

Niederschrift

**über die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses (öffentliche Sitzung ab
18:00 Uhr)**

am 01.02.2022

Tagungsort: Großer Saal im Neuen Rathaus

Beginn: 17:00 Uhr

Sitzungspause:

Ende: 21:46 Uhr

Anwesend:

CDU

Herr Marcel Kaldek

Herr Dr. Simon Lange

Herr André Langeworth

Frau Carla Steinkröger

Herr Frank Strothmann

SPD

Herr Sven Frischemeier

Herr Martin Kaufmann

Herr Markus Müller

Frau Karin Schrader

Bündnis 90/Die Grünen

Herr Stephan Godejohann

Herr Dominic Hallau

Herr Paul John

Herr Jens Julkowski-Keppler

BfB

Herr Dietmar Krämer

AfD

Frau Heliane Ostwald

Die Partei

Herr Sven Christeleit

FDP

Herr Rainer Seifert

Die Linke

Herr Bernd Vollmer

LiB

Herr Michael Gugat

Beratende Mitglieder

Herr Dr. Andreas Bruder

Herr Jan Scholten

Herr Robert Alich

Stellvertretende beratende Mitglieder

Herr Franz-Peter Diekmann

von der Verwaltung:

Herr Moss	Beigeordneter Dezernat 4
Herr Hartwig	Stab Dezernat 4
Herr Imkamp	Stab Dezernat 4
Herr Lewald	Amt für Verkehr
Herr Beck	Bauamt
Herr Herjürgen	Bauamt

Gäste/ Berichterstatter:

Zu TOP 9	Frau Stocksieker	NWL
	Herr Schulte	NWL

Schrifführung

Frau Tanke	Bauamt
------------	--------

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Herr Strothmann begrüßt die Anwesenden zur 14. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Wahlperiode. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Er gibt bekannt, dass der Ausschuss für diese Sitzung eine neue Schriffführerin bestellen muss, da Frau Luja in den Mutterschutz gegangen ist. Er wünscht Frau Luja im Namen des Ausschusses für die Zukunft und für die nächste Zeit alles Gute. Die Verwaltung habe Frau Tanke als Schriffführerin für die heutige Sitzung vorgeschlagen. Herr Strothmann bittet darum, sich mit den Wortbeiträgen möglichst kurzzufassen und weist darauf hin, dass während der gesamten Sitzung die Verpflichtung zum Tragen einer Maske besteht.

Es ergeben sich folgende Änderungen in der Tagesordnung:

Die Tagesordnung wurde im Nachversand bzw. in der Sitzung erweitert um die Tagesordnungspunkte

- 4.6 Kosten für Straßenunterhalt bei der Stadt Bielefeld, Anfrage DIE LINKE vom 24.01.2022
- 5.4.1 Änderungsantrag der CDU zu TOP 5.4 Umsetzung zur Mobilitätsstrategie
- 5.4.2 Änderungsantrag der Koalition TOP 5.4 – Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030; hier: Fußverkehrsstrategie – Leitbild und Ziele
- 5.5.1 Lokaldemokratie in Bielefeld, zu TOP 5.5, Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 hier: Beschluss und Umsetzung mIV-Konzept
- 5.8 altstadt.raum (Modale Filter im Altstadt-Hufeisen)
hier: Zwischenbericht zu den verkehrlichen Regelungen während der Testphase
- 5.9 Stadtbahnhaltestelle "Oberstraße", Anfrage DIE LINKE vom 23.11.2021

- 6.1.1 Änderungsantrag zu: Drucksachenummer 3046/2020-2025, Antrag Die PARTEI Bielefeld - Die Fraktion vom 26.01.2022
- 6.4 Städtische Parkplätze/ Parkflächen - Antrag, SPD, DIE GRÜNEN, DIE Linke
- 6.5 Planungsauftrag Baugebiet Windelsbleicher Straße, Antrag SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE vom 27.01.2022
- 6.6 P+R Angebot Milse, Antrag SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE vom 27.01.2022
- 6.7 Öffnungs- und Servicezeiten Fahrradparkhaus am Bahnhof, Antrag SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE vom 27.01.2022
- 10 Anpassung der Geschwindigkeit auf dem Ostwestfalendamm: Mitteilung Zwischenstand
- 27.2 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/St 58 „Wohngebiet nördlich Rudolf- Hardt- Weg“ für die Fläche zwischen dem Gewässer 47.01 am Rudolf-Hardt- Weg, dem Fliednerweg und den Einrichtungen der Stiftung Bethel „Rehoboth“ und „Werkstatt am Bullerbach“ in Eckardtsheim
- 27.3 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/St 54 "Wohnen an der südlichen Donauallee" für das Gebiet zwischen Donauallee, Altmühlstraße, Verler Straße und der Bahnstrecke Bielefeld-Paderborn

Folgende Tagesordnungspunkte werden abgesetzt:

- 5.3 Errichtung eines Fahrradparkhauses im Opitz-Keller
 - 5.3.1 Antrag der FDP-Fraktion zur Einstellung des Planungsauftrags TOP 5.3 (Drucksache.: 2601/ 2020-2025)
 - 5.3.2 Antrag der CDU –Fraktion zur Einstellung des Planungsauftrags TOP 5.3 (Drucksache: 2785/ 2020-2025)
- 6.1 Photovoltaik verpflichtend in B-Plänen Antrag, SPD, DIE GRÜNEN, DIE Linke vom 16.12.2021
 - 6.1.1 Änderungsantrag Die Partei-Fraktion v. 26.01.2022 (D.: 3278/2020-2025)
- 7 Entwurf "Dritter Lärmaktionsplan"

- Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis und ist einverstanden.-

Beratungsfolge:

Öffentlicher Teil
1

Nichtöffentlicher Teil:
38.1, 38.2.1, 38.2.2

Öffentlicher Teil:
2, 3, 3.1, 4.1,4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6,
5.1 und 5.2 wurden zusammen beraten,
5.4, 5.4.1, 5.4.2, 5.5,.5.5.1, 5.5.2,5.6, 5.6.1 wurden zusammen beraten,

5.7, 5.8, und 5.8.1, 5.9,
6.2 und 14 wurden zusammen beraten,
6.3 und 6.3.1, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 8, 9, 10,11,12, 13, 15, 16, 17, 18, 23.1, 24.1, 27.1, 27.2, 27.3

Nichtöffentlicher Teil:

29, 30, 36.1, 36.2, 36.3, 36.4, 36.5, 36.6, 36.7, 36.8, 36.9, 36.10

Öffentliche Sitzung:

Zu Punkt 1 Bestellung der Schriftführung

Die Verwaltung schlägt Frau Tanke als Schriftführerin für die heutige Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vor.

Beschluss:

Frau Tanke wird zur Schriftführerin für die heutige Sitzung bestellt.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 2 Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 12. Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 02.11.2021

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 02.11.2021 (Nr. 12) wird nach Form und Inhalt genehmigt.

- einstimmig bei einigen Enthaltungen beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 3 Mitteilungen

Herr Lewald macht folgende drei Mitteilungen:

1. Am 07.02.2022 wird die Friedrich-Ebert-Straße wieder für den Verkehr freigegeben.
2. Die Sonderleuchte mit dem Namen „Nachtsonne“, die am Jahnplatz installiert werden und den Jahnplatz künftig beleuchten soll, wird am Donnerstag den 17.02.2022 um 18 Uhr auf dem Jahnplatz präsentiert werden. Die Leuchte soll an einem Baukran hängen, damit man sich vorstellen kann, wie das im Sommer aussehen wird. Herr Lewald lädt

dazu alle herzlich ein.

- Über den aktuellen Sachstand zur Mobilitätslinie für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 nach Sennestadt, zu der es bereits Vorlagen in den Bezirksvertretungen Senne und Sennestadt gab, wird erst in der kommenden Sitzung des Stadtentwicklungsausschuss - nach der Beratung in den beiden Bezirksvertretungen - informiert werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 3.1 Sicherung und Nutzung des Kiekstatttrondells

Ohne Aussprache nimmt der Stadtentwicklungsausschuss

die Stellungnahme des Immobilienservicebetriebs vom 22.01.2021 zur Sicherung des Kiekstatttrondells zur Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4 Anfragen

-.-.-

Zu Punkt 4.1 Anfrage zur Sitzung v. 01.02.22, Bündnis 90/Die Grünen, Zusammenhang Bevölkerungsentwicklung und Flächenverbrauch

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3051/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Wie haben sich Bevölkerungszahl und Flächenverbrauch für Siedlungen (Wohnen und Gewerbe) in den letzten 50 Jahren in Bielefeld entwickelt? Eine Aufstellung in 10 Jahresschritten und differenziert aufgeteilt in die Stadtbezirke von Bielefeld ist wünschenswert.

