1540/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Am 17.09.2019 hat der Stadtentwicklungsausschuss einstimmig die Entwicklung eines Car-Sharing-Konzeptes beauftragt.

Frage: Wie ist der aktuelle Stand der Entwicklung?

Zusatzfrage: Werden die etablierten Anbieter in Bielefeld in die Erarbeitung mit einbezogen?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Zur Frage:

Mögliche Car-Sharing-Standorte im öffentlichen Verkehrsraum wurden von der Stadt Bielefeld identifiziert und für sie wurde eine Standortanalyse durchgeführt. In diesem Jahr werden die ersten potentiellen Car-Sharing-Standorte im öffentlichen Verkehrsraum ausgeschrieben. Dafür wird momentan ein Ausschreibungsverfahren vorbereitet.

Zur Zusatzfrage:

Die etablierten Anbieter wurden nicht in die Entwicklung des Car-Sharing-Konzeptes einbezogen. Bei der oben dargestellten Ausschreibung neuer Standorte im öffentlichen Raum werden die vor Ort bereits tätigen Anbieter natürlich berücksichtigt.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.5

Kostensteigerung des Jahnplatzumbaus - Auswirkung auf wichtige und erforderliche Maßnahmen - Anfrage der CDU-Fraktion vom 11.05.2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1552/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Die erhebliche Kostensteigerung beim Jahnplatzumbau hat Auswirkungen auf wichtige und erforderliche Maßnahmen.

Frage:

Welche Maßnahmen werden durch die zusätzlichen Finanzmittel verschoben (detaillierte Darstellung mit Zeitplan und Kosten)?

Zusatzfrage:

Welche Auswirkungen hat die Verschiebung von den angekündigten Maßnahmen auf weitere Projekte in den folgenden Jahren?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Zur Frage:

Bei der überwiegenden Anzahl der zeitlich verschobenen Maßnahmen handelt es sich um Projekte, die sich unabhängig vom Jahnplatzumbau wegen noch fehlender Planungen oder fehlender Baureife als noch nicht realisierbar erwiesen.

Nur wenige Projekte wurden unmittelbar zur Kostenkompensierung verschoben. Dabei wurde stets geprüft, ob dieses im Gesamtkontext mit anderen Projekten oder weiterer Vorgaben möglich ist.

Bei einigen Projekten ergaben sich Einsparungen, da eine höhere För-

derquote zu erwarten ist oder auf andere Kostenträger zugegriffen werden kann.

Einzelauflistung:

*Umbau Kreuzung Verler Straße / Paderborner Straße
Noch ausstehende Planung und Abstimmung, Verschiebung auf 2024,
frei werdende Mittel in 2020-21: 1.000.000 €*

*Umbau Eisenbahnstraße
Noch ausstehende Planung und Abstimmung,
Anpassung der Planung in Richtung Mobilitätsstation an 2022, Bau ab 2023,
frei werdende Mittel in 2022: 750.000 €*

*Umbau Brückenbauwerk Heidekampstraße
Wegfall der Kostenbeteiligung,
frei werdende Mittel in 2020: 50.000 €*

*Bau Lärmschutzwall Südseite A33
Wegfall der Kostenbeteiligung,
frei werdende Mittel in 2020: 52.809 €*

*Umbau Bahnübergang Fechterweg
Wegfall der Maßnahme,
frei werdende Mittel in 2021: 34.200 €*

*Umbau Hauptstraße
Noch ausstehende Planfeststellung auf 2023 ff,
frei werdende Mittel in 2021: 300.000 €*

*Umbau Hauptstraße
Einsparungen durch höhere Kostentragung moBiel
Einsparung insgesamt: 1.300.000 €*

*Umbau Hochbahnsteig Marktstraße
Einsparungen durch höhere Kostentragung moBiel
Einsparung 2021: 150.000 €*

*Umbau Hüttenstraße
Noch ausstehende Planung und Abstimmung, Verschiebung auf 2023ff,
frei werdende Mittel in 2021: 250.000 €*

*Umbau Sender Straße
Noch ausstehende Planung und Abstimmung, Verschiebung auf 2022-24,
frei werdende Mittel in 2020-22: 270.000 €*

*Umbau Heeper Straße
Noch ausstehende Planung und Abstimmung, Verschiebung auf 2023ff,
frei werdende Mittel in 2022: 600.000 €*

*Umbau Hochbahnsteig Voltmannstraße
Noch ausstehende Planung und Abstimmung, Verschiebung auf
2024ff gemeinsam mit dem
Umbau Jöllenbecker Straße,
frei werdende Mittel in 2021: 500.000 €*

*Umbau Kreuzstraße
Noch ausstehende Planung und Abstimmung, Verschiebung auf
2024ff,
frei werdende Mittel in 2021: 100.000 €*

*Umbau Oerlinghauser Straße
Noch ausstehende Planung und Abstimmung, Verschiebung auf
2023ff,
frei werdende Mittel in 2021: 200.000 €*

Zur Zusatzfrage:

*Die Verschiebung löst keine Verzögerung parallel laufender Projekte aus.
Sie sind mit den geplanten Großbaumaßnahmen wie z.B. Hauptstraße,
Stadtbahnverlängerung Linie 4, Heeper Straße abgestimmt.*

*Auch werden alle Maßnahmen, die zur Aufrechterhaltung der Verkehrssi-
cherungspflicht erforderlich sind, weitergeführt.*

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.6

**Kosten Jahnplatzumbau - Controlling - Anfrage der CDU-
Fraktion vom 11.05.2021**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1553/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

*Wie wird sichergestellt, dass es beim Jahnplatzumbau zu keinen weiteren
Kostensteigerungen kommt?*

Zusatzfrage 1: *Wieso fand kein transparentes Controlling der Kosten für
den Jahnplatzumbau statt?*

Zusatzfrage 2: *Wie wird gewährleistet, dass die Kommunikation der Kos-
tenentwicklung in den politischen Gremien und der Öffentlichkeit transpa-
rent sichergestellt ist?*

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

*Die Hauptgewerke Verkehrs- und Freianlagen, sowie die Haltestellendä-
cher sind beauftragt, es liegen konkrete Angebote für weitere Gewerke
Stahlmasten, Sonderleuchten vor. Da diese Gewerke allein einen Anteil
von ca. 17,0 Mio gegenüber den Gesamtprojektkosten von 22,3 Mio
ausmachen, ergibt sich bereits eine gewisse Kostensicherheit.*

*Die noch ausstehenden Gewerke Elektro- Installation im Platzbereich,
Seilverspannung und Straßenbeleuchtung, Möblierung und Vegetation*

wurden abgeschätzt.

Bisher erteilte Nachaufträge zu den Hauptaufträgen wurden in der laufenden Projektkostenermittlung berücksichtigt.

Dennoch kann zu diesem Zeitpunkt nicht vollkommen ausgeschlossen werden, dass es noch zu weiteren Kostensteigerungen kommt, da noch ein weiteres Jahr Bauzeit ansteht mit tiefbauspezifischen Unwägbarkeiten und sonstigen nicht vorhersehbaren Randbedingungen. Auch ist die Marktlage derzeit extrem in Bewegung mit teilweise unvorhersehbaren Preisentwicklungen.

Zur Zusatzfrage 1:

Es lagen erst mit Abschluss der Planungen für die Verkehrs- und Freianlagen, sowie der Haltestellendächer im Sommer 2020 wesentliche fortgeschriebene Kosten vor.

Auch die Planung für die Beleuchtungsanlagen erfolgte erst in 2020.

Erst nach Vorlage der wesentlichen Kostenfaktoren und Abstimmung mit dem Zuschussgeber konnte im Frühjahr 2021 eine verbindliche Aufstellung erfolgen.

Allerdings wurde bei Beauftragung der Hauptarbeiten der Rat der Stadt Bielefeld im Rahmen der Vergabevorlage auf zu erwartende Mehrkosten hingewiesen.

Zur Zusatzfrage 2:

Neben den regelmäßigen Sachstandsberichten zum Bauablauf wird künftig auch auf die Kostenentwicklung hingewiesen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.7

Sachstand Stadtbahn Nord-Jöllenbeck - Anfrage der Fraktion Die Linke vom 11.05.2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1554/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Mit der Vorlage 10376/2014-2020 wurde beschlossen, dass die Verwaltung beauftragt wird, 1) die Daten der vorhandenen Potentialanalyse (moBiel 2030) für die Stadtbahnverlängerung der Linie 3 nach Jöllenbeck zu aktualisieren und um die Pendlerpotentiale (P+R aus Richtung Spenge und Enger) zu ergänzen und 2) das Potential einer Linie 1 nach Jöllenbeck zu untersuchen.

Wie ist der Sachstand?

Begründung: Diese Planung ist die dritt wichtigste für das Stadtbahn-System in Bielefeld. Die Bezirksvertretung in Jöllenbeck hat entsprechend votiert und das Ergebnis muss Bestandteil des NVPs werden.

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Die Stadtbahnverlängerung nach Jöllenbeck wird in den Entwurf des dritten Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld aufgenommen. Dieser wird den politischen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgestellt. Mit der Verabschiedung des Nahverkehrsplans wird die Grundlage für die weiteren Planungsschritte geschaffen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.8

Konversionsflächen: Sachstand Kölner Straße - Anfrage der Fraktion Die Linke vom 11.05.2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1546/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wie ist der Sachstand zum Wohnstandort Kölner Straße?

Begründung: Der HWBA hatte beschlossen, das Erstzugriffsrecht auf alle Wohnstandorte auszuüben. Angeboten von der BIMA wurde der Wohnstandort Kölner Straße der Stadt Bielefeld. Es ist sinnvoll, daher zu diesem Wohnstandort über die Sachlage zu berichten.

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Nach Aufgabe der Wohnnutzung durch britische Militärangehörige im Frühjahr 2018 wurde die Wohnsiedlung an der Kölner Straße, bestehend aus 2 Mehrfamilienhäusern mit je 6 Wohneinheiten (Kölner Straße 39 und 41) und 8 Reihenhäusern (Kölner Straße 58-72) sowie mehreren Garagen, im Zuge der sogenannten kommunalen Erstzugriffsoption der Stadt Bielefeld angeboten.

Für die Mehrfamilienhäuser wurde ein Verkehrswert von 1.310.000 € ermittelt. Aufgrund der Objektstruktur wäre eine Verbilligung des Kaufpreises für den Sozialen Wohnungsbau auf 1.010.000 € möglich gewesen. Für die Reihenhäuser Kölner Straße 58-72 wurde ein Verkehrswert von 1.670.000 € ermittelt.

Das Angebot der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) wurde von Seiten der Stadt Bielefeld und der mehrheitlich kommunalen BGW Bielefelder Gesellschaft für Wohnen und Immobiliendienstleistungen mbH eingehend geprüft. Unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen wie der Verbilligung für Zwecke des sozialen Wohnungsbaus, der erforderlichen Modernisierungsarbeiten und einer möglichen Schadstoffsanierung wurde der Ankauf der 12 Wohnungen sowie der 8 Reihenhäuser nicht weiterverfolgt. Auf die Ausübung der kommunalen Erstzugriffsoption wurde Mitte 2020 daher verzichtet.

Im April 2021 hat die BImA mitgeteilt, dass die acht Reihenhäuser, entgegen der bisherigen Verlautbarungen, nicht vermietet, sondern verkauft werden sollen. Die einzelnen Reihenhäuser sollen hierfür ausparzelliert und danach gegen Einzelgebot am Markt angeboten werden. Planungs-

rechtlich sind die Reihenhausgrundstücke nach § 34 BauGB (Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) zu beurteilen. In dem am 02.09.2020 durch den Haupt-, Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss (HWBA) beschlossenen sogenannten „Positionspapier“ zu den ehemals britischen Wohnstandorten werden Nachverdichtungsmöglichkeiten in Form von rückwärtigen eingeschossigen Gebäudeerweiterungen sowie zusätzlichen straßenseitigen Stellplätzen vorgeschlagen. In den südlichen Gartenbereichen befinden sich erhaltenswerte Baumstandorte.

Die beiden Mehrfamilienhäuser mit Garagenhof sollen nicht verkauft werden. Sie werden seit März 2020 von der BlmA gesamthaft mit einem Gewerbemietvertrag an den ISB vermietet. Das Sozialamt stellt die Wohneinheiten zur Unterbringung von wohnungslosen Menschen zur Verfügung.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.9

Urbanes Baugebiet - Anfrage der Fraktion Die Linke vom 11.05.2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1549/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Welche Abstände sind aus Lärmschutzgründen in einem urbanen Baugebiet zwischen einem Veranstaltungsort (Gebäude) und vorhandener Wohnbebauung einzuhalten?

Begründung:

Ein Urbanes Baugebiet ermöglicht die Verbindung von Wohnen und Gewerbe, womit eben dann auch ein Veranstaltungsort möglich ist. An verschiedenen Orten gibt es bei Veranstaltungsorten Probleme mit der Wohnnutzung im Umfeld (z.B. „Das Kamp“). Kann hier ein Urbanes Baugebiet planungsrechtlich weiterhelfen?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Mit der Baurechtsnovelle 2017 wurde die Gebietskategorie „Urbane Gebiete“ als

§ 6a in die Baunutzungsverordnung (BauNVO) aufgenommen, um in innerstädtischen Gebieten das Nebeneinander von verschiedenen Nutzungen wie bspw. Wohnen, Gewerbe und Kultur zu steuern.

Nach § 6a Abs.1 BauNVO dienen Urbane Gebiete dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Ob das Wohnen gestört wird oder nicht, wird vor allem anhand der Lärmimmissionen gemessen. Für das Urbane Gebiet gilt tagsüber ein Immissionsrichtwert in Höhe von 63 db(A) und nachts in Höhe von 45 db(A). Die

erforderlichen Abstände zwischen Wohnen und Gewerbe sind demzufolge im Einzelfall zu prüfen und können nicht allgemeingültig definiert werden.

Das Quartier um die Straße Niedermühlenkamp liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. III/3/42.00 „Heeper Straße, Huberstraße, Ravensberger Straße, Teutoburger Straße“ aus dem Jahr 1970. Der Bebauungsplan weist gemäß § 9 (1) Nr. 5 BauGB eine Fläche für den Gemeinbedarf (Helmholtz-Gymnasium und Jugendheim) aus und überplant die umliegende bestehende Wohnbebauung als Allgemeines Wohngebiet (WA) gemäß § 4 BauNVO.