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Eine direkte Gegenüberstellung der gewünschten Daten zur Siedlungs- bzw. Einwohnerentwicklung ist aufgrund mehrerer Aspekte nicht möglich. Einerseits erfolgten im Zeitablauf Änderungen in der Systematik der statistischen Erhebungsmerkmale, insbesondere bei der Art der Flächennutzung, die seit 2016 grundlegend umgestellt wurde. Zudem liegen in der Landesdatenbank von IT.NRW hierfür nur gesamtstädtische Zahlen ab 1994 vor.

Mit Blick auf die Intention der Anfrage, Erkenntnisse für flächensparendes Bauen zu gewinnen, bedürfen die Kriterien auch einer Einordnung und sind als alleinige Merkmale nicht aussagekräftig.

Dies vorausgeschickt, wird die Anfrage wie folgt beantwortet:

1.

Auf Basis des Einwohnermelderegisters der Stadt Bielefeld erfolgte von 1991 bis 2021 eine Einwohnerzunahme von 5,3 %.

Bei der Entwicklung der Siedlungsflächen ergab sich im Zeitraum von 1994 bis 2015 bei Berücksichtigung sämtlicher vom Statistischen Landesamt unterschiedenen Teilkategorien ein Flächenzuwachs an Siedlungsfläche von 4,2 %. Auf Basis der von IT.NRW erhobenen Daten beträgt der Zuwachs an Siedlungsfläche im nachfolgenden Zeitraum von 2016 bis 2020 2,5 %.

Damit besteht eine deutliche Korrelation zwischen den Bevölkerungszuwächsen und der Siedlungsflächenentwicklung.

Insgesamt erfolgten die wohnbaulichen bzw. gewerblichen Entwicklungen in den genannten Zeiträumen nicht allein zu Lasten der freien Landschaft, sondern in erheblichem Maße durch Umnutzung und Aktivierung von Brachflächen, vornehmlich im Bereich der Innenstadt, des Bahnhofsumfeldes sowie der nördlichen Innenstadt.

So hat Bielefeld in den letzten Jahren die städtebauliche Innenentwicklung umfangreich vorangetrieben.

Mit Blick auf die konkreten Flächenentwicklungen der Jahre 2004 – 2017 sind in den Drucksachen-Nrn. 9340/2014-2021 (Gewerbeflächenbedarfsprognose 2035/ Gewerbeflächenkonzept) und 9431/201-2020 (Perspektivplan Wohnen Bielefeld 2020/2035) auf der Ebene des Flächen- bzw. Regionalplanes entsprechende Angaben getroffen worden.

Trotz der bestehenden Korrelation zwischen Bevölkerungsentwicklung und Flächeninanspruchnahme ist eine derartige Gegenüberstellung abschließend nicht sachgerecht.

Vielmehr sind folgende Zusammenhänge von Bedeutung:

2.

Insbesondere in den Oberzentren sowie in Kommunen mit umfangreichen Hochschulangeboten verstetigt sich ein anhaltender Trend zur Abnahme der Haushaltsgrößen. Gemäß Datenerhebung des Statistischen Bundesamtes hat sich der Anteil der Ein-Personenhaushalte im Zeitraum von 1994 bis 2019 bundesweit von 34,7 % auf 42,3 % erhöht. Bei den Zwei-Personenhaushalten erfolgte im genannten Zeitraum eine Steigerung von 31,7 % auf 33,2 %.

Im Jahr 2040 werden die Ein-Personenhaushalte nach Berechnungen von IT.NRW einen Anteil von 45 % in Nordrhein-Westfalen einnehmen. In Bielefeld ist dieser Anteil der Ein-Personenhaushalte (45,3 %) gemäß Mikrozensus bereits 2019 erreicht worden. Der Anteil der Ein- und Zwei-Personenhaushalte beträgt im Oberzentrum bereits 77,1 %.

Kleine Haushalte beanspruchen durchschnittlich eine größere Wohnfläche pro Kopf im Vergleich zu Mehrpersonenhaushalten. Dieser Zusammenhang wirkt sich auch auf die Siedlungsflächenbedarfe aus. Der Anteil der Ein- und Zwei-Personenhaushalte umfasst neben jüngeren Bevölkerungsgruppen insbesondere auch die Haushalte älterer Bevölkerungsgruppen nach Abschluss des familiären Zusammenlebens.

3.

Während in den 90er- und frühen 2000er-Jahren noch der aufgelockerte Ein- und Zweifamilien-Hausbau – vielfach in den Ortsteilen – auch die Siedlungsentwicklung in Bielefeld dominierte, werden im Wohnungsbau inzwischen deutlich höhere Siedlungsdichten durch Mehrfamilienhäuser

und Geschosswohnungsbauten bei einer überwiegend auch größeren Zentrumsnähe angestrebt und erreicht.

Gemäß Wohnungsmarktbericht 2018/ 2019 der Stadt Bielefeld setzte sich der Trend zum Geschosswohnungsbau im Jahr 2018 das fünfte Jahr in Folge fort.

Von den 1.004 im Jahr 2018 fertiggestellten Neubau-Wohneinheiten (WE) liegen über $\frac{3}{4}$ in Mehrfamilienhäusern. In Ein- und Zweifamilienhäusern wurde 244 Wohneinheiten fertiggestellt.

Bei den im Jahr 2020 genehmigten 1.658 Wohneinheiten entfallen 206 WE auf Gebäude mit ein bis zwei Wohnungen (12,4 %), 1.344 WE auf Gebäude mit drei und mehr Wohnungen (81,1 %) sowie 108 WE auf Wohnheime (6,5 %).

Bis einschließlich 2012 waren die beiden Marktsegmente hingegen annähernd ausgewogen.

4.

Die dargestellten Gesichtspunkte verdeutlichen, dass zweifelsohne eine Wechselbeziehung zwischen Bevölkerungsentwicklung und Siedlungsflächeninanspruchnahme besteht.

Der Umfang der faktischen Siedlungsflächeninanspruchnahme wird jedoch von zahlreichen Faktoren, vor allem aber durch den Grad der städtebaulichen Dichte, d. h. durch das Verhältnis von Anzahl WE pro Flächeneinheit (ha) bestimmt.

Daher ist in Zukunft weiterhin maßgeblich, die Potenziale der Innenentwicklung zu nutzen und eine angemessene Verdichtung bei Neubaugebieten zu erreichen.

Tabellarische Daten zur Bevölkerungs- bzw. Siedlungsflächenentwicklung sowie ergänzende Aussagen sind dem Anhang zu entnehmen.

Anhang

1. Daten zur Bevölkerungsentwicklung

Seit Anfang der 1970er Jahre liegen Daten zur Einwohnerzahl für das Stadtgebiet Bielefeld in seinen heutigen Grenzen vor. Einwohnerdaten die vor dem am 01.01.1973 in Kraft getretenen „Gesetz zur Neugliederung der Gemeinden und Kreise des Neugliederungsraumes Bielefeld“ erhoben wurden, erfassen die Gebiete der früheren selbständigen Gemeinden vor der Kommunalreform und sind für die Gesamtstadt Bielefeld in ihren heutigen Abgrenzungen nicht verwertbar.

Bei der Erhebung der Einwohnerdaten erfolgte im Jahr 1987 eine Modifizierung der Methodik.

Zuvor wurden sowohl die Haupt- als auch Nebenwohnsitze der Wohnbevölkerung erfasst; ab 1987 – mit Blick auf die Einwohnermelde-Daten – hingegen die Bevölkerung mit Hauptwohnung in Bielefeld.

Daher ist eine exakte Vergleichbarkeit der Einzeldaten sowie eine Ermittlung der Abweichungen zu diesem Zeitpunkt nicht gegeben.

In diesem Zusammenhang sind in der rechten Spalte der nachfolgenden Tabelle die prozentualen Veränderungen der Einwohnerentwicklung nur für den Zeitraum 1991 bis 2021 angegeben.

Stadt Bielefeld						
Bielefelds Stadtbezirke und Bielefeld insgesamt						
Anzahl der Einwohner*innen nach den Eingemeindungen entsprechend des Bielefeld-Gesetzes zu ausgewählten :						
Stadtbezirk	Bevölkerung ¹⁾					
	01.01.1973	31.12.1981	31.12.1991	31.12.2001	31.12.2011	31.12.2020
Mitte	91.454	78.843	78.483	75.832	76.457	80.613
Schildesche	44.600	41.411	40.419	40.227	40.401	42.322
Gadderbaum	15.290	13.469	12.453	10.902	10.284	10.300
Brackwede	39.348	37.431	38.267	38.711	38.315	40.621
Dornberg	14.033	17.245	19.391	19.028	19.092	19.588
Jöllenbeck	15.092	17.317	19.184	21.581	21.803	22.866
Heepen	35.508	39.198	41.981	45.106	46.664	47.189
Stieghorst	25.770	28.427	29.750	31.252	31.962	32.332
Sennestadt	22.332	22.128	22.125	21.632	20.873	22.080
Senne	17.570	17.340	20.192	20.268	20.103	21.069
Stadt Bielefeld insgesamt	320.997	312.809	322.245	324.539	325.954	338.980

1) ab Ende 1973 zum Gebietsstand 1973 zur Wohnbevölkerung (Haupt- und Nebenwohnsitz), ab 1987 Bevölkerung am Or

Quelle: Einwohnermelderegister der Stadt Bielefeld; eigene Berechnungen vom Presseamt/Statistikstelle

2. Daten zur Siedlungsflächenentwicklung

Mit Blick auf die flächenbezogenen Daten, insbesondere zu wohnbaulich bzw. gewerblich genutzten Siedlungsflächen ist grundsätzlich anzumerken, dass die Methodik der statistischen Erhebung dieser Daten im angefragten Zeitraum von etwa 1970 bis 2021 ebenfalls Änderungen unterlag.

2.1

Im Zuständigkeitsbereich des früheren Statistischen Landesamtes bzw. des heutigen Landesbetriebs Statistik und IT-Dienstleistungen des Landes NRW (IT.NRW) wurden im Zeitraum von 1994 bis 2015 bei der Art der tatsächlichen Nutzung die „Gebäude- und Freifläche“ von anderen Bodennutzungen – wie „Betriebsflächen, Erholungsflächen, Verkehrsflächen, Landwirtschaftsflächen, Waldflächen, Wasserflächen und Flächen anderer Nutzung“ unterschieden.

Im Bereich der Hauptkategorie „Gebäude- und Freifläche“ sind wiederum verschiedene Unterkategorien zusammengefasst, von denen die wesentlichen Nutzungen in der nachfolgenden Tabelle dokumentiert sind.

Zeitraum 1994 bis 2015			
Datum	Gebäude- und Freifläche, hier: Wohnen	Gebäude- und Freifläche, hier: Gewerbe/ Industrie (Ge./ Ind.) sowie Gebäude- und Freifläche, hier: Handel/ Dienstleistung (Hdl./ Dienstl.)	Gebäude- und Freifläche, hier: Mischnutzung und Wohnen (Mischn./ Wo.) sowie ungenutzte Gebäude- und Freiflächen (ohne Nutzung)
31.12.1994	3.645 ha	Ge./ Ind.: 795 ha Hdl./ Dienstl.: 138 ha Summe: 933 ha	Mischn./ Wo.: 601 ha ohne Nutz.: 424 ha Summe: 1.025 ha
31.12.2001	3.741 ha	Ge./ Ind.: 799 ha Hdl./ Dienstl.: 212 ha Summe: 1.011 ha	Mischn./ Wo.: 582 ha ohne Nutz.: 453 ha Summe: 1.035 ha
31.12.2006	3.887 ha	Ge./ Ind.: 807 ha Hdl./ Dienstl.: 292 ha Summe: 1.099 ha	Mischn./ Wo.: 531 ha ohne Nutz.: 345 ha Summe: 876 ha
31.12.2011	4.038 ha	Ge./ Ind.: 815 ha Hdl./ Dienstl.: 306 ha Summe: 1.121 ha	Mischn./ Wo.: 475 ha ohne Nutz.: 217 ha Summe: 692 ha
31.12.2015	4.117 ha	Ge./ Ind.: 825 ha Hdl./ Dienstl.: 336 ha Summe: 1.161 ha	Mischn./ Wo.: 453 ha ohne Nutz.: 206 ha Summe: 659 ha

Veränderung (1994 – 2015)	+ 12,9 %	Ge./ Ind.: + 3,8 % H/ Dienstl.: + 143,5 % gesamt: + 24,4 %	Mischn./ Wo.: - 24,6 % ohne Nutz.: - 51,4 % gesamt: - 35,7 %
------------------------------	----------	--	--

Bei der Analyse der Siedlungsentwicklung im Zeitraum von 1994 bis 2015 bedarf es einer Gesamtbetrachtung. Daher ist in Spalte 5, auf die Zusammenstellung sämtlicher Gebäude- und Freiflächen innerhalb des Siedlungsgefüges zu verweisen, in der sich eine Gesamtschau sämtlicher Veränderungen – d. h. auch der gegenläufigen Entwicklungen – abbildet. Im Zeitraum 1994 bis 2015 umfasst die Summe sämtlicher Siedlungszuwächse einen Anteil von 4,2 % bezogen auf den Basiswert des Jahres 1994 (6.700 ha) und bleibt damit wesentlich hinter den sektoralen Zuwächsen im Bereich der Wohnbau- und gewerblichen Bauflächen zurück.

Im Bereich der gewerblichen Wirtschaft und Dienstleistungsnutzungen entwickelte sich die Stadt Bielefeld analog zu den Trends in anderen Oberzentren.

Während bei der Flächeninanspruchnahme für die gewerblich-industriellen Nutzungen lediglich geringe Flächenzuwächse (+ 3,8%) zu verzeichnen sind, haben sich die Flächen für Handel und Dienstleitungen im Betrachtungszeitraum mehr als verdoppelt. In diesem Segment ergeben sich die Zuwächse überwiegend aus einer Reaktivierung ungenutzter gewerblicher Altstandorte. Daher hat im Bereich dieser städtebaulichen Brachflächen und Altstandorte auch eine Abnahme um 51,4 % bzw. 218 ha stattgefunden.

Auch die wohnbaulichen Nutzungen profitierten von einer Nachnutzung, insbesondere der brach gefallenen gewerblich-industriellen Altstandorte.

2.2

Seit 2016 werden durch den Landesbetrieb IT.NRW die Hauptkategorien „Siedlung“, „Verkehr“, „Vegetation“ und „Gewässer“ unterschieden.

Bei der Hauptkategorie „Siedlung“ werden gleichfalls verschiedene Unterkategorien differenziert, wobei eine gesonderte Ausweisung ungenutzter Siedlungsflächen nicht mehr vorgenommen wird. In diesem Zusammenhang lassen sich daher die Effekte der Nachnutzung brach gefallener gewerblich-industrieller oder auch militärischer Altstandorte leider nicht mehr dokumentieren.

Zeitraum 2016 bis 2020			
Datum	Wohnbauflächen	Industrie- und Gewer- beflächen	Flächen gemischter Nutzung
31.12.2016	4.262 ha	1.390 ha	781 ha
31.12.2017	4.270 ha	1.420 ha	786 ha
31.12.2018	4.284 ha	1.430 ha	784 ha
31.12.2019	4.300 ha	1.436 ha	780 ha
31.12.2020	4.322 ha	1.443 ha	777 ha
Veränderung (2016 – 2020)	+ 1,4 %	+ 3,8 %	- 0,5 %

Im Betrachtungszeitraum ergab sich bei der Summe sämtlicher Siedlungskategorien (Spalte 5) ein Flächenzuwachs von 2,5 %.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Straße, Anfrage DIE LINKE vom 17.01.2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3212/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Warum wurde der Bauantrag für den Drogeriemarkt „Rossmann“ an der Windelsbleicher Straße positiv beschieden?