Die vorhandene Bebauung entspricht in der Örtlichkeit dem Gebietscharakter eines sogenannten „Allgemeinen Wohngebietes“, es bestehen fast ausschließlich Wohnnutzungen. Voraussetzung für die Ausweisung eines Urbanen Gebietes ist die planerische Absicht in baulich verdichteten Gebieten eine gewisse Nutzungsmischung anzustreben. Ein Planerfordernis für die Aufstellung oder Änderung eines Bebauungsplans mit Ausweisung eines Urbanen Gebietes zur Neuordnung des bereits bebauten Bereiches wird hier nicht gesehen. Weiter wäre eine Nutzungsmischung hier absehbar nicht umsetzbar.

Im Quartier um die Straße Niedermühlenkamp sind die bestehenden Nutzungen bereits genehmigt. Diese vorhandenen Nutzungen besitzen entsprechende Bestandsrechte (u.a. im Hinblick auf Immissionswerte).

Eine Überplanung des Quartiers als Urbanes Wohngebiet ist daher nicht geeignet die aktuell bereits bestehenden Konflikte zu lösen.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.10 Wohnstandorte - Anfrage der Fraktion Die Linke vom 11.05.2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1551/2020-2025

vertagt

-.-.-

Zu Punkt 4 Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesordnungen

Zu Punkt 4.1,
4.1.1 und 4.1.2

Linie 369: Dauerhafte Linienführung durch die Spindelstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 0722/2020-2025, 0722/2020-2025/1, 1589/2020-2025

Die Koalition der Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke stellt folgenden Ergänzungsantrag:

- 1. Der Ausschuss beschließt die Vorlage 0722/2020-2025 der Verwaltung.*
- 2. Der Stadtentwicklungsausschuss erkennt an, dass die Verkehrsführung in der Spindelstraße Probleme aufweist (unnötiger Durchfahrtsverkehr, unstrukturierte Parkräume, aktuell mangelnde Barrierefreiheit des ÖPNV). Deshalb wird die Verwaltung beauftragt für die Spindelstraße und das umliegende Wohnquartier ein nachhaltiges Verkehrskonzept erarbeiten zu lassen, das gemeinsam mit Herstellung der Barrierefreiheit der Bushaltestellen umgesetzt wird. Das Konzept soll auch die Schulverkehre sicher regeln.*

Herr Frischemeier erklärt, dass es Kritik an der Verkehrsführung in dieser Straße gebe. Jedoch sei es nicht richtig die Schwierigkeiten bei der Verkehrsführung nur auf den Bus zu beziehen. Deshalb sollte der Bus zunächst weiter dort langfahren und bis zur baulichen Umgestaltung der Haltestellen für die Barrierefreiheit ein Verkehrskonzept erarbeitet werden, wie die Verkehrsführung an dieser Stelle sinnvoller gestaltet werden kann.

Herr Seifert ist der Ansicht, dass der Änderungsantrag der Koalition noch um den Nachsatz „Unter der Bedingung, dass die Umsetzung der Linienführung in der Spindelstraße erst nach der Umsetzung der korrigierenden Maßnahmen stattfindet“ erweitert werden sollte.

Herr Langeworth weist darauf hin, dass die Bezirksvertretung Mitte sich intensiv mit der Fragestellung der Linienführung 369 in der Spindelstraße befasst hat. Dabei wurde festgestellt, dass lediglich das Durchfahren des Busses in der Straße Probleme aufweist. Deshalb hat die Bezirksvertretung Mitte einen Beschluss gefasst, der beinhaltet, dass die Linienführung des Busses aus der Straße rausgenommen wird und ein Erschließungskonzept mit alternativen Erschließungsmöglichkeiten erarbeitet werden soll. Es wird beantragt über diesen Beschluss der Bezirksvertretung abzustimmen.

Herr Julkowski-Keppler weist darauf hin, dass die Spindelstraße eine durchschnittliche Straßenbreite aufweist und auch noch schmalere Straßen von Gelenkbussen in Bielefeld befahren werden. Durch die Erhöhung des Taktes auf 30 Minuten werden auch weniger Gelenkbusse zum Einsatz kommen müssen. Durch diese Linienführung werden über 1000 Anwohner besser an den ÖPNV angebunden. Aus der Bevölkerung kommen deshalb auch positive Rückmeldungen zu dieser Linienführung. Auch moBiel habe erklärt, dass es keine Probleme gebe.

Auf Nachfrage von Herrn Strothmann wird erklärt, dass der gewünschte

Ergänzungssatz der FDP nicht aufgenommen wird.

Herr Hofmann fragt nach, ob tatsächlich die großen Gelenkbusse eingesetzt werden müssen.

Herr Vollmer erklärt daraufhin, dass derzeit 53 Busse als normale Linienbusse und 19 Gelenkbusse bei dieser Linienführung bei einem 60-Minuten-Takt eingesetzt werden. Durch die Änderung der Taktung ab dem 01.08.2021 werden dann wohl auch kleinere Busse eingesetzt werden können. Lediglich zu den Hauptverkehrszeiten seien dann die Gelenkbusse weiterhin erforderlich.

Herr Strothmann lässt über den Ergänzungsantrag der Koalition abstimmen.

Beschluss:

1. Der Ausschuss beschließt die Vorlage 0722/2020-2025 der Verwaltung.

2. Der Stadtentwicklungsausschuss erkennt an, dass die Verkehrsführung in der Spindelstraße Probleme aufweist (unnötiger Durchfahrtsverkehr, unstrukturierte Parkräume, aktuell mangelnde Barrierefreiheit des ÖPNV). Deshalb wird die Verwaltung beauftragt für die Spindelstraße und das umliegende Wohnquartier ein nachhaltiges Verkehrskonzept erarbeiten zu lassen, das gemeinsam mit Herstellung der Barrierefreiheit der Bushaltestellen umgesetzt wird. Das Konzept soll auch die Schulverkehre sicher regeln.

- mit Mehrheit beschlossen -

Dann lässt Herr Strothmann über die Verwaltungsvorlage unter Einbeziehung des Ergänzungsantrags abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

- 1. Mit der Fertigstellung des Hochbahnsteigs Sieker Mitte in der Oldentruper Straße wird die Buslinie 369 dauerhaft durch die Spindelstraße geführt.**
- 2. Die Verkehrsführung in der Spindelstraße weist Probleme auf (unnötiger Durchfahrtsverkehr, unstrukturierte Parkräume, aktuell mangelnde Barrierefreiheit des ÖPNV). Deshalb wird die Verwaltung beauftragt für die Spindelstraße und das umliegende Wohnquartier ein nachhaltiges Verkehrskonzept erarbeiten zu lassen, das gemeinsam mit Herstellung der Barrierefreiheit der Bushaltestellen umgesetzt wird. Das Konzept soll auch die Schulverkehre sicher regeln.**

- abweichend vom Beschlussvorschlag bei einer Enthaltung mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 4.2
und 4.2.1

1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. I/ St 50 „Wohnen und Arbeiten auf dem Schillinggelände“ für eine Teilfläche südwestlich der Paderborner Straße, begrenzt durch das Flurstück 321 (Kreuzkirche) und die Altmühlstraße im Süden - Stadtbezirk Sennestadt - Änderungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 0520/2020-2025/1, 0865/2020-2025

Herr Vollmer stellt den Antrag, dass das Urbane Gebiet nicht verändert werden soll. Weiterhin bittet er die Verwaltung darum, dass der Erschließungsvertrag zeitnah unterzeichnet werden soll, da dieses nach 10 Monaten noch nicht geschehen sei.

Herr Beck erklärt daraufhin, dass die Gebietsfestsetzung nicht verändert werden soll, da ein urbanes Gebiet an dieser Stelle sinnvoll sei. Bei der Vorlage ginge es lediglich um die Erschließungssituation. Weiterhin erklärt Herr Beck, dass Gespräche mit den Juristen von Straßen.NRW geführt wurden. Diese haben erklärt, dass eine Klage beim OVG eingereicht wird, diese aber auf Ruhend gestellt werden soll, damit die Festsetzung der alternativen Erschließung bzw. die Erschließung zur ehemaligen B68 abgewartet wird.

Herr Vollmer erklärt, dass die Vorlage in Ordnung sei, wenn diese lediglich auf die Erschließungssituation ausgerichtet sei.

Herr Beck erklärt, dass der Erschließungsvertrag angepasst wird und dann der Abschluss dieses Vertrages kurzfristig erfolgen wird.

Herr Vollmer nimmt seinen Änderungsantrag zurück.

Herr Strothmann lässt über die Beschlussvorlage abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

- 1. Der Bebauungsplan Nr. I/ St 50 „Wohnen und Arbeiten auf dem Schillinggelände“ für eine Teilfläche südwestlich der Paderborner Straße, begrenzt durch das Flurstück 321 (Kreuzkirche) und die Altmühlstraße im Süden ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) zu ändern (1. Änderung). Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Abgrenzungsplan mit blauer Farbe vorgenommene Umrandung verbindlich.**

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

- einstimmig beschlossen -

Die Informationsvorlage mit der Drucksachennummer 0865/2020-2025 nimmt der Stadtentwicklungsausschuss zur Kenntnis.

-.-.-

**Zu Punkt 4.3
und 4.3.1**

Umgestaltung des Jahnplatzes - Ausbaustandards für die Stadtmöblierung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 0747/2020-2025, 1588/2020-2025

Das Amt für Verkehr teilt zu der Beschlussvorlage folgendes mit:

In der Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 15.04.2021 wurde der mehrheitliche Empfehlungsbeschluss gefasst, die Natursteinumrandungen um die Jahnplatzuhr mit Holzauflagen zu versehen.

Dazu teilt das Ing. Büro Kortemeier Brokmann als beauftragter Freianlagenplaner folgendes mit:

„Angenehme, auch zu längerem Aufenthalt einladende, Sitzmöglichkeiten werden – über den gesamten Platz verteilt – in Form großmaßstäblicher Holz-Sitzbänke angeboten. Wie bereits beschrieben, wollen wir ganz bewusst durch den Einsatz dieser Holz-möbel die von den harten Natursteinoberflächen und Materialitäten der Fassaden ausgehende „Kühle“ des Platzes aufbrechen und mit in Farbton und Haptik warmen Materialien zu Aufenthalt einladen. Der Ring um die Alcina-Uhr ist nicht als Sitzmöbel, welches zu längerem Aufenthalt einladen soll, konzipiert. Der Ring soll vielmehr zum einen den optischen Schwerpunkt des Platzes, die Alcina-Uhr, zusätzlich akzentuieren. Er hebt sich in seiner Materialität daher bewusst von den Sitzmöbeln ab; und bildet zusammen mit seinem Pendant auf der Nordseite, dem Pflanzbeet, eigenständige Objekte. Zum anderen erfüllt er in seiner Massivität eine wichtige Schutzfunktion gegen eine unerwünschte Befahrung des Platzes. In Gesprächen mit den Ordnungsbehörden wurde auf die Gefahr von Materialsplitterung bei einem Einschlag z.B. von PKW in den Ring hingewiesen. Der Verzicht auf Holzauflagen, die sich bei einem Einschlag lösen und umherfliegen könnten, unterstützt dies. Nichtsdestotrotz wird man natürlich temporär auf den Blöcken sitzen können. Der dunkle Naturstein erwärmt sich sehr schnell. Zudem haben wir die Oberflächen mit leichtem Gefälle versehen, so dass diese nach Niederschlägen schnell wird abtrocknen können. Aus v.g. Gründen empfehlen wir, den Entwurf wie vorgestellt ohne Holzauflagen weiterzuverfolgen.“

Die Koalition der Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke stellt folgenden Ergänzungsantrag.

Die Vorlage wird am Ende um folgenden Satz ergänzt: „Hierbei sind die in der Entwurfsplanung dargestellten Radabstellanlagen auszubauen und um zusätzliche Abstellmöglichkeiten zu ergänzen – insbesondere Radabstellanlagen, die über die westliche Zubringung Oberntorwall und die nordliche Zubringung Herforder Str. direkt angefahren werden können.“

Herr Hallau begründet den Antrag der Koalition damit, dass durch die weiteren Abstellmöglichkeiten eine Überfüllung des Jahnplatzes mit abgestellten Fahrrädern vermieden werden soll.

Herr Seifert stellt für die FDP-Fraktion folgenden Ergänzungsantrag:

*„1. Die Abfallbehälter sollen eingebaute Ascher enthalten.
2. Auf den Rundbänken an der Alcina-Uhr und dem Baumbeet sollen zusätzlich Sitzauflagen aus Holz angebracht werden.“*

Herr Seifert erläutert dazu, dass die Rundbänke auch als Sitzgelegenheit genutzt werden sollten und es dabei angenehmer sei auf Holz als auf Beton zu sitzen. Durch diese Sitzgelegenheiten würde die Aufenthaltsqualität auf dem Platz erhöht werden, da alle anderen geplanten Bänke sich in den Zubringerstraßen befinden.

Herr Langeworth kritisiert die vorgesehene überwiegende Holzmöblierung, da diese nur eine relativ kurze Haltbarkeit habe. Bei einer so großen Beanspruchung wie beim Jahnplatz sollte anderes Material gewählt werden. Auch die Wahl von besonders hartem Holz (Tropenholz) sollte im Hinblick auf den Klimanotstand nicht erfolgen. Für die Fahrradabstellmöglichkeiten sollte ein Plan erarbeitet werden, aus dem alle zusätzlichen Abstellmöglichkeiten ersichtlich sind.

Frau Rammert fragt nach den Auswirkungen von Temperaturschwankungen bei den Holz-/Metallkombinationen und bittet diese zumindest bei den Armlehnen abzulehnen.

Herr Lewald erklärt, dass hierzu keine Erkenntnisse vorliegen, diese jedoch nochmal recherchiert und dann nachgereicht werden könnten. Jedoch wird davon ausgegangen, dass es keine Probleme diesbezüglich geben sollte, da die Planer solche eventuellen Problematiken bei der Planung berücksichtigen. Er weist darauf hin, dass eine Beschlussfassung auch unter Vorbehalt erfolgen könne.

Herr Strothmann lässt zunächst über den Ergänzungsantrag der Koalition abstimmen.

Beschluss:

Die Vorlage wird am Ende um folgenden Satz ergänzt: „Hierbei sind die in der Entwurfsplanung dargestellten Radabstellanlagen auszubauen und um zusätzliche Abstellmöglichkeiten zu ergänzen – insbesondere Radabstellanlagen, die über die westliche Zubringung Oberntorwall und die nordliche Zubringung Herforder Str. direkt angefahren werden können.“

- mit großer Mehrheit beschlossen –

Danach lässt Herr Strothmann über die einzelnen Punkte des Ergänzungsantrages der FDP-Fraktion abstimmen.

Beschluss:

1. Die Abfallbehälter sollen eingebaute Ascher enthalten.

- einstimmig angenommen -

Beschluss:

2. Auf den Rundbänken an der Alcina-Uhr und dem Baumbeet sollen zusätzlich Sitzauflagen aus Holz angebracht werden.“

- mit großer Mehrheit abgelehnt -

Dann lässt Herr Strothmann über die Verwaltungsvorlage mit den genannten Änderungen abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld die folgenden Ausbaustandards im Rahmen der Umgestaltung des Jahnplatzes zu beschließen:

Die Verwaltung wird, auf Grundlage der vorgestellten Entwurfsplanung, mit der Ausschreibung und Vorbereitung der Vergabe der Leistungen für die Stadtmöblierung am Jahnplatz beauftragt.

Die in der Entwurfsplanung dargestellten Radabstellanlagen sind auszubauen und um zusätzliche Abstellmöglichkeiten zu ergänzen – insbesondere Radabstellanlagen, die über die westliche Zubringung Oberntorwall und die nordliche Zubringung Herforder Str. direkt angefahren werden können.“

Die Abfallbehälter sollen eingebaute Ascher enthalten.

- abweichend vom Beschlussvorschlag mit großer Mehrheit beschlossen
-

Zu Punkt 4.4

Erlass einer Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) für straßenbauliche Maßnahmen in der Straße Am Schwarzbach von Deppendorfer Straße bis Weizenkamp

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 0472/2020-2025

Das Amt für Verkehr teilt folgende ergänzende Information zu den Auswirkungen des Beschlusses der Bezirksvertretung Dornberg vom 25.03.2021 mit:

Die im Jahr 2017 durchgeführten Arbeiten an der Straßenbeleuchtung in der Straße Am Schwarzbach führten eindeutig zu einer beitragsrechtlichen Verbesserung nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW), da die Zahl der Straßenlaternen in der Straße Am Schwarzbach von 5 auf 9 erhöht wurde. Hierdurch hat sich die Lichtstärke der gesamten Straßenbeleuchtung um 80 % erhöht. Gleichzeitig wurden die durch zu große Abstände bedingten vielen unbeleuchteten „Dunkelzonen“ bei der Verkehrsfläche durch die zusätzlichen Straßenlaternen und eine gleichmäßige Anordnung aller 9 Straßenlaternen mit jeweils nur noch ca. 35 m Abstand zueinander beseitigt (vor der Baumaßnahme gab es unbeleuchtete Straßenflächen am Anfang und Ende der Straße sowie zwischen den einzelnen 5 Straßenlaternen). Die eindeutige Rechtsfolge für eine derartige Konstellation lautet daher in ganz NRW Erhebung von Straßenbaubeiträgen nach § 8 KAG NRW.

Dies ist jedoch bei der Straße Am Schwarzbach nicht einfach so umsetzbar. Da Grünflächen ohne Bebauung mit Häusern -wie in der Straße Am Schwarzbach einseitig am Anfang und Ende der Straße vorhanden- keinen beitragsrechtlich relevanten Erschließungsvorteil durch die jeweilige Straße haben, müssen sie bei der Auswahl der beitragspflichtigen Grundstücke für eine Abrechnung nach § 8 KAG NRW außen vor bleiben.

Dies würde für die einzelnen Eigentümer der übrigen bebauten Grundstücke an der Straße Am Schwarzbach zu einem erheblich höheren Beitragsanteil an den Gesamtkosten führen. Diese Ungerechtigkeit gegenüber Beitragspflichtigen an anderen Straßen kann nach der Rechtsprechung zum Beitragsrecht nur dadurch gelöst werden, dass für eine Abrechnungsstrecke mit ausgedehnten angrenzenden Grünflächen (i.d.R. ab 15 % der beidseitigen Straßenlänge) der Beitragssatz der Anlieger aus der allgemeinen KAG-Satzung entsprechend dem Anteil der Grünflächen an der gesamten beidseitigen Frontlänge an den beiden Straßenseiten reduziert wird.

Diese Reduzierung muss aus rechtlichen Gründen in Form einer kommunalen Satzung für die einzelne Abrechnungsmaßnahme festgesetzt werden. Andernfalls dürfte die Stadtverwaltung Bielefeld nicht von den Beitragssätzen für die Anlieger aus der allgemeinen, vom Rat der Stadt Bielefeld beschlossenen KAG-Satzung abweichen (für eine Anliegerstra-

ße wie bei Am Schwarzbach 80%).

Der Beschluss der Bezirksvertretung Dornberg, durch ihre Ablehnung eine Beitragserhebung nach § 8 KAG NRW gegenüber den Personen mit Eigentum in der Straße Am Schwarzbach zu verhindern, führt nach Auffassung der Verwaltung zu einer ungerechtfertigten Besserbehandlung dieser Personen sowohl gegenüber anderen Anliegern in Dornberg als auch im ganzen Stadtgebiet Bielefelds, die bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 8 KAG NRW Beitragszahlungen an die Stadt Bielefeld leisten müssen.

Würden künftig generell in Bielefeld in vergleichbaren Fällen keine Satzungen mehr mit einer Reduzierung des Beitragssatzes der Anlieger erlassen, wären die Anlieger an Straßen mit großen angrenzenden Grünflächen durch den gegenüber ihnen geübten Verzicht auf Straßenbaubeiträge gegenüber alle anderen Anliegern in Bielefeld unrechtmäßig bevorzugt.

§ 8 KAG NRW bindet im Übrigen auch als Soll-Vorschrift die Gemeinden in NRW, da hierdurch nach gängiger allgemeiner Verwaltungsrechtsprechung der Behörde nur in Ausnahmefällen das Entscheidungsermessen eingeräumt wird, von der gesetzlich vorgesehenen Rechtfolge abzuweichen. Ein derartiger Ausnahmefall liegt bei der Beleuchtungsmaßnahme Am Schwarzbach aus Sicht der Verwaltung eindeutig nicht vor, denn die Straße Am Schwarzbach stellt eine Straße mit Erschließungsfunktion dar, deren Straßenbeleuchtung erheblich verbessert wurde. Hierdurch haben die Anlieger mit baulich genutzten Grundstücken einen Vorteil im Sinne des § 8 KAG NRW erhalten, der nach Landesrecht NRW und Ortsrecht der Stadt Bielefeld die Erhebung von Straßenbaubeiträgen nach § 8 KAG NRW zur Folge hat.

Rein formal sei noch auf § 3 Absatz 13 der allgemeinen KAG-Satzung in Bielefeld hingewiesen: „Für Anlagen, bei denen die in Abs. 3 - 7 festgesetzten anrechenbaren Breiten oder Anteile der Beitragspflichtigen offensichtlich nicht zutreffen, bestimmt der Rat durch Satzung etwas anderes.“ Es ist also bereits in der allgemeinen, durch den Rat der Stadt Bielefeld beschlossenen KAG-Satzung vom 16. August 1988 in der Form der 1. Änderungssatzung vom 30. Juli 2010 vorgesehen, bei rechtlich gebotener Abweichung eine besondere Satzung für die Beitragsverfahren an einer einzelnen Straße zu erlassen. Dies wurde in der Vergangenheit auch stets durchgeführt. Der Verzicht auf die Beitragserhebung nach § 8 KAG NRW bei der Straße Am Schwarzbach wäre in Bielefeld ein Novum.

Herr Lewald erläutert, dass der Beschluss der BV Dornberg aus Sicht der Verwaltung für die weitere Erhebung von Kommunalabgaben nicht zielführend sei. Er empfiehlt aus Gründen der Rechtssicherheit den Beschluss zu revidieren.

abgesetzt

Zu Punkt 4.5 Konversion in Bielefeld – Entwicklung der ehemals britischen Wohnstandorte

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 0983/2020-2025

2. Lesung

-.-.-

Zu Punkt 4.6 Konversion in Bielefeld – Berichte zu den vorbereitenden Untersuchungen für die ehemaligen Kasernenstandorte Rochdale und Catterick

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 0984/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

1. **Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Berichtsentwürfe zu den Vorbereitenden Untersuchungen für die ehemaligen Kasernenstandorte Rochdale und Catterick zur Kenntnis.**
2. **Die Verwaltung wird beauftragt, die Berichtsentwürfe unter www.perspektiven-bielefeld.de zu veröffentlichen und die Möglichkeit für weitere Anregungen und Ergänzungen anzubieten.**

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 4.7 Konversion in Bielefeld – Auslobung des städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Nachnutzung Rochdale Barracks“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 0985/2020-2025

Das Bauamt teilt folgenden Hinweis zur Beschlussvorlage mit:

Wird der Beschlussvorschlag gefasst ergibt sich eine zeitliche Verschiebung des Wettbewerbsverfahrens um mehrere Monate.

Alternativ kann der folgende Beschluss gefasst werden:

1. Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt dem Haupt-, Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss die „Allgemeinen Wettbewerbsbedingungen (Teil A)“ der Auslobungsbroschüre zum städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerb „Nachnutzung Rochdale Barracks“ zu beschließen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Auslobungsbroschüre unter www.perspektiven-bielefeld.de zu veröffentlichen und die Möglichkeit für weitere Anregungen und Ergänzungen für die „Wettbewerbsaufgabe (Teil B)“ anzubieten.

Mit dem alternativen Beschlussvorschlag ergibt sich die Möglichkeit, die EU-weite Bekanntmachung des Wettbewerbs vorzunehmen und das Bewerbungs- und Losverfahren zur Auswahl der teilnehmenden Büros frühzeitiger durchzuführen.

Mit dem Beschluss des Teils A signalisiert die Stadt Bielefeld ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Auslobung des städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs „Nachnutzung Rochdale Barracks“. Eine Festlegung erfolgt insbesondere zu

- den Anforderungen an die Wettbewerbsteilnahme (Stadtplaner/in, Architekt/in, Landschaftsarchitekt/in),
- dem Bewerbungs- und Losverfahren,
- den geforderten Leistungen (u.a. Lageplan M 1:000, Vertiefungsbereiche, Geländeschnitte, räumliche Darstellungen),
- dem Preisgericht,
- den Preisgeldern und Anerkennungen,
- dem Auftragsversprechen zur Ausarbeitung des städtebaulichen Entwurfs (Rahmenplan).

Die inhaltliche Wettbewerbsaufgabe (Teil B) bleibt für weitergehende Beratungen und eine Öffentlichkeitsbeteiligung offen. Ein Beschluss des Teils B der Auslobung ist spätestens in der Beratungsfolge im September (16.09. BV Mitte, 21.09. StEA, 22.09. HWBA) geboten.

Herr Dr. Lange und Herr Julkowski-Keppler bitten um die Abstimmung der Ursprungsvorlage.

Herr Strothmann lässt über die Ursprungsvorlage abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Entwurf der Auslobungsbroschüre zum städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb „Nachnutzung Rochdale Barracks“ zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Entwurf zur Auslobungsbroschüre unter www.perspektiven-bielefeld.de zu veröffentlichen und eine Möglichkeit für Anregungen und Ergänzungen anzubieten.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 4.8

Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/T4.2 "Bebauung an der Zirkonstraße Ecke Im Bergsiek" für einen Teilbereich östlich der Straße Im Bergsiek / südlich der Zirkonstraße / westlich des Mondsteinwegs im beschleunigten Verfahren gemäß § 13b i.V.m. § 13a BauGB ("Einbeziehung von Außenbereichsflächen in das beschleunigte Verfahren")

- Stadtbezirk Jöllenbeck -

Entwurfsbeschluss

Beschluss zur Offenlage gem. §§ 3 (2) und 4 (2) Baugesetzbuch (BauGB)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 0913/2020-2025

Herr Beck erklärt zur Rückfrage aus der vergangenen Sitzung zu einer zwingenden Festsetzung von Photovoltaikanlagen in Verbindung mit ihrer Förderfähigkeit, dass eine verbindliche Festsetzung von Photovoltaikanlagen im Bebauungsplan nicht förderschädlich sei. Nach Rücksprache mit dem Rechtsamt bestehe tendenziell wohl auch die Möglichkeit Photovoltaik verbindlich festzusetzen. Allerdings müsse dafür zunächst ein Energiekonzept unter Berücksichtigung der örtlichen Situation erarbeitet werden. In solch einem Energiekonzept müssen auch private Belange, bezogen auf den konkreten Standort, berücksichtigt werden. Wenn ein Energiekonzept erstellt wird, so muss dann allerdings eine erneute Offenlage durchgeführt und ein erneuter Entwurfsbeschluss vorbereitet werden. Dies würde zu einer Verzögerung von etwa drei Monaten führen.

Es erfolgt eine kurze Unterbrechung zur Beratung.

Herr Julkowski-Keppler sieht es als Erfolg an, dass Photovoltaikanlagen verpflichtend in Bebauungsplänen vorgeschrieben werden können. Dies sollte in Zukunft auch umgesetzt werden. Aufgrund der zeitlichen Verzögerung und weil dem Investor dies nicht vorher bekannt war sollte in diesem Fall noch der Ursprungsvorlage zugestimmt werden.

Herr Beck weist nochmal darauf hin, dass grundsätzlich die Möglichkeit der verbindlichen Festsetzung gegeben sei, jedoch eine Einzelfallprüfung für den betroffenen Standort immer erfolgen müsse.

Herr Dr. Lange erklärt, dass aufgrund der angespannten Lage auf dem Bielefelder Wohnungsmarkt neuer Wohnraum zügig geschaffen werden muss. Durch die Verpflichtung zum Anbringen von Solaranlagen würde das Bauen noch teurer werden. Es sollten eher entsprechende Hinweise zu Fördermöglichkeiten für Solaranlagen bei der Bauberatung erfolgen.

Herr Frischemeier weist darauf hin, dass Photovoltaikanlagen nur anfänglich für die Bauherren teuer seien, diese sich jedoch finanziell auch rentieren. Es sollte zukünftig eine Verpflichtung zur Anbringung der Photo-

voltaikanlagen geben.

Herr Seifert erklärt, dass durch solche weiteren Auflagen das Bauen immer weiter erschwert wird. Man solle lieber darauf hinarbeiten, dass die Menschen solche Maßnahmen freiwillig durchführen.

Frau Brinkmann beantragt die Abstimmung entsprechend dem Beschluss der BV Jöllennebeck mit dem zusätzlichen Punkt 5 (Regenrückhaltebecken).

Herr Krämer weist darauf hin, dass es auch andere Alternativen als die Photovoltaikanlagen gebe. Deshalb sollte man die Menschen selber entscheiden lassen.