Zusatzfrage:

Warum wurde eine Überweisung des Bauvorhabens an den Beirat für Stadtgestaltung in der Bezirksvertretung Senne verhindert?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Das Vorhaben zur Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses an der Windelsbleicher Straße 215a liegt nicht im Geltungsbereich eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes, jedoch innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils. Die Zulässigkeit des Vorhabens bewertet sich daher nach § 34 BauGB. Ein Vorhaben ist demnach zulässig, wenn es sich nach der Art und dem Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise sowie der Fläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt werden und die Erschließung muss gesichert sein.

Das geplante Vorhaben fügt sich hinsichtlich der genannten Kriterien in die nähere Umgebung ein und ist somit aus planungsrechtlicher Sicht als zulässig zu bewerten.

Der Vorhabenstandort weist eine Lage außerhalb eines zentralen Versorgungsbereiches des gesamtstädtischen Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes auf. Nach Grundsatz 1 des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes sollen nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten vorrangig innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche angesiedelt werden. Ausnahmsweise können solche Betriebe zur Nahversorgung auch in Misch- oder Allgemeinen Wohngebieten liegen. Negative Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche sind dabei auszuschließen.

Für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit wurde bereits im Rahmen der Bauvoranfrage eine bauplanungsrechtliche Prüfung nach § 34 Abs. 3 BauGB vorgenommen (Verträglichkeitsuntersuchung). Anhand dieser Prüfung wurde belegt, dass von dem Vorhaben keine schädlichen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche ausgehen. Das Vorhaben konnte somit ausnahmsweise auch außerhalb eines zentralen Versorgungsbereiches zugelassen werden.

Nach Erteilung eines positiven Bauvorbescheids im Juli 2020 wurde nach Eingang des Bauantrages im Dezember 2020 die Baugenehmigung für die Errichtung des Wohn- und Geschäftshauses im Juli 2021 erteilt.

Antwort auf Zusatzfrage:

Auf Nachfrage der Bezirksvertretung Senne wurde das Vorhaben zur Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses an der Windelsbleicher Straße 215a seitens des Bauamtes in der Sitzung der BV Senne am

09.09.2021 im nicht öffentlichen Teil vorgestellt.

Daraufhin wurde am 23.09.2021 ein Antrag der SPD gestellt, dass der Beirat für Stadtgestaltung sich mit dem Vorhaben beschäftigen solle. Dem Protokoll der BV Senne vom 07.10.2021 zum TOP 15.1 ist zu entnehmen, dass dieser Antrag seitens der SPD wieder zurückgezogen wurde, da das Vorhaben zu diesem Zeitpunkt bereits genehmigt war.

Im Übrigen wurde der Sachstand zu diesem Vorhaben am 01.10.2021 unter Punkt 3 „Mitteilungen und Anfragen“ in der Sitzung des Beirates für Stadtgestaltung dargestellt. Der Beirat hat jedoch keine weiteren Hinweise zu diesem Vorhaben gegeben und auch keinen eigenständigen Tagesordnungspunkt dafür erstellt.

Der Bericht der Sitzung des BfS wurde als TOP 40.1 in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 02.11.2021 behandelt.

Herr Vollmer hält die Antwort für befremdlich, da die vielfachen Diskussionen zum Wohnungsbau auf Einzelhandelszentren in Senne nicht umgesetzt wurden und es nicht einmal andiskutiert worden sei. Zudem sei zwar die Lage des Marktes an der Stelle richtig, aber im Vergleich habe es in Großdornberg lange Diskussionen bzgl. der Versorgungsbereiche gegeben, mit dem Ergebnis, dass die Grenzziehung zu Versorgungsbereichen ausdrücklich mit dem Hinweis aufgehoben wurde, dass es tatsächlich nicht möglich sei Einzelhandelszentren dort zu platzieren. Herr Vollmer kann daher nicht nachvollziehen, dass das in Sennestadt nun anders sein soll und in diesem Fall als Ausnahme gesehen werde. Er ist deshalb der Auffassung, es müsse sich entweder jetzt oder seinerzeit um eine falsche Information handeln. Herr Vollmer weist überdies darauf hin, dass bezüglich der Gestaltung mit dem Rewe sehr viel Aufwand betrieben worden sei. Es sei deshalb nicht fair gegenüber den Investoren des Einzelhandels Rewe, die sich demgegenüber äußerst kooperativ verhalten hätten, dass man beim Drogeriemarkt Rossmann nun bezüglich der Gestaltung einfach darüber hinwegsehe.

Herr Beck erläutert, dass die Verwaltung der Auffassung gewesen sei, dass die beiden von Herrn Vollmer angesprochenen Vorhaben nicht genau vergleichbar gewesen seien, da man in dem vorliegenden Fall zu der Erkenntnis gelangt sei, dass keine schädlichen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche vorlägen und das Vorhaben dann ausnahmsweise außerhalb des Versorgungsbereichs zugelassen werden konnte. Insofern sei der Fall nach der erfolgten Prüfung dementsprechend so genehmigt worden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.3 25%-Quote, Anfrage DIE LINKE vom 17.01.2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3214/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Bei welchen neuen Baugebieten mit 25%-Quote gefördertem Wohnungsbau wurde dieser noch nicht realisiert?

Zusatzfrage:

Welche Verträge wurden dort abgeschlossen mit welchen Konventionalstrafen?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Seit 2018 wurden in 33 rechtskräftigen Bebauungsplänen insgesamt 573 öffentlich geförderte Wohneinheiten (WE) mit Hilfe der 25%-Quote festgeschrieben. Bis Ende 2021 konnten auf dieser Basis bereits 567 WE gefördert werden, da in vielen B-Plänen die Quote von der BGW u. a. Antragstellern teilweise übererfüllt wurde. Die Realisierung dieser geförderten Objekte ist 2022/2023 vorgesehen.

Anteilige Umsetzung der Quote

Im Bebauungsplan II/1/36.00 „Wohnquartier Grünewaldstraße“ müssen nach der Quote min. 70 WE öffentlich gefördert und bis 10/2023 fertig gestellt werden. Davon wurden 38 WE bereits 2020 gefördert und 20 WE 2021. Im Förderjahr 2022 soll der Förderantrag für weitere 23 WE im Gebäude über der Kita gestellt werden. Die Planung ist bereits abgestimmt. Für alle drei Gebäude ist die Fertigstellung bis 2023 geplant. Im Bebauungsplan III/3/83.00 "Jöllheide" wurden 80 öffentlich geförderte WE per Quote bis 6/2025 festgelegt. 36 WE wurden bereits 2020 gefördert und die Fertigstellung steht unmittelbar bevor. Die weiteren Förderobjekte sind in der Planung.

Fehlende Umsetzung der Quote

In folgenden Bebauungsplänen konnten noch keine Förderungen umgesetzt werden:

- III/4/46.01 (2. Ä.) „Greifswalder Straße“ (Quote: 62 WE)

Aufgrund von Problemen des Investors wird der Verkauf dieser städtischen Fläche voraussichtlich rückabgewickelt. Die Realisierung dieser Planung wird sich damit deutlich verzögern.

- III/4/60.00 „Ehemalige Lohmann-Werke Königsbrügge“ (Quote: 8 WE)

Aufgrund der Lage im Baugebiet wird das geförderte Objekt als letztes Gebäude errichtet. Der entsprechende Förderantrag ist für 2022 angekündigt. Die Realisierung erfolgt voraussichtlich 2023.

- II/1/58.00 „Wohnen an der Geschwister-Scholl-Straße“ (Quote: 5 WE)

Der Investor schlägt vor, die Quote dieses B-Planes in einem anderen Objekt mit 9 geförderten WE umzusetzen. S. TOP 5.7 Vorlage 2909/2020-2025

Für den Fall von Verstößen gegen die eingegangenen Verpflichtungen werden in den Städtebaulichen Verträgen Vertragsstrafen vereinbart, die sich je nicht mit öffentlich geförderten Mitteln hergestellter Wohnung auf ca. 70.000 € belaufen.

Herr Vollmer bedankt sich für die Auflistung, ist jedoch der Ansicht, dass die Antwort der Verwaltung unvollständig ist. Er weist deshalb darauf hin, dass mindestens eine Fläche in Dornberg, für das Gebiet Dißmann an der Babenhauser Straße fehle und bittet die Verwaltung das noch einmal genau nachzuhalten.