Herr Julkowski-Keppler weist darauf hin, dass auch andere vorgeschriebene Maßnahmen, wie die Errichtung von Stellplätzen, zu höheren Kosten beim Bauen führen. Diese Kosten werden den Menschen auch zugemutet. Die ökologischen Belange sollten bei verbindlichen Festschreibungen auch berücksichtigt werden.

Herr Strothmann lässt über die Vorlage entsprechend des Beschlusses der BV Dornberg mit dem zusätzlichen Punkt 5 abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

- 1. Der Bebauungsplan Nr. II/T4.2 "Bebauung an der Zirkonstraße Ecke Im Bergsiek" für eine Teilfläche des Gebietes östlich der Straße Im Bergsiek / südlich der Zirkonstraße / westlich des Mondsteinwegs wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.**
- 2. Der Entwurf des Bebauungsplanes ist mit Text und Begründung für die Dauer eines Monats gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen. Die Auslegung ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.**
- 3. Parallel zur Auslegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB zu beteiligen.**
- 4. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.**
- 5. Eine naturnahe Ausgestaltung des Regenrückhaltebeckens ist im Erschließungsvertrag festzuschreiben. Es ist darin ebenfalls zu regeln, wer für die Bepflanzung zuständig ist und wer die Kosten trägt.**

- abweichend vom Beschlussvorschlag bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 5

Anträge

Zu Punkt 5.1

"Nahverkehrsplan" - Antrag der Koalition SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1585/2020-2025

Der Text des Antrages lautet:

1. Der StEA bekräftigt, dass – entsprechend den Vorgaben durch das Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) – der 3. Nahverkehrsplan für Bielefeld bis zum 31.12.2021 verabschiedet werden muss. Er beauftragt die Verwaltung, zur nächsten StEA Sitzung einen detaillierten und strikten Termin- und Arbeitsplan vorzulegen, der die termingerechte Verabschiedung des 3. NVP gewährleistet.

2. Wegen des sehr engen Zeitrahmens empfiehlt der StEA, im Amt für Verkehr eine „Taskforce NVP“ einzurichten, die die bis zur Verabschiedung notwendigen Schritte effizient strukturiert und abarbeitet.

3. Um die beschlossenen Beteiligungsschritte umzusetzen, hält der StEA es für notwendig, den Entwurf des NVP in die Juni-Sitzungen der Bezirksvertretungen einzubringen und den Interessenverbänden noch vor der Sommerpause den Entwurf des NVP zur Stellungnahme zuzuleiten.

4. Der StEA beauftragt die Verwaltung ein Online-Beteiligungsformat für die breite Öffentlichkeit zu realisieren.

5. Unabhängig von der Verabschiedung des 3. NVP bekräftigt der StEA, dass die in der Ratssitzung am 18.06.2020 beschlossenen Vorlaufmaßnahmen zum NVP (Ziff. 1 des Ratsbeschlusses) zum Fahrplanwechsel am 1. August 2021 umgesetzt werden sollen.

Herr Julkowski-Keppler weist darauf hin, dass es einen gesetzlichen Auftrag gibt, die Barrierefreiheit im Nahverkehr bis Ende 2021 herzustellen. Dafür ist die Vorlage eines Nahverkehrsplanes notwendig. Da ein zeitlicher Verzug vorliegt soll bis zur nächsten Sitzung ein entsprechender Termin- und Arbeitsplan der Verwaltung vorgelegt werden, damit eine termingerechte Verabschiedung des Nahverkehrsplans gewährleistet werden kann.

Herr Dr. Lange bittet um Mitteilung wie der aktuelle Stand der Aufstellung des Nahverkehrsplans sei.

Herr Oberbürgermeister Clausen stimmt zu, dass eine Verzögerung bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans vorliegt. Bei einem Abstimmungsgespräch auf Spitzenebene Ende April 2021 wurde eine neue Steuerungsentscheidung getroffen. Derzeit wird diese Entscheidung in den Entwurf des Nahverkehrsplans eingearbeitet. Hierfür werden etwa sechs Wochen benötigt, so dass die Ziffer 3 des Antrages von der Verwaltung nicht eingehalten werden kann. Geplant ist, dass am 01.08.2021 die Beteiligungsformate starten und die abschließende Beschlussfassung in der Ratssitzung am 09.12.2021 erfolgt. Damit wäre eine termingerechte Ver-

abschiedung sichergestellt.

Herr Frischemeier erklärt, dass die Formulierung in Ziffer 3 des Antrages in „zeitnah“ geändert werden kann. Wichtig sei nur, dass die Verabschiedung des Nahverkehrsplans bis Ende des Jahres erfolgt.

Herr Julkowski-Keppler erklärt, dass es bei der Ziffer 3 im Antrag darum ginge, dass die Beteiligungen der Bezirksvertretungen in den Juni-Sitzungen erfolgen sollten. Nach den Erläuterungen vom Oberbürgermeister kann die Ziffer 3 des Antrages in „Um die beschlossenen Beteiligungsschritte umzusetzen, hält der StEA es für notwendig, den Entwurf des NVP zeitnah den Bezirksvertretungen vorzustellen und den Interessenverbänden zur Stellungnahme zuzuleiten.“ geändert werden.

Herr Oberbürgermeister Clausen verspricht, dass die Beteiligungen am 01.08.2021 starten werden.

Herr Strothmann lässt über den Antrag mit der Änderung unter Ziffer 3 abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

- 1. Der StEA bekräftigt, dass – entsprechend den Vorgaben durch das Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) – der 3. Nachverkehrsplan für Bielefeld bis zum 31.12.2021 verabschiedet werden muss. Er beauftragt die Verwaltung, zur nächsten StEA Sitzung einen detaillierten und strikten Termin- und Arbeitsplan vorzulegen, der die termingerechte Verabschiedung des 3. NVP gewährleistet.**
- 2. Wegen des sehr engen Zeitrahmens empfiehlt der StEA, im Amt für Verkehr eine „Taskforce NVP“ einzurichten, die die bis zur Verabschiedung notwendigen Schritte effizient strukturiert und abarbeitet.**
- 3. Um die beschlossenen Beteiligungsschritte umzusetzen, hält der StEA es für notwendig, den Entwurf des NVP zeitnah den Bezirksvertretungen vorzustellen und den Interessenverbänden zur Stellungnahme zuzuleiten.**
- 4. Der StEA beauftragt die Verwaltung ein Online-Beteiligungsformat für die breite Öffentlichkeit zu realisieren.**
- 5. Unabhängig von der Verabschiedung des 3. NVP bekräftigt der StEA, dass die in der Ratssitzung am 18.06.2020 beschlossenen Vorlaufmaßnahmen zum NVP (Ziff. 1 des Ratsbeschlusses) zum Fahrplanwechsel am 1. August 2021 umgesetzt werden sollen.**

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 5.2 **"Machbarkeitsstudie Radstation Hauptbahnhof" - Antrag der Koalition SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1584/2020-2025

Die Beratung und Abstimmung erfolgte unter TOP 16.

-.-.-

Zu Punkt 5.3 **Kostenentwicklung Jahnplatz - Antrag der FDP vom 10.05.2021**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1528/2020-2025

Die Beratung und Abstimmung erfolgt unter TOP 15.

-.-.-

Zu Punkt 5.4 **Radabstellanlagen in Parkhäusern - Antrag der FDP vom 10.05.2021**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1529/2020-2025

Die Beratung und Abstimmung erfolgt unter TOP 16.

-.-.-

Zu Punkt 6 **Zusatzschild „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs“ an den Ladestationen für Elektroautos**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1409/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, an den Parkplätzen für Elektroautos die Beschilderung rechtssicher so zu erweitern, dass nur Fahrzeuge, die auch wirklich laden, dort parken dürfen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 7 Spielflächenbedarfsermittlung

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1082/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

ISB

**Zu Punkt 8 Global Goals Radweg
Erweiterung um eine Station im Stadtbezirk Schildesche in der
Grünanlage Am Bultkamp
Nachtrag zur und Verlängerung der vertraglichen Vereinba-
rungen**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1113/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss stimmt der Verlängerung der vertraglichen Vereinbarungen mit dem Welthaus Bielefeld e.V. und die Bezirksvertretung Schildesche stimmt insbesondere der Erweiterung um eine Station im Stadtbezirk Heepen zu. Grundlagen sind:

- a) die Übersicht aller Stationen des Radwegs (Anlage 1)
- b) die Beschreibung des neuen Standortes in der Grünanlage am Bultkamp (Anlage 2)

Die Umsetzung des Beschlusses erfolgt unter der Bedingung, dass der Verein Welthaus e. V. als Projektträger neben der Errichtung der Global Goals Radweg Stationen weiterhin dauerhaft sämtliche Eigentümerpflichten für die Stationen (Verkehrssicherung, Unterhaltung, regelmäßige Überprüfung, Dokumentation, Rückbau bei Vertragsende) übernimmt, die Kosten für die Errichtung der neuen Station übernimmt und die Stadt von Haftungsansprüchen freistellt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Umweltamt

Zu Punkt 9

Beschluss der Bielefelder Nachhaltigkeitsstrategie

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 0940/2020-2025

1. Lesung -

-.-.-

Amt für Verkehr

Zu Punkt 10

Mobilitätsstrategie: Umsetzungskonzept Radverkehr

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 0697/2020-2025

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 10.1

Änderungsantrag der Koalition SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke zu TOP 10: Umsetzungskonzept Radverkehr

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 1583/2020-2025

Die Koalition der SPD-Fraktion, Bündnis 90/Die Grünen und Fraktion Die Linke stellt folgenden Änderungsantrag:

A: Die Nr. 1.) erhält folgende Fassung:

1.) Der Rat dankt der Verwaltung für die Erarbeitung der umfangreichen und arbeitsintensiven Vorlage. Der Rat stimmt dem Umsetzungskonzept für das Radverkehrskonzept und die Ziele aus dem Vertrag mit dem Radentscheid sowie den darin enthaltenen Maßnahmen für eine systematische Radverkehrsförderung zu.

Die Verwaltung wird beauftragt, bis 2025

- die für diesen Zeitraum aufgeführten Maßnahmen bis zur Beschlussreife vorzubereiten (Bürger*innenbeteiligung, Abstimmung mit weiteren Beteiligten, Fördermittelbeantragung, Planung, gutachterliche Beauftragung),*
- daran den Radentscheid gemäß Vertrag und Nr. 4 des Ratsbeschlusses vom 18.06.2020 (TOP 40 des Protokolls) zu beteiligen,*
- ggf. den zuständigen Gremien unter Beachtung der Beteiligungsrechte der Bezirksvertretungen zur Beschlussfassung vorzulegen*
- und umzusetzen.*

Dabei sind alle Fördermöglichkeiten auszuschöpfen und die im Vertrag mit dem Radentscheid vorgesehene Verlängerung um ein Jahr zu beachten.

Die Maßnahme 379 ist gemäß der Empfehlung der Bezirksvertretung Gadderbaum vom 27.08.2020 (TOP 5.5) unverzüglich zu planen und spätestens nach dem Abschluss der Deckensanierung des Ostwestfalendamms im Streckenabschnitt Haller Weg-Abfahrt Quelle umzusetzen.

B: Es wird folgende Nr. 2 eingefügt:

2.) Die ab 2025 aufgeführten infrastrukturellen Maßnahmen sind so weit wie möglich bis 2030, spätestens jedoch bis 2035 umzusetzen. Die Verwaltung wird beauftragt, die dazu erforderlichen Schritte durchzuführen.

C: Die Nummern 2.) bis 5.) der Beschlussvorlage erhalten die Nummern 3.) bis 6.).

1. Lesung -

-.-.-

Zu Punkt 11 Information über das Straßenbauprogramm 2021 - 2026

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 0994/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 12, 12.1 und 12.2 altstadt.raum (Modale Filter im und am Altstadt-Hufeisen) hier: Durchführung einer Testphase

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 1006/2020-2025, 1589/2020-2025, 1593/2020-2025

Die Koalition von der SPD-Fraktion, Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke stellt folgenden Antrag:

- 1. Der Ausschuss beschließt die Vorlage 1006/2020-2025 der Verwaltung in der vorgelegten Fassung.*
- 2. Dem Vorschlag der Bezirksvertretung Mitte zur Verlängerung der Testphase wird zugestimmt. Eine erste Evaluation möglicher Problempunkte soll schon Ende September stattfinden und sofern Probleme vorliegen, dem Ausschuss zur möglichen Korrektur vorgelegt werden.*
- 3. Dem Vorschlag der Bezirksvertretung Mitte zum Umgang mit der Klasingstraße wird zugestimmt.*
- 4. Schon während der Testphase muss eine Aufwertung und Attraktivierung der verkehrlich entlasteten Bereiche durch Sitzgelegenheiten, Pflanzungen etc. stattfinden.*
- 5. Geänderte Anfahrten an die vorhandenen Parkhäuser müssen*

frühzeitig ausgeschildert sein. Das im Rahmen der „Emissionsfreien Innenstadt“ angedachte Verkehrsleitsystem soll zudem zeitnah etabliert werden.

- 6. Beim Umgang mit Anträgen zur Nutzung der frei werdenden Flächen durch Handel und Gastronomie bittet der Stadtentwicklungsausschuss um eine möglichst kulante und lösungsorientierte Genehmigung.*

Die FDP stellt folgenden Änderungsantrag:

- 1. Im Punkt 2.1 wird die Steinstraße aus der Liste der Fußgängerzonen herausgenommen.*
- 2. Ein neuer Punkt 3.3. wird eingefügt mit folgendem Wortlaut: "Die Steinstraße wird zwischen Renteistraße und Welle zur Einbahnstraße in Richtung Welle."*
- 3. Der Punkt 2.3 wird gestrichen, also die Straße am Waldhof wird während der Testphase nicht zur Fahrradstraße umgewandelt, sondern bleibt für den Autoverkehr wie bisher offen.*

Die CDU-Fraktion beantragt die Abstimmung über den Beschluss der BV Mitte vom 06.05.2021.

Herr Seifert befürwortet das Projekt altstadt.raum, da damit eine Steigerung der Attraktivität der Altstadt für eine breite Bevölkerungsschicht erreicht wird. Durch den Änderungsantrag soll die Erreichbarkeit der Parkhäuser gesichert werden. Wenn die drei Parkhäuser nur über zwei Straßen angefahren werden können, dann verursacht das ein erhebliches Verkehrsaufkommen in anderen Bereichen und der positive Effekt der Verkehrsberuhigung ist nicht mehr gegeben. Bezüglich der Verlängerung der Testphase über die Weihnachtszeit bestehen auch Bedenken, da die Unternehmen auf den Umsatz in der Weihnachtszeit angewiesen sind und deshalb sollte in diesem Zeitraum keine Testphase stattfinden. Auch die Forderung nach Bepflanzung während der Testphase sei nicht in Ordnung, da dadurch unverrückbare Tatsachen geschaffen werden sollen.