Herr Beck versichert, dass die Verwaltung das nachhalten und in der nächsten Sitzung berichten werde.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 4.4 Gutachten im Umfeld der Hammer Mühle, Anfrage DIE LINKE vom 17.01.2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3216/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Welche Gutachten (Recht, Hochwasser, Umwelt, Denkmalschutz) wurden im Zusammenhang mit der "Hammer Mühle" eingeholt und wie sind deren Inhalte?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Am Standort der „Hammer Mühle“ wurde ein Antrag auf Vorbescheid im Bauamt eingereicht. In diesem Zusammenhang wurde die untere Denkmalbehörde beteiligt, die eine Denkmalwertprüfung durchführte: Im Rahmen der Denkmalwertprüfung wurde das Objekt am 25.11.2021 gemeinsam mit dem Fachamt (LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen) begangen. Die Stellungnahme zur Denkmaleigenschaft des Fachamtes vom 02.12.2021 legt dar, dass nach Verlust der prägenden Straßenfassade, der vorderen Räume sowie wesentlicher Teile der Ausstattung ehemals vorhandene wissenschaftliche und städtebauliche Erhaltungsgründe nicht mehr in ausreichendem Maß gegeben waren um eine Eintragung der Ruine als Baudenkmal rechtssicher zu begründen. Die zwischenzeitlich erfolgte Begehung des Kellergeschosses bestätigt diese Einschätzung: in keinem Raum wurde Bruchsteinmauerwerk oder eine Gewölbedecke vorgefunden, Hinweise auf Spuren des Vorgängergebäudes waren in den Kellerräumen nicht vorhanden. Ein Denkmalwert konnte weder bei der spärlich vorhandenen Ausstattung noch bei den baulichen Strukturen festgestellt werden. Es handelte sich augenscheinlich um einen schlichten und zeittypischen Lagerkeller der 1890er Jahre. Das vermutete Bodendenkmal (Vorgängerbauten der Hammer Mühle) ließ sich nicht durch Begehung der Kellerräume her ermitteln, es kann nur mittels archäologischer Begleitung im weiteren Bauprozess untersucht werden.

Des Weiteren wurden der Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld bzgl. der Sanierung der Lutterkanäle zwischen Stauteich I und der Teutoburger Straße sowie mehrere Abteilungen des Umweltamtes zu den Themen Lutteroffenlegung und Stadtklima beteiligt. Der Gewässerverlauf der

Lutter wurde mit den Fachämtern abgestimmt und in die Planung der angefragten Neubebauung übernommen. Der Erhalt des Baumbestandes ist damit gesichert.

Das Grundstück liegt nicht innerhalb eines Überschwemmungsgebiets, somit bestehen darüber hinaus keine weiteren Beteiligungserfordernisse.

Im Rahmen der Prüfung der Fassung eines Aufstellungsbeschlusses zur Änderung des Bebauungsplanes und des Erlasses einer Veränderungssperre gemäß § 14 des Baugesetzbuches wurde das Rechtsamt um eine Einschätzung gebeten. Im Ergebnis wird von dort ein Schadenersatzrisiko bei Verhinderung des Vorhabens gesehen, da die Bearbeitung des Vorbescheides – u.a. infolge von notwendigen Modifizierungen des Vorhabens durch die Abstimmung mit der Umweltverwaltung – die gesetzlich regelmäßig anzusetzende Bearbeitungsfrist von 3 Monaten deutlich überschreitet.

Zur Klärung bzgl. der denkbaren rechtlichen Handlungsoptionen in Bezug auf den Standort der „Hammer Mühle“ wurde darüber hinaus aktuell durch die Verwaltung eine externe Rechtsanwaltskanzlei eingebunden. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor.

Herr Vollmer weist in Bezug auf die Antwort der Verwaltung darauf hin, dass eine „Dreimonats-Frist“ weder in der Bauordnung noch in den entsprechenden Verwaltungsvorschriften festgeschrieben sei. Insofern sei der Zeitpunkt als unbestimmt anzusehen. Er lobt die erfolgte Bürgerbeteiligung. Dort sei von Herrn Steinriede aber über mehrere Gutachten gesprochen worden, die von der Politik angefragt wurden. Da diese nicht eingereicht wurden, müsse er davon ausgehen, dass es keine Gutachten gebe.

Herr Moss klärt auf, dass die „Dreimonats-Frist“ zwar nicht gesetzlich geregelt, aber trotzdem Gegenstand der höchstrichterlichen Rechtsprechung sei, da sich dieser Begriff verfestigt habe und daher allgemein anerkannt sei. Er verweist auf letzten Absatz der Antwort der Verwaltung und informiert darüber, dass die gutachterliche Stellungnahme zu den denkbaren rechtlichen Handlungsoptionen bzgl. des Standorts „Hammer Mühle“, Mühlenstraße 54, kurz vor der Finalisierung stehe. Hierzu läge der Verwaltung bereits ein 1. Leseentwurf der hierzu beauftragten Rechtsanwaltskanzlei Brandi vor, so dass die Verwaltung in der nächsten Sitzung darüber berichten könne, zu welchem Ergebnis der Gutachter gekommen sei. Überdies habe sich die Kanzlei auch zu der „Dreimonats-Frist“ geäußert.

Was die im Raum stehenden Gutachten angehe gebe es natürlich gutachterliche Stellungnahmen zu dem Vorhaben. Herr Moss hält es allerdings für wenig zielführend, diese der Politik vorzulegen. Auf Wunsch von Herrn Vollmer werde die Verwaltung aber nachreichen, welche Gutachten zu dem Vorhaben eingebracht wurden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt ansonsten Kenntnis.

Zu Punkt 4.5

Bauvorhaben Brockhagener Straße 285, SL Riding Ranch (AZ: 20-02804), Anfrage DIE LINKE vom 17.01.2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3217/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

Welche Gutachten wurden im Zusammenhang mit dem Bauantrag eingeholt und wie sind deren Inhalte?

Das Bauamt antwortet wie folgt:

Im Rahmen der Prüfung der Zulässigkeit des Bauvorhabens lagen die folgenden von der Bauherrin beauftragten Gutachten vor:

- 1. Gutachten zur Wirtschaftlichkeitsberechnung (Verfasser: Dipl.-Ing. agr. Karl-Heiz Schulte Althoff, öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger), geprüft durch die Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstelle Minden-Lübbecke*
- 2. Artenschutzbeitrag (inklusive Baumkontrolle) (Verfasser: Dipl.-Ing. Ulrich Schultewolter)*
- 3. Landschaftspflegerischer Begleitplan (inklusive Aussagen zu Flächenangaben, ökologische Ausgleichsmaßnahmen etc.) (Verfasser: Dipl.-Ing. (FH) Melanie Cappenberg)*

Durch die Gutachten wurde eine Genehmigungsfähigkeit für die jeweils zu betrachtende fachliche Fragestellung bescheinigt. Das Bauamt hat die vorgelegten Gutachten durch die zuständigen Fachdienststellen/Behörden hinsichtlich der Plausibilität der Aussagen überprüfen lassen.

Herr Vollmer merkt an, dass die Politik bei dem Fall „Gut Wittenbach“ in Dornberg anscheinend die Entscheidung der Verwaltung geradeziehen musste. Er als Politiker verstehe sich als Bindeglied zwischen Bürger und Verwaltung und betont, dass er den Bürgern darüber Auskunft geben müsse. Er bittet deshalb auch in diesem Fall darum, die Inhalte der vorhandenen Gutachten, soweit erforderlich auch im nichtöffentlichen Teil der Sitzung, mitzuteilen.

Herr Moss erklärt sich auch für diesen Fall bereit, vorhandene Gutachten zur Verfügung zu stellen. Wegen schützenswerter Interessen sollen diese allerdings in jedem Fall im nichtöffentlichen Teil der Sitzung vorgelegt werden. Überdies stellt er klar, dass der Fehler bei dem Fall „Gut Wittenbach“ nicht bei der Verwaltung lag, sondern es sich in dem Fall um einen Fehler der Antragstellerin gehandelt habe.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt ansonsten Kenntnis.

Zu Punkt 4.6

Kosten für Straßenunterhalt bei der Stadt Bielefeld, Anfrage DIE LINKE vom 24.01.2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3246/2020-2025

Der Text der Anfrage lautet:

*Wie hoch sind die Kosten für die Straßen, bei der die Stadt Bielefeld Bau-
lastträger ist, im Haushalt und bei den städtischen Gesellschaften, aufge-
schlüsselt nach Kosten für laufenden Unterhalt und Pflege, Sanierung
und Ersatzinvestitionen?*

*Zusatzfrage: Wie lang ist das städtische Straßennetz, aufgeschlüsselt
nach überregionalen Straßen, städtischen Hauptstraßen und Wohnstra-
ßen?*

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

*Die Kosten für die Straßen bei der Stadt Bielefeld in 2021 setzen sich wie
folgt zusammen:*

- Laufende Straßenunterhaltung und Pflege	6,154 Mio. €
- Straßensanierung	3,510 Mio. €
- Ersatzinvestitionen	18,500 Mio. €
davon Ausgaben für den Jahnplatz	12,200 Mio. €

Zusatzfrage:

Wie lang ist das städtische Straßennetz?

- Überregionale Straßen	70 km
- Städtische Hauptstraßen	364 km
- Wohnstraßen	812 km
- Fußgängergeschäftsstraßen	4 km
- Selbstständige Gehwege	<u>59 km</u>
Gesamtlänge	1.309 km

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 5

Behandlung der unerledigten Punkte der letzten Tagesord- nungen

-.-.-

Zu Punkt 5.1 und 5.2

Konversion in Bielefeld – Verzicht auf die Erstzugriffsoption für 5 Einfamilienhäuser in der Wohnsiedlung „Am Dreierfeld“

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2124/2020-2025 und 2508/2020-2025

Die Beratungsgrundlagen zu TOP 5.1 und 5.2 wurden zusammen bera-

ten.

Herr Julkowski-Keppler stellt für seine Fraktion mündlich folgenden **Antrag**:

- 1. Wir bitten den Tagesordnungspunkt 5.1 zu verschieben und diesen in der kommenden Sitzung wieder aufzurufen.*
- 2. Wir bitten die Verwaltung zur nächsten Sitzung um eine aussagekräftige Vorlage bzw. eine Darstellung dazu, welche Möglichkeiten bestehen, den Siedlungscharakter in der Wohnsiedlung „Am Dreierfeld“ z.B. durch eine Erhaltungssatzung oder sonstige Regelungen, die durch die Stadt erlassen werden können zu erhalten.*

Herr Julkowski-Keppler begründet den Antrag seiner Fraktion zum TOP 5.1 damit, dass die Frage im Raum stehe, was eigentlich passiere, wenn jetzt nach und nach einzelne Häuser an dieser Stelle verkauft werden, ob die Häuser dann abgerissen werden oder was davon neu gebaut werde. Seine Fraktion möchte den Siedlungscharakter in der Wohnsiedlung „Am Dreierfeld“ gern erhalten und wünsche sich, dass planerisch die Feststellung erfolgt, dass diese Wohnsiedlung erhaltenswert ist. Dies entspreche auch den Aussagen aus der Bezirksvertretung, wo diskutiert worden sei, dass die Gefahr bestehe, dass der Siedlungscharakter verloren geht, wenn man jetzt in die Verkaufsverhandlungen gehe. Zum TOP 5.2 merkt Herr Julkowski-Keppler an, dass es sich in diesem Fall um eine Anregung der Stadt gehandelt habe, die an dieser Stelle eine Kita errichten wollte. Sie fragen sich daher, ob die vier Reihenhäuser am Lipper Hellweg von der Stadt erworben werden können. Da es in der Bezirksvertretung Diskussionen gab, ob der Standort an dieser Stelle wohl der Richtige für eine Kita sei, nehme seine Fraktion nun zur Kenntnis, dass es dort einen Prozess gebe eine Kita eher im Bereich der Grundschule anzusiedeln, was seine Fraktion auch für sinnvoll halte. Sie könnten dieser Vorlage deshalb heute unter der Voraussetzung zustimmen, dass diese Häuser dann in die Vermietung gingen. Das bedeute, wenn auf das Erstzugriffsrecht in diesem Fall verzichtet werde, dass dann die vier Reihenhäuser im Zuge des geplanten Neubaus der Kita nicht abgerissen würden, sondern erhalten blieben und von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben/Bund(BImA) zur Vermietung zur Verfügung gestellt würden.

Herr Seifert entgegnet, dass seine Fraktion die Aufgabe der Stadt nicht darin sieht, in die Funktion als Investorin, Vermieterin oder Maklerin einzutreten. Vielmehr sei es die primäre Aufgabe der Stadt für Wohnraum zu sorgen. Eine Erstzugriffsoption sei jedoch nur dann anzuwenden, wenn starkes öffentliches Interesse gefährdet sei. Dies sehe seine Fraktion jedoch in beiden Fällen nicht. Sie seien im Gegenteil sogar der Auffassung, dass durch den Verzicht einer Erstzugriffsoption eine schnellere Vermarktung und Nutzung als Wohnraum wahrscheinlich sei und möchten beiden Vorlagen ohne weitere Vertagung heute zustimmen.

Auch Herr Dr. Lange erklärt, dass seine Fraktion beiden Vorlagen heute zustimmen möchte, da es enorm wichtig sei, die schon länger leerstehenden Gebäude dem Wohnungsmarkt zur Verfügung zu stellen. Ein dem Verfall gewidmeter längerfristiger Leerstand sei aufgrund der angespannten Lage des Wohnungsmarktes an dieser Stelle jedoch der denkbar schlechte Weg. Zum Top 5.1 halte seine Fraktion es aufgrund der nach dreimaliger Verschiebung im Ausschuss verlorengegangenen Zeit für sehr sinnvoll, über die Beratungsgrundlage nunmehr in der heutigen Sitzung zu entscheiden und das Vorhaben zügig auf den Weg zu bringen, zumal die Bezirksvertretung Heepen diese auch einstimmig beschlossen habe.

Herr Moss bittet die Politik um Verständnis, dass es sich für die permanenten Verhandlungen der Verwaltung mit der BlmA als schwierig gestaltet, einmal nicht auf das Erstzugriffsrecht zu verzichten (wie für die Randbereiche rund um die Catterick- und Rochdale-Kasernen) und einmal doch (wie bei der Wohnsiedlung „Am Dreierfeld“). Zudem hält er die Verknüpfung des Verzichts auf das Erstzugriffsrecht mit der Forderung der Politik dennoch den Status Quo beibehalten zu wollen und das Objekt behalten und vermieten zu müssen für rechtlich bedenklich, da damit seiner Auffassung nach in privatrechtliche Belange eingegriffen werde. Spontan falle ihm dazu z.B. eine Denkmalschutzbereichssatzung ein, welche die jetzige Eigentümerin jedoch in dem weiteren Nutzen Ihrer Fläche drastisch einschränken würde. Gleiches wäre der Fall, wenn ein Bebauungsplan aufgestellt würde. Herr Moss möchte sich vor diesem Hintergrund vorab noch einmal mit dem Rechtsamt besprechen und durch dies prüfen lassen, ob eine Verquickung in der Form rechtlich überhaupt möglich wäre, bevor die Verwaltung sich dazu verhält, welche rechtlichen Möglichkeiten es gäbe.