Herr Frischemeier bedankt sich bei der Verwaltung für den sehr guten Beschlussvorschlag. Für die Attraktivität der Innenstadt ist nicht nur die Erreichbarkeit mit dem Auto ausschlaggebend, sondern dass ein stabiler Handelsstandort besteht. Und das wird durch die geplanten Maßnahmen erreicht. Die Verlängerung der Testphase über die Weihnachtszeit wird als sehr sinnvoll gehalten, denn gerade zu dieser Zeit seien viele Menschen zu Fuß in der Innenstadt unterwegs. Durch die Bepflanzung und die Sitzgelegenheiten sollen keine baulichen Tatsachen geschaffen werden, sondern eine attraktive Umgebung, bei der die Menschen auch verweilen möchten. Ansonsten könne der Eindruck entstehen, dass lediglich Parkplätze weggefallen sind. In der Testphase soll auch regelmäßig evaluiert werden, damit die Maßnahmen gegebenenfalls auch rückgängig gemacht werden können. Bezüglich der Fahrradstraße „Waldhof“ haben sich auch Leitungen von Museen und einer Schule dazu positiv geäußert. Es handelt sich dabei um eine Hauptdurchgangsstraße für den Radverkehr und die Radwege sind eng. Durch die geplante Maßnahme wird das Radfahren an der Stelle komfortabler.

Herr Dr. Lange erklärt, dass eine Testphase, die mit einfachen Mitteln umgesetzt werden kann, sinnvoll sei. Deshalb sollte auch dem Vorschlag der BV Mitte gefolgt werden. Die Straße „Waldhof“ dürfe aber nicht zu einer Fahrradstraße umgebaut werden, da die Erreichbarkeit des Gewerbes, des Einzelhandels, der Schule, der Anwohner und der Parkhäuser gewährleistet bleiben muss. Der dort derzeit vorhandene Verkehr kann nicht abgeleitet werden, da die Leistungsfähigkeit bei den Alternativen ausgeschöpft ist. Die Verlängerung der Testphase wird befürwortet, da auch ein Zeitraum betrachtet werden muss, in dem die Innenstadt stark besucht wird. Für eine autofreie Innenstadt muss auch der ÖPNV entsprechend vorhanden sein. Die Erreichbarkeit muss aber auch für Kunden, die aus dem Umland kommen, vorhanden sein. Das alles müsse mitbedacht werden.

Frau Ostwald merkt ebenfalls an, dass die Straße „Waldhof“ für die Autos befahrbar bleiben muss, da dadurch die Erreichbarkeit der Parkhäuser sichergestellt wird und der Autoverkehr nicht ausreichend abgeleitet werden kann.

Herr Gugat weist darauf hin, dass es sich bei der geplanten Verkehrsführung um einen Versuch handelt bei dem durch die Zwischenevaluation nachgesteuert werden kann. Es sollte nicht von vornerein mit einem Misserfolg dieser Maßnahme gerechnet werden.

Herr Hallau erklärt, dass es wichtig sei den Versuch zu wagen, die Straße „Waldhof“ für den Autoverkehr zu sperren. Von den Veränderungen würden die Einzelhändler, Gastronomen und Anwohner auch profitieren.

Herr Hofmann erachtet die Verlängerung der Testphase als sinnvoll, da dann mehr Erfahrungswerte gesammelt werden können. An der Sperrung der Straße „Waldhof“ für den Autoverkehr haben die Schulen ein Interesse, da diese kleine Straße von vielen Elterntaxis befahren wird. Die Fußgänger und Radfahrer werden auf dieser Straße durch die Autofahrer gefährdet.

Herr Langeworth weist darauf hin, dass die Straße „Waldhof“ von sehr vielen Berufspendlern genutzt wird, die zu den Parkhäusern fahren. Für die Berufspendler bedeutet die Sperrung mindestens eine halbe Stunde längere Fahrtzeit zu und von ihrem Arbeitsplatz. Diese sind oft auf das Auto angewiesen und können nicht auf den ÖPNV ausweichen. Da die Pendler dann nur eine andere Alternative haben um die Parkhäuser anzufahren, wird es sich dort im Berufsverkehr stauen. Deshalb sei diese Testphase unverantwortlich.

Frau Rammert erklärt, dass die Verkehrssituation für die Schulen an der Stelle untragbar sei. Ein langer Testzeitraum sei sinnvoll um ein reales Abbild zu erhalten. Weiterhin gäbe es eine derzeit laufende Befragung zu Schulwegen und diese Ergebnisse sollten in die Beurteilung der Verkehrsführung eingebunden werden.

Herr Winkelmann bemängelt, dass Menschen, die auf das Auto aufgrund einer möglichen Behinderung angewiesen sind, nicht berücksichtigt werden.

Herr Seifert weist darauf hin, dass die Straße „Waldhof“ nicht nur von Schülern und Elterntaxis benutzt wird, sondern auch von Anwohnern, Besuchern und Berufstätigen. Die Erhaltung dieser Straße für den Autoverkehr sei erforderlich, da auch 30 Prozent der Kundschaft der Altstadt von auswärts mit dem Auto kommen. Und für diese Personen müssen die drei wichtigen Parkhäuser erreichbar bleiben.

Herr Lewald erklärt, dass der Vorschlag für die Sperrung der Straße für den Autoverkehr aus der Beteiligung kam und dieser Vorschlag ausprobiert werden müsse um belastbare Erkenntnisse gewinnen zu können. Es wird in der Testphase keine baulichen Veränderungen geben und deshalb könne auch bei Schwierigkeiten unverzüglich eingegriffen und die Sperrung aufgehoben werden. Weiterhin informiert Herr Lewald darüber, dass es zu dem Vorschlag, die Fußgängerzone aus dem Gehrenberg in die Steinstraße zu erweitern, eine Eingabe im Bürgerausschuss gibt. Bei dieser Eingabe haben die Händler aus dem Gebiet die Testung einer Einbahnstraßenregelung angeregt. Aus Sicht der Verwaltung sei das ein machbarer Kompromiss und sollte deshalb bei der Abstimmung über die Anträge auch berücksichtigt werden.

Herr Strothmann lässt zunächst über den Antrag der CDU-Fraktion über den Beschluss der BV Mitte abzustimmen, abstimmen.

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Mitte empfiehlt dem Rat der Stadt Bielefeld folgenden Beschluss:

1. Dem dargestellten Projektablauf wird zugestimmt.
2. Um eine Umsetzung der in dem Beteiligungsverfahren erarbeiteten Maßnahmen zu ermöglichen, werden im Rahmen der Testphase folgende verkehrlichen Regelungen probeweise und befristet umgesetzt (vgl. Anlage 1):
 - 2.1. Ausweisung von Fußgängerzonen in den dargestellten Abschnitten von Ritterstraße/Renteistraße, und Altstädter Kirchplatz/Hagenbruchstraße.
 - 2.2. Freigabe der bisherigen Kfz-Parkstreifen für andere Nutzungen in den dargestellten Abschnitten von Goldstraße und Klosterstraße/Ritterstraße
 - 2.3. Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen in Obernstraße und Gehrenberg.
3. In Ergänzung zu den Maßnahmen unter Ziffer 2. werden auf Vorschlag der Verwaltung folgende verkehrlichen Regelungen ebenfalls im Rahmen der Testphase umgesetzt (vgl. Anlage 1):
 - 3.1. Freigabe der bisherigen Kfz-Parkstreifen für andere Nutzungen in den dargestellten Abschnitten von Ritterstraße, Güssenstraße und Hagenbruchstraße
 - 3.2. Einrichtung von Einbahnstraßenregelungen in der Klosterstraße/Ritterstraße, Notpfortenstraße und Neustädter Straße
4. Das Amt für Verkehr führt eine projektbegleitende Kommunikations- und Marketingkampagne durch. Dabei kooperiert es eng mit den Verantwortlichen für das Projekt City-Management.
5. Für die Dauer der Testphase verzichtet die Stadt Bielefeld auf die Erhebung von Sondernutzungsgebühren in den unter den Ziffern 2. und 3. genannten Straßenräumen für Nutzungen im Rahmen

des Projektes.

6. Die im Rahmen der Testphase geltenden verkehrlichen Regelungen werden während der Auswertung der Ergebnisse und der dritten Beteiligungsphase im Februar 2022 beibehalten.
7. Die Straße Waldhof muss für den KfZ-Verkehr geöffnet bleiben.
8. Die Klasingstraße wird in die verkehrlichen Regelungen mit einbezogen. Die Durchgängigkeit der Klasingstraße für den Kfz-Verkehr soll unterbrochen werden. Dabei ist die Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke zu gewährleisten.

- mit Mehrheit abgelehnt -

Danach lässt Herr Strothmann über den Antrag der Koalition (Drucksachennummer 1586/2020-2025) abstimmen.

Beschluss:

1. Der Ausschuss beschließt die Vorlage 1006/2020-2025 der Verwaltung in der vorgelegten Fassung.
2. Dem Vorschlag der Bezirksvertretung Mitte zur Verlängerung der Testphase wird zugestimmt. Eine erste Evaluation möglicher Problempunkte soll schon Ende September stattfinden und sofern Probleme vorliegen, dem Ausschuss zur möglichen Korrektur vorgelegt werden.
3. Dem Vorschlag der Bezirksvertretung Mitte zum Umgang mit der Klasingstraße wird zugestimmt.
4. Schon während der Testphase muss eine Aufwertung und Attraktivierung der verkehrlich entlasteten Bereiche durch Sitzgelegenheiten, Pflanzungen etc. stattfinden.
5. Geänderte Anfahrten an die vorhandenen Parkhäuser müssen frühzeitig ausgeschildert sein. Das im Rahmen der „Emissionsfreien Innenstadt“ angedachte Verkehrsleitsystem soll zudem zeitnah etabliert werden.
6. Beim Umgang mit Anträgen zur Nutzung der frei werdenden Flächen durch Handel und Gastronomie bittet der Stadtentwicklungsausschuss um eine möglichst kulante und lösungsorientierte Genehmigung.

- mit Mehrheit beschlossen –

Dann lässt Herr Strothmann über die einzelnen Punkte des Antrages der FDP (Drucksachennummer 1593/2020-2025) abstimmen.

Beschluss:

1. Im Punkt 2.1 wird die Steinstraße aus der Liste der Fußgängerzonen herausgenommen.

- Einstimmig beschlossen -

Beschluss:

2. Ein neuer Punkt 3.3. wird eingefügt mit folgendem Wortlaut: "Die Steinstraße wird zwischen Renteistraße und Welle zur Einbahnstraße in Richtung Welle."

- mit Mehrheit beschlossen -

Beschluss:

3. Der Punkt 2.3 wird gestrichen, also die Straße am Waldhof wird während der Testphase nicht zur Fahrradstraße umgewandelt, sondern bleibt für den Autoverkehr wie bisher offen.

- mit Mehrheit abgelehnt -

Abschließend lässt der Herr Strothmann über die Ursprungsvorlage mit den genannten Änderungen abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

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

- 1. Dem dargestellten Projektablauf wird zugestimmt.**
- 2. Um eine Umsetzung der in dem Beteiligungsverfahren erarbeiteten Maßnahmen zu ermöglichen, werden im Rahmen der Testphase folgende verkehrlichen Regelungen probeweise und befristet umgesetzt (vgl. Anlage 1):**
 - 2.1 Ausweisung von Fußgängerzonen in den dargestellten Abschnitten von Ritterstraße/Renteistraße und Altstädter Kirchplatz/Hagenbruchstraße**
 - 2.2 Freigabe der bisherigen Kfz-Parkstreifen für andere Nutzungen in den dargestellten Abschnitten von Goldstraße und Klosterstraße/Ritterstraße**
 - 2.3 Ausweisung einer Fahrradstraße in dem dargestellten Abschnitt der Straße Waldhof**
 - 2.4 Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen in Obernstraße und Gehrenberg.**
- 3. In Ergänzung zu den Maßnahmen unter Ziffer 2. werden auf Vorschlag der Verwaltung folgende verkehrlichen Regelungen ebenfalls im Rahmen der Testphase umgesetzt (vgl. Anlage 1):**
 - 3.1 Freigabe der bisherigen Kfz-Parkstreifen für andere Nutzungen**

gen in den dargestellten Abschnitten von Ritterstraße, Güssenstraße und Hagenbruchstraße

3.2 Einrichtung von Einbahnstraßenregelungen in der Klosterstraße/Ritterstraße, Notpfortenstraße und Neustädter Straße

3.3 *Die Steinstraße wird zwischen Renteistraße und Welle zur Einbahnstraße in Richtung Welle.*

- 4. Das Amt für Verkehr führt eine projektbegleitende Kommunikations- und Marketingkampagne durch. Dabei kooperiert es eng mit den Verantwortlichen für das Projekt City-Management.**
- 5. Für die Dauer der Testphase verzichtet die Stadt Bielefeld auf die Erhebung von Sondernutzungsgebühren in den unter den Ziffern 2. und 3. genannten Straßenräumen für Nutzungen im Rahmen des Projektes.**
- 6. *Die im Rahmen der Testphase geltenden verkehrlichen Ergebnisse werden während der Auswertung der Ergebnisse und der dritten Beteiligungsphase im Februar 2022 beibehalten.***
- 7. *Die Klasingstraße wird in die verkehrlichen Regelungen mit einbezogen. Die Durchgängigkeit der Klasingstraße für den Kfz-Verkehr soll unterbrochen werden. Dabei ist die Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke zu gewährleisten.***
- 8. *Während der Testphase muss eine Aufwertung und Attraktivierung der verkehrlich entlasteten Bereiche durch Sitzgelegenheiten, Pflanzungen etc. stattfinden.***
- 9. *Geänderte Anfahrten an die vorhandenen Parkhäuser müssen frühzeitig ausgeschildert sein. Das im Rahmen der „Emissionsfreien Innenstadt“ angedachte Verkehrsleitsystem soll zudem zeitnah etabliert werden.***
- 10. *Beim Umgang mit Anträgen zur Nutzung der frei werdenden Flächen durch Handel und Gastronomie bittet der Stadtentwicklungsausschuss um eine möglichst kulante und lösungsorientierte Genehmigung.***

- abweichend vom Beschlussvorschlag mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 13

Stadtbahnverlängerung Linie 4 am Hochschulcampus, Dürerstraße und Schloßhofstraße

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1102/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 14 **Bericht zur Beratung der Unfallkommission UK 2021-II**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1245/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 15 **Umgestaltung Jahnplatz - Aktueller Kostenstand**
und 5.3

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1293/2020-2025, 1528/2020-2025

Die FDP stellt folgenden Antrag:

Die Verwaltung wird aufgefordert eine detaillierte zeitliche Aufstellung über die Entwicklung der Kosten des Jahnplatzumbaus ab dem Beginn der Einreichung der Unterlagen für die Fördergelder abzugeben. Diese Aufstellung soll jeweils Informationen zu Plan- und Situationsänderungen, zu den zu erwartenden Kostenänderungen, zu den neu eingeplanten Kostenänderungen und zu den den Gremien mitgeteilten und ggf. genehmigten Kostenänderungen beinhalten.