Herr Julkowski-Keppler merkt an, dass es eine Aussage der BlmA gebe die besagt, dass die BlmA auf Bundesebene signalisiert habe, dass man generell vom Verkauf der Gebäude abrücke und anstelle dessen in die Vermietung gehen wolle. Man wisse inzwischen, dass die BlmA in der Vermietungspraxis bislang nicht tätig war und auch Schwierigkeiten mit der Umsetzung habe. Man müsse sehen und könnte noch extra darüber diskutieren, ob man z.B. mit Unterstützung der BGW dahingehend gegenüber der BlmA kooperativ tätig werden könne. Vor der Grundaussage von Herrn Moss verwundert es Herrn Julkowski-Keppler aber umso mehr, dass von einer als denkmalgeschützt berechtigt angesehenen Siedlung ein Teilbereich von 5 Häusern verloren gehen soll. Seine Fraktion möchte sich einer solchen Salamtaktik nicht aussetzen, da man nicht wisse, wann die nächsten Häuser hinzukämen. Sofern es um einen Erhaltungscharakter mit Gewicht gehe, wolle die Politik das vorher wissen und müsse sich ggf. auch der Diskussion eines eventuellen Ankaufs durch die Stadt stellen, so Herr Julkowski-Keppler. Beim Lipper Hellweg sei es aber anders herum, da in diesem Fall nicht die BlmA sondern die Stadt angefragt und den Wunsch geäußert habe, dort eine Kita zu errichten. Da man nun zu der Erkenntnis gekommen sei, dass es sich um den falschen Standort für die Kita handelt, brauche man das Erstzugriffsrecht in diesem Fall nicht und könne deshalb darauf verzichten. Weil die BlmA aber ja gerade auch keine Verkaufsabsichten habe, gehe seine Fraktion zugleich davon aus, dass die Häuser dann in die Vermietung gingen. Er bittet darum, diese Kontroverse nicht unnötig „hoch zu pushen“, sondern auf einer Ebene besprechen, auf der man sich gemeinsam unterhalten könne.

Herr Moss bestätigt die Aussage von Herrn Julkowski-Keppler zur BlmA die tatsächlich behaupte, sie vermiete nur noch, aber im Zweifel dann doch verkaufe. Er bittet die Fraktionsmehrheit zur Stärkung der Verhandlungsposition der Verwaltung gegenüber der BlmA daher um politische Unterstützung, die BlmA über die entsprechenden politischen Kanäle darauf hinzuweisen, sich an ihr Regelwerk zu halten.

Herr Julkowski-Keppler stimmt Herrn Moss zu und erklärt, dass man die Idee auch bereits hatte und auf Bundesebene bereits Gespräche führe. Er schlägt zusätzlich vor, als Stadt oder als Koalition auf kommunaler Ebene auch nochmal tätig zu werden, da das mit der BlmA zu verhandelnde Paket deutlich größer sei. Seine Fraktion habe wahrgenommen, dass es in Bezug auf die Catterick Kaserne durchaus Bewegung gebe und sei bereit, über das Gesamtpaket zu diskutieren. Er sichert eine akti-

ve Tätigkeit in Bezug auf die Catterick Kaserne für seine Fraktion zu und beabsichtigt bereits in der nächsten Sitzung darüber zu berichten, wie die Gespräche mit Berlin verlaufen seien. Seine Fraktion ist der Überzeugung, dass das Gesetz mit der BImA geändert bzw. vereinfacht werden müsse, da es für Kommunen unzumutbar sei, sich darüber mit der BImA auseinanderzusetzen. Es müsse zudem geklärt werden, wie eine Kommune BImA Flächen vom Bund erwerben kann. Dazu müsse von Seiten des Bundes klargestellt werden, ob eine Kommune das gleiche Bieterverfahren zu den gleichen Preisen wie die BImA anwenden müsse. Denn wenn Kommunen aus städtebaurechtlicher Sicht ein Interesse haben, auf solche Flächen zuzugreifen, um Wohnraum zu schaffen, müsse es andere Regelungen geben, als es im Augenblick im BImA Gesetz der Fall sei, so Herr Jukowski-Keppler. Seine Fraktion bleibe jedoch dabei und bittet erneut darum, das Vorhaben Dreierfeld zu schieben mit der Bitte, zunächst darzustellen, wie der Siedlungscharakter erhalten werden kann. Beim Lipper Hellweg seien sie indes bereit, die Vorlage heute zu beschließen.

Herr Strothmann lässt zunächst über den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen abstimmen.

Beschluss:

- 1. Wir bitten den Tagesordnungspunkt 5.1 zu verschieben und diesen in der kommenden Sitzung wieder aufzurufen.**
- 2. Wir bitten die Verwaltung zur nächsten Sitzung um eine aussagekräftige Vorlage bzw. eine Darstellung dazu, welche Möglichkeiten feststehen, den Siedlungscharakter in der Wohnsiedlung „Am Dreierfeld“ z.B. durch eine Erhaltungssatzung oder sonstige Regelungen, die durch die Stadt erlassen werden können zu erhalten.**

- mit Mehrheit beschlossen –

Dieser Tagesordnungspunkt 5.1 wird in die nächste Sitzung vertagt.

Danach lässt Herr Strothmann über den TOP 5.2 (Drucksache 2508/2020-2025) abstimmen.

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Haupt-, Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss zu beschließen, auf die kommunale Erstzugriffsoption für vier Reihenhäuser am Lipper Hellweg 114-116a zu verzichten.

- einstimmig beschlossen -

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2602/2020-2025

Der TOP 5.3 mit den Unterpunkten 5.3.1 und 5.3.2 wird geschoben, da der Bericht in der nächsten Sitzung erfolgen werde, so Herr Strothmann.

- abgesetzt -

Zu Punkt 5.3.1 Antrag "Planungsauftrag Fahrradparkhaus", FDP vom 21.09.2021

- abgesetzt -

Zu Punkt 5.3.2 Antrag CDU , Fahrradparkhaus im Opitz Keller

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2785/2020-2025

- abgesetzt -

Zu Punkt 5.4, 5.4.1 und 5.4.2 Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030; hier: Fußverkehrsstrategie - Leitbild und Ziele

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummern: 2596/2020-2025 und 3304/2020-2025 und 3339/2020-2025

Die Tagesordnungspunkte 5.4, 5.5 und 5.6 wurden mit Änderungsanträgen zusammen beraten.

Die CDU-Fraktion hat zur heutigen Sitzung unter TOP 5.4.1 folgenden **Änderungsantrag** (Drucksache 3304/2020-2025) eingereicht:

- 1) *Die Beschlussvorlage (Drucksachen-Nr. 2596/2020-2025) wird zurückgestellt und in den politischen Gremien erst debattiert, sobald ein ganzheitliches Verkehrskonzept vorliegt.*
- 2) *Die sektorale Betrachtung der verschiedenen Verkehrsträger in der Mobilitätsdebatte wird aufgegeben.*
- 3) *Die Verwaltung wird beauftragt ein ganzheitliches Verkehrskonzept - Fußgänger, Radverkehr, ÖPNV und MIV — für Bielefeld zu erarbeiten und den politischen Gre-*

mien im Juni 2022 zur politischen Beratung vorzulegen.

Die Koalition hat zur heutigen Sitzung unter TOP 5.4.2 folgenden **Änderungsantrag** (Drucksache 3339/2020-2025) eingereicht:

- 1. Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die von der LK Argus auf der Grundlage der beschlossenen Mobilitätsstrategie 2030 erstellte Broschüre sowie die Vorlage vom Amt für Verkehr mit Dank zur Kenntnis und beschließt das Leitbild und die Ziele der Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld, wie in der Broschüre (Anlage 1 der Vorlage) dargestellt.*
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Fußverkehrsstrategie -wie im Projektplan (Anlage 2 der Vorlage) dargestellt- zu erarbeiten und diese zur politischen Beratung und Beschlussfassung vorzulegen, um damit die Umsetzung der Mobilitätsstrategie im Sinne einer integrierten, gesamtstädtischen Verkehrsplanung voranzubringen.*

Herr Julkowski-Keppler begrüßt die Beschlussvorlagen der Verwaltung und erläutert, dass sich die von der Koalition gestellten Änderungsanträge kongruent verhalten und daher nur einmal begründet werden müssten. Er verliest den eingebrachten Änderungsantrag (TOP 5.5.2). Ihnen sei es politisch wichtig, die von den Gutachterbüros und von der Verwaltung geleistete Vorarbeit zu würdigen, da die einzelnen Konzepte, die auf den Weg gebracht würden ein richtig großes Paket darstellten. Da das Gesamtkonzept aber auch eine große Rolle spiele, wünsche sich seine Fraktion, dass die 4 Konzepte unter dem Rahmen der Mobilitätsstrategie 2030 auch integrativ betrachtet werden. Das bedeute, dass wenn über konkrete Maßnahmen gesprochen werde, diese gebündelt mit den anderen Konzepten (ÖPNV/mIV/ Fußverkehrsstrategie usw.) abgestimmt werden, so dass die konzeptionell abgestimmten Maßnahmen dann zur Beschlussfassung vorgelegt werden könnten. Damit werde der Gesamtrahmen der Mobilitätsstrategie abgesteckt und deutlich, dass man hier gesamtstädtisch unterwegs sei und mit allen Konzepten gemeinsam diese Strategie verfolgen könne. Die gebündelten Maßnahmen hätten auch den Vorteil, dass man die einzelnen vorgestellten Maßnahmen zusammenhängend betrachten und dann auch gezielt über die Finanzierung sprechen könne. Seine Fraktion halte das für den richtigen Weg und hoffe daher auf eine breite Zustimmung.