Begründung:

Im Laufe der Planung und bisherigen Durchführung des Jahnplatzumbaus gab es diverse Beschluss- und Informationsvorlagen.

In der aktuellen Informationsvorlage steht unter anderem: "Bei der Vergabe der Hauptarbeiten für den Straßen- und Freianlagenbau im Juni 2020 wurde bereits darauf hingewiesen, dass innerhalb der dort enthaltenen Leistungen Mehrkosten in Höhe von etwa 4,5 Mio. € zu verzeichnen waren und zusätzliche Mittel erforderlich werden könnten."

In den Vorlagen zu den diversen Sitzungen und speziell der Juni-Sitzung befinden sich allerdings keinerlei Hinweise auf Kostensteigerungen.

Lediglich in der Sitzung vom 18.03.2021 genehmigt der Rat mit der Vorlage 0778 eine Kostensteigerung von genau 0,99% beim Straßen- und Freianlagenbau in Höhe von 131.000 Euro. Zusammen mit den normalen und dringlichen Entscheidungen 0037, 0040, 0168, 0169, 0170 vom 10.12.2020 kommen hier nur max. 1,25 Millionen Euro zusammen.

Herr Oberbürgermeister Clausen erklärt, dass es sich beim Jahnplatzumbau um ein Megabauprojekt handelt, das noch bis Mitte 2022 andauern

wird. Die Maßnahme muss bis zum 30.06.2022 abgeschlossen sein, damit die entsprechenden Fördermittel zur Verfügung stehen. Ohne die Fördermittel würde der Jahnplatzumbau nicht erfolgen. Bei Umsetzung der Baumaßnahme sind Kostenerhöhungen entstanden. Diese Kostenerhöhungen sind überwiegend aufgrund von Leistungsausweitung entstanden, da bei der Umsetzung der Baumaßnahme zusätzliche notwendige Arbeiten aufgetreten sind. Diese Veränderungen in der Ausführungsplanung gegenüber der Ursprungsplanung wurden auch immer durch politische Beschlüsse legitimiert. Bei den Aufwandserhöhungen handelt es sich um Investition in die Infrastruktur und damit um Investitionssteigerungen. Über die Veränderungen bei der Baumaßnahme wurden die Gremien in den vergangenen zwei Jahren regelmäßig informiert. Bezogen auf den Kostenvergleich weist Herr OB Clausen darauf hin, dass nicht nur die Kosten um fast 9 Mio. Euro gestiegen sind, sondern auch die Fläche von 14.000 m² auf 22.500 m² erhöht wurde. Dies entspricht weiterhin den angesetzten 990 Euro/m². Auch für diese vorher nicht einkalkulierten Investitionsmaßnahmen wurden Fördermittel von fast 90 Prozent bewilligt.

Herr Dr. Lange weist darauf hin, dass es bei der Entscheidung zum Jahnplatzumbau keine Mehrheit im Stadtentwicklungsausschuss gab und deshalb die Zuständigkeit durch einen Trick an den Rat abgegeben wurde. Die enorme Kostensteigerung sei aufgrund einer kompletten Fehlplanung entstanden, da die damalige Paprika-Koalition dieses Projekt zwingend durchführen wollte und sich nicht die Zeit für eine detaillierte Planung genommen hat. Alle geäußerten Hinweise und Bedenken wurden in diesem Zusammenhang ignoriert. Die enorme Kostensteigerung führt nun aber dazu, dass andere Projekte und erforderliche Maßnahmen nicht umgesetzt werden können bzw. verschoben werden. Weiterhin seien die Kostensteigerungen nicht mitgeteilt worden und ein Controlling fand nicht statt. Auch die Arbeitsgruppe habe seit 1 ½ Jahre nicht mehr getagt. Hier müssen politische und personelle Konsequenzen erfolgen.

Herr Seifert weist darauf hin, dass Informationen zu den Kostensteigerungen nicht bekannt gegeben wurden und das Thema Jahnplatzumbau in den Gremien zwar behandelt, aber nicht diskutiert wurde. Die erfolgten Veränderungen bei dem Jahnplatzumbau hätten besser abgeschätzt werden können. Um nun aus den gemachten Fehlern zu lernen sei die geforderte Aufstellung der Kostenentwicklung erforderlich, damit diese Fehler zukünftig vermieden werden können.

Frau Ostwald erklärt, dass die Kosten bei vorausschauendem Planen besser abgeschätzt hätten werden können. Die Kostenaufstellung sei unzureichend und müsse differenzierter dargestellt werden.

Herr Gugat weist darauf hin, dass der Jahnplatzumbau aufgrund von erhöhten Schadstoffwerten erforderlich sei. Auf das beworbene Förderprogramm wurde der Stadt die Maximalförderung zugesprochen und deshalb wurde dieses Projekt gestartet. Die Kostensteigerungen sind nachvollziehbar. Jedoch sollte zukünftig darauf geachtet werden, dass höhere Kosten eingeplant werden, da es meistens bei den Baumaßnahmen noch zu Veränderungen komme. Weiterhin weist Herr Gugat darauf hin, dass es sich bei der Zuständigkeitsänderung in den Rat nicht um einen Trick, sondern um Möglichkeiten aus der Gemeindeordnung handelt.

Herr Julkowski-Keppler weist ebenfalls darauf hin, dass der Jahnplatzumbau aufgrund von erhöhten Schadstoffwerten erforderlich sei. Mit dem von der Stadt Bielefeld beworbenen Konzept für eine emissionsfreie Innenstadt wurde die höchste Förderzusage bewilligt. In der Lenkungsgruppe wurde damals bewusst entschieden, dass nicht nur der zentrale Platz, sondern auch die Zugänge mitbedacht und beim Umbau berücksichtigt werden und dadurch ist die genannte Vergrößerung der Fläche entstanden. Es muss leider akzeptiert werden, dass Kosten steigen. In Zukunft sollten die Planungen transparenter dargestellt werden und der Kostenrahmen höher angesetzt werden. Jedoch ist es richtig, dass der Jahnplatzumbau erfolgt, da dies ein Meilenstein für Bielefeld ist.

Herr Frischemeier weist darauf hin, dass der Jahnplatzumbau zum Schutz der Gesundheit der Menschen notwendig sei. Es gab vorher auch strukturelle Schwierigkeiten bezogen auf den ÖPNV, den Radverkehr und die Wegverbindungen. Die Baumaßnahmen wurden auf die Übergänge ausgeweitet, da diese nicht gut funktionierten, und werden nun verbessert. Das ist der Grund für die Kostensteigerungen.

Herr Langeworth merkt an, dass er ebenfalls der Arbeitsgruppe zum Jahnplatzumbau angehörte und diese bereits seit 1 ½ Jahren nicht mehr getagt habe. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe wurden bisher keine Probleme bekannt gegeben, so dass von den enormen Kostensteigerungen keine Kenntnis erlangt werden konnte.

Herr Dr. Lange erklärt, dass ein Zeitdruck aufgrund der Fördermittel vermieden werden könnte, da neue Fördermittel auch zu einem späteren Zeitpunkt hätten beantragt werden können. Die durch den Einzelhandel durchgeführten Tests zu den Schadstoffwerten hatten belegt, dass die Werte nicht überschritten waren, so dass der Jahnplatzumbau auch nach einer detaillierten Planung hätte erfolgen können.

Herr Oberbürgermeister Clausen weist darauf hin, dass die letzte Sitzung der Arbeitsgruppe am 02.06.2020 stattfand. Danach fand keine Sitzung mehr aufgrund von den Sommerferien, der Kommunalwahl und der Neukonstituierung von Gremien statt. Jedoch wäre eine Sitzung auf Wunsch auch einberufen worden. Aufgrund des Zeitplanes konnten nicht bei jeder neu aufgetauchten Gestaltungsfrage weitere Beratungsschleifen durchlaufen werden. Durch eine Verzögerung der Fertigstellung der Baumaßnahme würde ein Teil der Fördermittel nicht zur Verfügung stehen. Die Finanzierung einer solchen Maßnahme ist allerdings nur mit Fördermitteln möglich, aus dem städtischen Haushalt kann dies nicht erfolgen. Und deshalb müssen die Bedingungen der Bewilligung dieser Mittel auch eingehalten werden. Das Ziel sei, die Stadt weiterzuentwickeln und das ginge nur mit solchen Maßnahmen. Weiterhin weist Herr Oberbürgermeister Clausen darauf hin, dass die Kostenrahmen bei Projekten auch eingehalten werden und es nicht immer zu einer Kostensteigerung kommt. Im vorliegenden Fall konnten die geplanten Kosten aufgrund der erweiterten Fläche nicht eingehalten werden. Es war der Wille des Rates die Baumaßnahme zu erweitern, damit sich diese verkehrsstrategisch an das Umfeld anpasst. Diese Baumaßnahme war von Anfang an strittig. Leider ist es nicht gelungen einen Konsens zu dieser Maßnahme zu erreichen. Jedoch wurde diese Maßnahme mit knapper Mehrheit beschlossen. Zu dieser Mehrheit gab es nach Prüfung der Bezirksregierung keine Beanstandung.

Herr Langeworth bittet um Informationen aus der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe. Jedoch ist noch unklar, wann über die Ausweitung der Fläche in den Gremien beschlossen wurde.

Herr Oberbürgermeister Clausen weist darauf hin, dass die Verwaltung beauftragt wurde nach dem Kopenhagener Modell die Flächenausweitung durchzuführen. Daraufhin wurden die Fördermittel beantragt und nach Zusage dieser Fördermittel wurden die Baumaßnahmen umgesetzt.

Herr Lewald erklärt, dass die Planung nach dem Kopenhagener Modell am 02.04.2019 im Stadtentwicklungsausschuss beschlossen (Drucksache 8077/2014-2020) und danach mit Infovorlagen über den zeitlichen Ablauf und die Planungsanpassung berichtet wurde. Zu dem damaligen Zeitpunkt waren die Kosten noch nicht bekannt und deshalb konnte darüber nicht berichtet werden. Erst Anfang März 2021 konnten Aussagen zu den Kosten gemacht werden, da dann die Zusage vom Zuschussgeber vorlag.

Herr Strothmann lässt über den Antrag der FDP von TOP 5.3 (Drucksachennummer 1528/2020-2025) abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird aufgefordert eine detaillierte zeitliche Aufstellung über die Entwicklung der Kosten des Jahnplatzumbaus ab dem Beginn der Einreichung der Unterlagen für die Fördergelder abzugeben. Diese Aufstellung soll jeweils Informationen zu Plan- und Situationsänderungen, zu den zu erwartenden Kostenänderungen, zu den neu eingeplanten Kostenänderungen und zu den den Gremien mitgeteilten und ggf. genehmigten Kostenänderungen beinhalten.

- mit Mehrheit abgelehnt –

Die Informationsvorlage mit der Drucksachennummer 1293/2020-2025 nimmt der Stadtentwicklungsausschuss zur Kenntnis.

**Zu Punkt 16,
16.1, 16.2 und
5.2, 5.4**

Verkehrsführung Niederwall / Körnerstraße – Option Fahrradparkhaus

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1308/2020-2025, 1582/2020-2025, 1581/2020-2025, 1584/2020-2025, 1529/2020-2025

Die Koalition der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und die Linke stellen folgenden Antrag:

A: Der Ausschuss beauftragt die Stadtverwaltung eine Machbarkeitsstudie zur Realisierung eines Fahrradparkhauses im Bunker am Hauptbahnhof zu beauftragen, die folgende Fragen klärt:

1. Wer ist aktuell Eigentümer/in der Flächen und ist es der Stadt möglich Zugriff auf die Flächen zu erhalten?
2. Wie ist eine bauliche Umsetzung in angemessener Größe möglich?
3. Wie müssen Zufahrten und Rampen am Vorplatz gestaltet werden?
4. Wie ist eine Durchfahrt / ein Durchgang zur Verteiler-Ebene des Bahnhofes möglich?
5. Welche Förderprogramme von Bund/ Land/ Deutscher Bahn können genutzt werden?
6. Mit welchen Kosten ist zu rechnen?

B: Die finanziellen Mittel für die Studie sind bereitzustellen und eine Refinanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu prüfen.

Begründung:

Der Bedarf für ein leistungsfähiges Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof ist hoch und es sollte eine zeitnahe Realisierung angestrebt werden. Im Gutachten zur Standortfrage hat sich der Bunker als Favorit herausgestellt. Die Frage, inwiefern die Stadt darauf Zugriff erhalten kann, ob eine bauliche Umsetzung machbar ist und welche Gestaltungsmöglichkeiten sich daraus ergeben, muss dazu jedoch vorab geklärt werden. Diese Lösung könnte, sofern machbar, auch unabhängig von der Frage eines Fernbusbahnhofes, eines möglichen zusätzlichen Gleises und der stadtgestalterischen Frage des Vorplatzes umgesetzt werden.

Die FDP stellt folgenden Antrag:

Die Verwaltung wird gebeten die Möglichkeit der Einrichtung von kleinen, aber angemessen großen Radabstellanlagen in allen bzw. möglichst vielen Parkhäusern im Bereich der Innenstadt zu prüfen.

Begründung:

Große Radabstellanlagen sind notwendig, wo Radfahrer das Mobilitätssystem wechseln, wie z.B. am Bahnhof. In der Innenstadt sind aber eher viele kleinere Abstellanlagen gefordert. Eine Möglichkeit wäre, in allen Parkhäusern eine gewisse Anzahl (anfangs z.B. 3 bis 10) von zusammenhängenden Autoabstellplätzen zu Fahrradabstellplätzen umzufunktionieren. Die Infrastruktur ist nicht nur vorhanden, sondern hat auch eine Zu- und Abfahrtsrampe. Die Fahrradabstellplätze könnten teilweise mit oder ohne abschließbaren Käfig sein. Bei privatwirtschaftlich geführten Parkhäusern könnte die Stadt Parkplätze zur Fahrradnutzung wie ein Dauermieter anmieten.

Die CDU-Fraktion stellt folgenden Antrag:

- 1.) Der Beschlussvorschlag aus der Bezirksvertretung Mitte vom 6.5.2021 wird übernommen.
- 2.) Dem Stadtentwicklungsausschuss werden die Ergebnisse und Protokolle der Strategiegruppe Radverkehr/Nahmobilität und UAG

Radstation zur Radstation zur Verfügung gestellt.

- 3.) *Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Radstation und Mobilstation am Hauptbahnhof werden dem Ausschuss zur Verfügung gestellt.*
- 4.) *Die Verwaltung wird beauftragt gemeinsam mit der DB einen Kosten- und Zeitplan für die Nutzung des Bunkers am Hauptbahnhof als Fahrradparkhaus bis nach der Sommerpause zu erarbeiten.*
- 5.) *Dem Stadtentwicklungsausschuss werden alle zur Verfügung stehenden Grundstücke der DB Station und Service für eine Radstation präsentiert und die Machbarkeit dargestellt.*

Die Koalition der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke stellen folgenden Antrag:

1. *Der Ausschuss begrüßt die Möglichkeit einer Aufwertung des Niederwalls im genannten Bereich und beschließt den Vorschlag der Verwaltung mit der Alternative Nr. 3.*
2. *Bei der Planung des Fahrradparkhauses und der einhergehenden Kostenkalkulation soll ein Fokus auf die aktuell günstigen Förderkulissen durch Bund und Land gelegt werden. Alternative Finanzierungen oder Co-Finanzierungen mit lokalen Akteuren sollen ebenso angestrebt werden.*
3. *Der Betrieb soll in Anlehnung an sehr gut angenommene Konzepte in anderen Städten erfolgen. Die möglichst niedrighschwellige Nutzung muss dabei im Vordergrund stehen.*
4. *Die Verwaltung wird beauftragt weitere dezentrale sichere und hochwertige Rad-Abstellanlagen in der Innenstadt zu eruieren und dabei auch Möglichkeiten in den Parkhäusern der Innenstadt zu prüfen. Der Kontakt zu den Betreiber:innen soll dazu gesucht werden.*
5. *Die Möglichkeit das Rathaus-Parkhaus weiterhin über die Turnerstraße zu erreichen soll verkehrlich geprüft und bestenfalls in die Umgestaltung eingearbeitet werden.*
6. *Die Gestaltung der Bäume und Parkplätze im relevanten Bereich muss die Sicherheitsbelange (Sichtachsen, etc.) der Radfahrenden berücksichtigen.*

Herr Seifert weist darauf hin, dass die Kosten beim Jahnplatzumbau aufgrund von zu wenig Zeit für eine detaillierte Ausarbeitung entstanden sind. Das vorgeschlagene Fahrradparkhaus im Opitzkeller wurde bereits aus Kostengründen verworfen. Den Anwohnern der Turnerstraße und der Umgebung wurde versprochen, dass nach dem Jahnplatzumbau wieder eine Verkehrsentslastung erfolgt. Durch die vorgeschlagenen Alternativen 2 und 3 würde diese versprochene Entlastung nicht erfolgen. Weiterhin ist der Abfluss des Verkehrs über die Wendeschleife aus verkehrstechnischer Sicht notwendig.

Herr Hallau begrüßt den Beginn der Planungen eines Fahrradparkhauses. Es sollen zunächst die Fördermöglichkeiten zur Errichtung des Fahrradparkhauses im Opitzkeller geprüft werden. Weiterhin muss dieses Fahrradparkhaus in ein Gesamtkonzept eingebunden werden.

Herr Dr. Lange weist darauf hin, dass viele Parameter bei der Planung

von Fahrradabstellanlagen bedacht werden müssen. Wichtig sei ein zentrales Fahrradparkhaus am Bahnhof und viele dezentrale Parkmöglichkeiten zu schaffen. Da es noch kein Konzept für ein Fahrradparkhaus am Bahnhof gebe, sollte zunächst dort angesetzt werden. Die Vorlage zum Fahrradparkhaus im Opitzkeller ist nicht ausreichend, da darin keine Informationen zu Herstellungs- und Folgekosten enthalten sind. Dem Ausschuss müssen zunächst noch alle Ergebnisse aus der Strategieguppe Radverkehr zum Thema Radstation am Hauptbahnhof präsentiert werden. Erst danach sei eine Machbarkeitsstudie sinnvoll.

Frau Rammert weist darauf hin, dass ein Fahrradparkhaus am Jahnplatz ein Fahrradparkhaus am Bahnhof nicht ausschließt. Sie fragt an wie die Ausgestaltung des geplanten Taubenhauses in die Alternative 3 aussehen würde.

Herr Seifert erklärt zum Antrag der FDP, dass damit Radabstellmöglichkeiten in den Parkhäusern etabliert werden sollen, die keine Zusatzkosten verursachen und bei denen die Infrastruktur schon vorhanden sei. Diese Abstellmöglichkeiten sollen aber nicht die Fahrradbügel in der Nähe des Einzelhandels ersetzen. Viele dezentrale Abstellmöglichkeiten sind eine bessere Alternative als das Fahrradparkhaus am Jahnplatz, da die Menschen direkt an ihrem Ziel das Fahrrad abstellen wollen. Ein zentrales Fahrradparkhaus am Bahnhof sei jedoch erforderlich, da dahin viele Menschen hinfahren und dann dort auf andere Verkehrsmittel umsteigen.

Herr Frischemeier weist darauf hin, dass die Beschlussvorlage und die Anträge sich auf verschiedene Zielgruppen beziehen. Damit alle Zielgruppen erreicht werden, sind sowohl ein Fahrradparkhaus am Bahnhof und am Jahnplatz, aber auch dezentrale Abstellmöglichkeiten, erforderlich. Bezüglich eines Fahrradparkhauses am Bahnhof soll durch die beantragte Machbarkeitsstudie herausgefunden werden welche Möglichkeiten der Bunker dafür bietet. Und auch die Einbindung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in den Parkhäusern soll zunächst geprüft und ausgearbeitet werden.

Herr Vollmer erklärt, dass der Bunker Potenzial habe zu einem Fahrradparkhaus ausgebaut zu werden. Dabei muss lediglich eine Lösung für die Zuwegung erarbeitet werden, da bei einer Rampe von 7,5 Metern Höhe eine Länge von 100 Metern erforderlich sei. Es könne aber auch die Möglichkeit geben die Zuwegung über eine Spindel zu ermöglichen. Durch die Machbarkeitsstudie sollen alle Aspekte für eine mögliche Realisierung geprüft werden. Bezüglich der Einbringung von Abstellmöglichkeiten in den vorhandenen Parkhäusern sind auch bauliche Anforderungen zu beachten. Weiterhin sei auch ein zentrales Parkhaus erforderlich. Dabei muss auch geprüft werden, ob sich der Opitzkeller dazu eignet oder ob man andere Alternativen prüfen muss.

Herr Gugat weist darauf hin, dass sowohl ein zentrales Fahrradparkhaus als auch dezentrale Abstellmöglichkeiten erforderlich seien, da 600 Abstellplätze im Opitzkeller zukünftig nicht reichen werden.

Herr Hofmann erklärt, dass durch eine Attraktivierung der Innenstadt mehr Menschen die Stadt Bielefeld besuchen werden und man deshalb auch frühzeitig mehr Abstellflächen schaffen müsse.

Herr Lewald bestätigt die Planung eines Taubenhauses am Niederwall. Herr Lewald macht nochmal deutlich, dass das Ziel der Vorlage sei, zunächst die Option des Fahrradparkhauses zu prüfen, um dann eine Beschlussvorlage erarbeiten zu können. Erst danach kann auch der Standort für das Taubenhaus festgelegt werden.

Herr Strothmann lässt zunächst über den Antrag der Koalition (Drucksachennummer 1581/2020-2025) abstimmen.

Beschluss:

- 1. Der Ausschuss begrüßt die Möglichkeit einer Aufwertung des Niederwalls im genannten Bereich und beschließt den Vorschlag der Verwaltung mit der Alternative Nr. 3.**
- 2. Bei der Planung des Fahrradparkhauses und der einhergehenden Kostenkalkulation soll ein Fokus auf die aktuell günstigen Förderkullissen durch Bund und Land gelegt werden. Alternative Finanzierungen oder Co-Finanzierungen mit lokalen Akteuren sollen ebenso angestrebt werden.**
- 3. Der Betrieb soll in Anlehnung an sehr gut angenommene Konzepte in anderen Städten erfolgen. Die möglichst niedrigschwellige Nutzung muss dabei im Vordergrund stehen.**
- 4. Die Verwaltung wird beauftragt weitere dezentrale sichere und hochwertige Rad-Abstellanlagen in der Innenstadt zu eruieren und dabei auch Möglichkeiten in den Parkhäusern der Innenstadt zu prüfen. Der Kontakt zu den Betreiber:innen soll dazu gesucht werden.**
- 5. Die Möglichkeit das Rathaus-Parkhaus weiterhin über die Turnerstraße zu erreichen soll verkehrlich geprüft und bestenfalls in die Umgestaltung eingearbeitet werden.**
- 6. Die Gestaltung der Bäume und Parkplätze im relevanten Bereich muss die Sicherheitsbelange (Sichtachsen,etc.) der Radfahrenden berücksichtigen.**

- mit Mehrheit beschlossen -

Danach lässt Herr Strothmann über den Antrag der CDU-Fraktion (Drucksachennummer 1582/2020-2025) abstimmen.

Beschluss:

- 1.) Der Beschlussvorschlag aus der Bezirksvertretung Mitte vom 6.5.2021 wird übernommen.**
- 2.) Dem Stadtentwicklungsausschuss werden die Ergebnisse und Protokolle der Strategieguppe Radverkehr/Nahmobilität und UAG Radstation zur Radstation zur Verfügung gestellt.**
- 3.) Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Radstation und Mobilstation am Hauptbahnhof werden dem Ausschuss zur Verfügung gestellt.**
- 4.) Die Verwaltung wird beauftragt gemeinsam mit der DB einen Kosten- und Zeitplan für die Nutzung des Bunkers am Hauptbahnhof als Fahrradparkhaus bis nach der Sommerpause zu erarbeiten.**

- 5.) **Dem Stadtentwicklungsausschuss werden alle zur Verfügung stehenden Grundstücke der DB Station und Service für eine Radstation präsentiert und die Machbarkeit dargestellt.**

- mit Mehrheit abgelehnt -

Danach erfolgt die Abstimmung über die Beschlussvorlage mit den entsprechenden Änderungen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. **Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen zur Verkehrsführung im Bereich Niederwall / Körnerstraße auf Grundlage der Alternative Nr. 3 weiter zu verfolgen und zur Beschlussfassung vorzubereiten.**
2. ***Bei der Planung des Fahrradparkhauses und der einhergehenden Kostenkalkulation soll ein Fokus auf die aktuell günstigen Förderkulissen durch Bund und Land gelegt werden. Alternative Finanzierungen oder Co-Finanzierungen mit lokalen Akteuren sollen ebenso angestrebt werden.***
3. ***Der Betrieb soll in Anlehnung an sehr gut angenommene Konzepte in anderen Städten erfolgen. Die möglichst niedrighschwellige Nutzung muss dabei im Vordergrund stehen.***
4. ***Die Verwaltung wird beauftragt weitere dezentrale sichere und hochwertige Rad-Abstellanlagen in der Innenstadt zu eruieren und dabei auch Möglichkeiten in den Parkhäusern der Innenstadt zu prüfen. Der Kontakt zu den Betreiber/innen soll dazu gesucht werden.***
5. ***Die Möglichkeit das Rathaus-Parkhaus weiterhin über die Turnerstraße zu erreichen soll verkehrlich geprüft und bestenfalls in die Umgestaltung eingearbeitet werden.***
6. ***Die Gestaltung der Bäume und Parkplätze im relevanten Bereich muss die Sicherheitsbelange (Sichtachsen, etc.) der Radfahrenden berücksichtigen.***

- abweichend vom Beschlussvorschlag mit Mehrheit beschlossen -

Dann lässt Herr Strothmann über den Antrag der Koalition von TOP 5.2 (Drucksachenummer 1584/2020-2025) abstimmen.

Beschluss:

- A: Der Ausschuss beauftragt die Stadtverwaltung eine Machbarkeitsstudie zur Realisierung eines Fahrradparkhauses im Bunker am Hauptbahnhof zu beauftragen, die folgende Fragen klärt:**
1. **Wer ist aktuell Eigentümer/in der Flächen und ist es der Stadt**

- möglich Zugriff auf die Flächen zu erhalten?
2. Wie ist eine bauliche Umsetzung in angemessener Größe möglich?
 3. Wie müssen Zufahrten und Rampen am Vorplatz gestaltet werden?
 4. Wie ist eine Durchfahrt / ein Durchgang zur Verteiler-Ebene des Bahnhofes möglich?
 5. Welche Förderprogramme von Bund/ Land/ Deutscher Bahn können genutzt werden?
 6. Mit welchen Kosten ist zu rechnen?

B: Die finanziellen Mittel für die Studie sind bereitzustellen und eine Refinanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu prüfen.

- einstimmig beschlossen -

Zuletzt lässt Herr Strothmann über den Antrag von der FDP von TOP 5.4 (Drucksachenummer 1529/2020-2025) abstimmen.

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten die Möglichkeit der Einrichtung von kleinen, aber angemessen großen Radabstellanlagen in allen bzw. möglichst vielen Parkhäusern im Bereich der Innenstadt zu prüfen.

- mit Mehrheit abgelehnt -

Zu Punkt 17

Verwendung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW für das Jahr 2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 1412/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat die folgende Verwendung der finanziellen Mittel aus der ÖPNV-Pauschale des Jahres 2021 (3.741.222,86 €) nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW zu beschließen:

- Ca.748.000 € werden als Aufgabenträgeranteil zur Verbesserung des ÖPNV eingesetzt.
- Die an Verkehrsunternehmen weiterzuleitenden Mittel in Hö-

he von ca. 2.993.000 € 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 30.06.2022 verausgabt worden sein, erhält die moBiel GmbH die verbleibenden Restmittel als Betriebskostenzuschuss.

- einstimmig beschlossen -

Bauamt

Zu Punkt 18 Soziale Stadt Sennestadt - Beschluss über die Änderung der Richtlinien zur Vergabe von Fondsmitteln nach Ziffer 14 und nach Ziffer 17 der Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 0735/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

- 1) Der Änderung der Richtlinien zur Vergabe von Fondsmitteln nach Ziffer 14 der Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 wird zugestimmt.
- 2) Der Änderung der Richtlinien zur Vergabe von Fondsmitteln nach Ziffer 17 der Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 wird zugestimmt.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 19 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Nördlicher Innenstadttrand (INSEK Nördlicher Innenstadttrand) Anpassung des Geltungsbereiches in den Richtlinien „Verfügungsfonds Ostmannturmviertel“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 0982/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Den Richtlinienanpassungen des Verfügungsfonds wird zugestimmt.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 20 Zukünftige Nutzung des ehemaligen Sportplatzes an der Grundschule Hillegossen - Stadtbezirk Stieghorst -

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 1361/2020-2025

1. Lesung -

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 21 Bauleitpläne Brackwede

keine

Zu Punkt 22 Bauleitpläne Dornberg

keine

Zu Punkt 23 Bauleitpläne Gadderbaum

keine

Zu Punkt 24 Bauleitpläne Heepen

keine

Zu Punkt 25 Bauleitpläne Jöllenbeck

keine

Zu Punkt 26 **Bauleitpläne Mitte**

Zu Punkt 26.1 **Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. III/3/20.02 „Rebhuhnweg / Fasanenstraße“ für das Gebiet südlich und westlich des Rebhuhnwegs, nördlich der Fasanenstraße und östlich des Wachtelwegs im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB)**
- Stadtbezirk Mitte -
2. Entwurfsbeschluss
Beschluss zur Durchführung der Beteiligungen gem. §§ 3 (2) und 4 (2) i.V.m. § 4a (3) Baugesetzbuch (BauGB)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1012/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. III/3/20.02 „Rebhuhnweg / Fasanenstraße“ für das Gebiet südlich und westlich des Rebhuhnwegs, nördlich der Fasanenstraße und östlich des Wachtelwegs wird mit dem Text und der Begründung als 2. Entwurf (erneuter Entwurf) beschlossen.
2. Der Entwurf des Bebauungsplanes ist mit der Begründung für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, gemäß § 3 (2) sowie § 4a (3) Baugesetzbuch (BauGB) erneut öffentlich auszulegen. Die erneute Offenlegung ist gemäß § 3 (2) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen.
3. Parallel zur erneuten Offenlage sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 4a (3) und 4 (2) BauGB zu beteiligen.
4. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 26.2 **Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. III/3/08.05 „Wilbrandstraße / Kleine Howe“ für eine Teilfläche des Gebiets südlich der Mühlenstraße, westlich der Straße Kleine Howe, nördlich der Spindelstraße und östlich der Wilbrandstraße im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB**
- Stadtbezirk Mitte -
- Aufstellungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 1114/2020-2025

Das Bauamt erteilt folgende Stellungnahme zum Zusatzbeschluss der Bezirksvertretung Mitte vom 06.05.2021, Bebauungsplan Nr. III/3/08.05 „Wilbrandstraße / Kleine Howe“, Herausnahme Verlängerung der bestehenden (Privat-) Straße bis zur kleinen Howe:

Bei Verzicht auf eine Fortführung der öffentlichen Verkehrsfläche bis zur Straße Kleine Howe wären folgende Punkte zu bedenken: 1. Die bestehende Stichstraße ist ca. 70 m lang. Daher muss für eine gesicherte Erschließung der rückwärtig neuen Bebauung eine entsprechend dimensionierte Wendemöglichkeit vorgesehen werden (Feuerwehr/Rettungsdienst, Müllabfuhr, Lieferfahrzeuge, etc.). Hierfür notwendige Flächenbedarfe sowie weitere Aspekte, müssten zunächst geprüft und mit den betroffenen Fachämtern vorabgestimmt werden. Ohne weitergehende Prüfungen und Abstimmungen kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden, dass hierfür Flächen zu Lasten der geplanten Wohnbebauung in Anspruch genommen werden müssen. Ob in Summe durch den Verzicht der Fortführung weniger Verkehrsfläche umgesetzt werden kann, ist aus den o.g. Gründen ebenso fraglich. 2. Die Anfahrbarkeit der nach derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. III/3/08.03 für das bestehende Wohngebiet vorgehaltenen Stellplätze südlich der Planstraße ist nicht mehr gewährleistet. Die Stellplätze sind bislang nicht vollständig realisiert. Sofern ein Bedarf für den Bestand nicht notwendig sein sollte, könnten die Flächen bei durchgehender Straße für den Nachweis notwendiger Stellplätze der Neubebauung genutzt werden. Der Nachweis ausreichender Stellplätze im Gebiet muss im Rahmen der Baugenehmigung erbracht werden. Hierbei ist nicht nur der Neubedarf zu berücksichtigen, sondern auch der Ersatz der wegfallenden Garagenhöfe (Hinweis: Tiefgarage i. W. auch für den Stellplatzersatz geplant). Es ist darauf hinzuweisen, dass unterirdisch nicht der gesamte Bedarf untergebracht werden kann und Besucher mit zu berücksichtigen sind. Die PkwAbstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum werden bereits heute intensiv genutzt. Hier besteht nur ein sehr geringer bis gar kein Spielraum für weitere Pkws. Die Verwaltung empfiehlt den Zusatzbeschluss in einen Prüfauftrag umzuwandeln, damit der Verzicht auf die Fortführung der öffentlichen Verkehrsfläche im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden sowie der sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB fachlich geprüft, Vor- und Nachteile des Vorschlags gegenübergestellt und in der Abwägung berücksichtigt werden kann. Sollte das Ergebnis der Beteiligung herausstellen, dass der Vorschlag umsetzbar ist, kann dies im Entwurf berücksichtigt werden.

Herr Beck weist darauf hin, dass es zu dieser Vorlage einen Zusatzbeschluss der BV Mitte gibt. Die Verwaltung empfiehlt den Beschluss der BV Mitte in einen Prüfauftrag umzuwandeln.

Herr Langeworth erklärt, dass der Wille der Bezirksvertretung war, die in dem Gebiet vorhandene Grünfläche zu erhalten. Deshalb solle nicht in einen Prüfauftrag umgewandelt werden. Des Weiteren solle eine Bürgerinformationsveranstaltung zu diesem Verfahren stattfinden.

Herr Beck erklärt, dass zunächst ein größerer Wendeplatz geprüft werden muss, wenn die Grünfläche erhalten bleiben soll.

Herr Julkowski-Keppler findet den Prüfauftrag sinnvoll, da dem Beschluss der BV Mitte danach immer noch entsprochen werden kann.

Herr Beck weist darauf hin, dass derzeit aus Coronaschutzgründen auf die Bürgerinformationsveranstaltungen verzichtet wird. Rechtlich wäre eine solche Informationsveranstaltung unter Beachtung der aktuellen Vorschriften jedoch möglich. Eine Testpflicht für die Besucher kann aber nicht angeordnet werden. Deshalb sei das Informationsbedürfnis gegenüber dem Schutzbedürfnis abzuwägen.

Herr Langeworth bittet um Auskunft, ob die in der BV Mitte beschlossene Bürgerinformationsversammlung zwingend vom Stadtentwicklungsausschuss bestätigt werden muss.

Herr Beck antwortet darauf, dass auch der Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses erforderlich sei. Wenn der Ausschuss eine solche Versammlung beschließt, wird diese unter Beachtung der Hygienebedingungen erfolgen.

Herr Strothmann lässt dann über die Vorlage mit den Ergänzungen des Beschlusses von der BV Mitte abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

- 1. Der Bebauungsplan Nr. III/3/08.05 „Wilbrandstraße / Kleine Howe“ für eine Teilfläche des Gebiets südlich der Mühlenstraße, westlich der Straße Kleine Howe, nördlich der Spindelstraße und östlich der Wilbrandstraße ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Vorentwurf des Nutzungsplans vorgenommene Abgrenzung verbindlich.**
- 2. Die Neuaufstellung des Bebauungsplans soll als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a (1) BauGB („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) durchgeführt werden.**
- 3. Für die Neuaufstellung des Bebauungsplans ist die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB auf der Grundlage der in der Vorlage allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung durchzuführen.**
- 4. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen. Dabei ist gemäß § 13a (3) BauGB darauf hinzuweisen, dass die Neuaufstellung im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB erfolgt, 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.**
- 5. Die Verlängerung der bestehenden (Privat-)Straße bis zur Klei-**

nen Howe wird aus der Planung herausgenommen.

6. *Die Planung wird den Anwohnerinnen und Anwohnern in einer Bürgerinformationsveranstaltung bzw. coronakonformen Alternative vorgestellt.*

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 27 Bauleitpläne Schildesche

Zu Punkt 27.1 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/2/23.03 „Erweiterung Pläßschule“ für das Gebiet südwestlich des Meyer-zu-Eissen-Wegs, nördlich der Pläßstraße und südlich der Straße Liethstück im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB - Stadtbezirk Schildesche - Entwurfsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 1038/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. II/2/23.03 „Erweiterung Pläßschule“ für das Gebiet südwestlich des Meyer-zu-Eissen-Wegs, nördlich der Pläßstraße und südlich der Straße Liethstück wird mit dem Text und der Begründung als Entwurf beschlossen.
2. Der Entwurf des Bebauungsplanes ist mit Text und Begründung für die Dauer eines Monats gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen. Die Auslegung ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich bekannt zu machen.
3. Parallel zur Auslegung sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB zu beteiligen.
4. Der Flächennutzungsplan wird gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 27.2 und 27.2.1 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/2/19.07 „Neubau Gesamtschule Schildesche Westerfeldstraße Ecke Apfelstraße“ für das Gebiet nördlich der Straße An der Reegt, östlich

der Apfelstraße, südlich der Westerfeldstraße sowie westlich der Flurstücke 2726, 2727 und 1547 im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB)
- Stadtbezirk Schildesche -
Beschluss zur Einleitung des Bebauungsplan-Verfahrens:
- Aufstellungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 1214/2020-2025

Die Koalition aus der SPD-Fraktion, Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke stellt folgenden Zusatzantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, neben dem Bebauungsplan ein Verkehrskonzept für die Martin-Niemöller-Gesamtschule zu entwickeln. Dieses Verkehrskonzept muss folgende drei Aspekte beinhalten:

- 1) Eine sichere Verbindung zwischen den zwei Schulstandorten, insbesondere eine sichere Querung der Straße „An der Reegt“.*
- 2) Eine leistungsfähige und attraktive Umsteigesituation zwischen Bus und Stadtbahn.*
- 3) Eine qualitativ hochwertige und sichere Anbindung des ÖPNV an die Schulstandorte.*

Das Ergebnis fließt in den Bebauungsplan ein.

Herr Beck weist darauf hin, dass in der Beschlussvorlage ein frühzeitiger Unterrichts- und Erörterungstermin aufgrund der Pandemiesituation nicht vorgesehen sei. Die BV Schildesche hat jedoch beschlossen, dass ein Unterrichts- und Erörterungstermin stattfinden soll. Der Ausschuss muss hier das Informationsbedürfnis gegenüber dem Schutzbedürfnis abwägen und dann eine entsprechende Entscheidung treffen. Es wird in diesem Fall mit einem großen öffentlichen Interesse gerechnet.

Herr Vollmer plädiert für eine Bürgerversammlung, da der Bebauungsplan große Auswirkungen auf die Bürger hat.

Herr Dr. Lange befürwortet ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung.

Frau Ostwald weist darauf hin, dass bei diesem Großprojekt wieder ein Architektenwettbewerb ohne jeglichen Kostenrahmen ausgeschrieben wurde und ein Kostenrahmen festgelegt werden müsse. Die Bürgerbeteiligung sei erforderlich, da eine massive Veränderung des Stadtbezirkes durch den Neubau der Gesamtschule erfolge.

Herr Strothmann lässt zunächst über den Zusatzantrag der Koalition abstimmen.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, neben dem Bebauungsplan ein Verkehrskonzept für die Martin-Niemöller-Gesamtschule zu entwickeln. Dieses Verkehrskonzept muss folgende drei Aspekte beinhalten:

- 1) Eine sichere Verbindung zwischen den zwei Schulstandorten, insbesondere eine sichere Querung der Straße „An der Reegt“.**

- 2) Eine leistungsfähige und attraktive Umsteigesituation zwischen Bus und Stadtbahn.
- 3) Eine qualitativ hochwertige und sichere Anbindung des ÖPNV an die Schulstandorte. Das Ergebnis fließt in den Bebauungsplan ein.

- mit Mehrheit beschlossen -

Sodann lässt Herr Strothmann über die Beschlussvorlage mit der Ergänzung eines öffentlichen Erörterungs- und Unterrichtungstermins, abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. II/2/19.07 „Neubau Gesamtschule Schildesche Westerfeldstraße Ecke Apfelstraße“ für das Gebiet nördlich der Straße An der Reegt, östlich der Apfelstraße, südlich der Westerfeldstraße sowie westlich der Flurstücke 2726, 2727 und 1547 ist im Sinne des § 30 Baugesetzbuch (BauGB) neu aufzustellen. Für die genauen Grenzen des Plangebiets ist die im Vorentwurf des Nutzungsplans vorgenommene Abgrenzung verbindlich.
2. Die Neuaufstellung 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 Neuaufstellung im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB erfolgt. *Die Öffentlichkeit wird über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung in einem öffentlichen coronakonformen Unterrichts- und Erörterungstermin informiert und kann sich innerhalb einer bestimmten Frist zur Planung äußern.*

- abweichend vom Beschlussvorschlag mit Mehrheit beschlossen -

Zu Punkt 28 Bauleitpläne Senne

keine

Zu Punkt 29 Bauleitpläne Sennestadt

Zu Punkt 29.1 198. Änderung des Flächennutzungsplanes „Städtebauliche Neuordnung des Kernbereichs Eckardtsheim“ - Stadtbezirk Sennestadt -

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 0981/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

1. Die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung gemäß §§ 3(1) und 4(1) und §§ 3 (2) und 4 (2) Baugesetzbuch und Abwägungsvorschläge der Verwaltung werden gemäß Anlage A zur Kenntnis genommen.
2. Die 198. Änderung des Flächennutzungsplanes „Städtebauliche Neuordnung des Kernbereichs Eckardtsheim“ wird gemäß Anlage B mit der Begründung abschließend beschlossen.
3. Nach Durchführung des Genehmigungsverfahrens für die 198. Änderung des Flächennutzungsplanes „Städtebauliche Neuordnung des Kernbereichs Eckardtsheim“ ist die Erteilung der Genehmigung ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Die Flächennutzungsplanänderung ist mit der Begründung und der zusammenfassenden Erklärung gemäß § 6 (5) BauGB zu jedermanns Einsicht bereitzuhalten.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 30 Bauleitpläne Stieghorst

keine

gez. Strothmann, Vorsitzender

gez. Luja, Schriftführerin