Herr Dr. Lange entgegnet, dass die Verkehrskonzepte in der Form nicht zusammengeführt werden können, weil diese nicht zusammenpassen und Ihnen der rote Faden fehle. Bei dem mIV-Konzept gehe es z.B. nicht um Mobilität, sondern um Stillstand. Dies sei nach Einschätzung seiner Fraktion aber die falsche Zielrichtung, wie sie die Fragen von Mobilität für die Menschen in der Stadt beantworten möchten. Notwendig sei ein plausibles, strategisches und ganzheitliches Verkehrskonzept, welches wiederholt bislang nicht zu erkennen sei. Das Konzept des mIV weise bei der Analyse zudem inhaltliche und fachliche Mängel auf. Dies spiegele sich u.a. bei der fragwürdigen Erhebung der Datenlage wieder, da man Zeiten der Corona Pandemie mit Lockdowns, Homeoffice, Reduzierung von Mobilität sowie Kontaktbeschränkungen künstlich hochgerechnet habe, was sich als empirisch schwierig darstelle. Als weitere Faktoren seien weder Neuzulassungen von Autos noch Binnen- und Pendelverkehre aus dem Umland berücksichtigt worden und die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung des mIV `s vernachlässigen die Belange des Wirtschafts-

verkehrs für eine Stadt, die als Industrie- und Handelsknotenpunkt OWL enorme Pendelbewegungen zu bewältigen habe. Sinnvolle Alternativen gäbe es derzeit nicht für Menschen, die darauf angewiesen seien, sich mobil (mit Auto, Rad oder ÖPNV) fortzubewegen. Ziel müsse es aber sein, so Herr Dr. Lange, dass Waren und Arbeitnehmer problemlos zu ihrem Zielort kommen. Insofern seien Schäden an der Wirtschaft mit dem vorgelegten Konzept bereits vorprogrammiert. Seine Fraktion ist der Auffassung, dass die Belange der Wirtschaft in dem vorgelegten Konzept sehr vernachlässigt werden. Die erfolgte Beteiligung der Vertreter der Wirtschaft sei als Alibi – Bürgerbeteiligung zu werten, da sich deren Bedenken, Anregungen und Ideen in den Beschlussvorschlägen nicht wiederfinden würden. In den Konzepten werde die gestrige Verbots- und Restriktionspolitik der Linkskoalition in den Vordergrund gestellt, was sich in der Vorlage z.B. daran zeige, dass alles (z.B. Anwohnerparkausweise, Parken) teurer werde, weil alles sehr günstig sei. Dies sei aber eine soziale Frage, welche die Lage weiter verschärfen werde. Der ÖPNV werde als unattraktiv charakterisiert. Obwohl der Nahverkehrsplan monatelang nicht diskutiert und eine sektorale Betrachtungsweise von moBiel abgelehnt worden sei, habe man in der Dezembersitzung einen handwerklich mangelhaften ÖPNV verabschiedet, wohlwissend, dass dieser nicht zur Attraktivitätssteigerung beitragen werde, da er nicht weit genug gehe. Als Restriktion wolle man nun die Flächen des mIV begrenzen und die Nutzung monetarisieren, was bedeute, dass man Fahrten für den PKW unattraktiv mache und sich damit ganz offen für die Einführung von differenzierten Fahrverboten ausspreche. Herr Dr. Lange mahnt, dass künstliche Verlängerungen von Rotphasen an Ampeln, Durchfahrtsperren, Tempo 30 etc. zu Fahrtzeitverlängerungen führen werden, wodurch der Stillstand verschärft und versucht werde, die Stadt lahmzulegen. Der komplette Zusammenbruch des Verkehrs wäre die Folge und treffe überdies auch den ÖPNV und sei daher der falsche Akzent. Für seine Mobilitätsfragen brauche Bielefeld eigenständige Konzepte und keine Vergleiche mit London oder Barcelona.

Seine Fraktion ist davon überzeugt, dass das politisch gesetzte Ziel von 25% für den Autoverkehr durch all die Restriktionen, Verbote und Behinderungen niemals erreicht werden kann. Das habe der Nahverkehrsplan bereits gezeigt, wobei die utopischen Ziele weiterverfolgt würden, ohne diese jemals erreichen zu können. Indem man Arbeitsplätze gefährde und künstliche Staus produziere, wolle man damit aber in jedem Fall dem Wirtschaftsstandort schaden. Herr Dr. Lange appelliert, dass all das, sowie das Ergebnis aus dem Nahverkehrsplan doch zu einem Umdenken führen müsse und es deshalb an der Zeit sei, mit allen Beteiligten und Betroffenen alltagstaugliche Kompromisse für ein ganzheitliches Verkehrskonzept zu entwickeln, da nur eine realistische Mobilitätsdebatte funktioniere. Herr Dr. Lange gibt zu bedenken, dass einzelne Konzepte auch nicht mehr zusammengeführt werden können, wenn diese bereits beschlossen und in der Umsetzung seien.

Zu der Fußverkehrsstrategie werde die CDU - Fraktion noch einen Änderungsantrag einbringen mit dem Inhalt, dass eine sektorale Betrachtungsweise nicht zielführend ist und ein gesamtheitliches Konzept benötigt wird. Bielefeld sollte einen seriösen Beitrag für eine innovative, fortschrittliche und realistische Mobilitätsdebatte leisten, mahnt Herr Dr. Lange. Daher werde die CDU die Beschlussvorlagen und die Änderungsanträge ablehnen, für einen Neustart sei seine Fraktion jedoch bereit.

Herr Seifert bekräftigt die Aussagen von Herrn Dr. Lange. Er hält es zwar grundsätzlich für gut und richtig ein Fußverkehrskonzept zu haben und zu erarbeiten, seine Fraktion habe damit aber einige Probleme, weshalb er auf einzelne Punkte eingehen möchte. Der Aufbau eines Modal Splits von 4 X 25% sei als Zielausrichtung falsch, zudem seien die Vorgaben für die Gutachter zur Erstellung des Gutachtens falsch gewesen. Abgesehen

davon sehe seine Fraktion einige Probleme in und mit diesem Konzept. So starte das Konzept z.B. bei der exemplarischen Darstellung der Umsetzung mit einer Mobilitätsbefragung. Hieraus seien aber konkrete Daten entstanden, mit der eine vorher und nachher Messung zur Erfolgskontrolle durchgeführt werden kann. Seine Fraktion befürchte, dass Gerichte die umgesetzten Maßnahmen am Ende als rechtlich nicht haltbar darstellen werden. Schließlich gehe es bei den Pilotprojekten auch um Verkehrsversuche.

Ein weiteres Problem sieht seine Fraktion in der Reihenfolge. So werde das subjektive Sicherheitsempfinden im Konzept deutlich herausgestellt, welches richtiger Weise mit gut beleuchteten Wegen umgesetzt werden soll. Im Projektplan sei die Beleuchtung aber der letzte Schritt, welcher erst für das Jahr 2029 geplant sei. Auch die Schulwegsicherheit liege mit dem Umsetzungszeitraum im Jahr 2028 nur knapp davor. Vorher würden Maßnahmen behandelt, die mit Plätzen, Straßen und Aufteilung der Infrastruktur zu tun hätten, was die völlig falsche Priorisierung sei. Seine Fraktion halte gewisse Aussagen in dem Konzept für sehr zweifelhaft, so z.B., dass Bielefeld umfangreiche Grünstrukturen zum Spaziergehen habe, Fußgänger aber leider Hauptverkehrsstraßen meiden. Seine Fraktion verstehe nicht, warum man verdränge, dass alternative Wege gefragt und ihrer Ansicht nach ja auch umsetzbar seien. Eine in dem Konzept aufgeführte Überschrift für längere Distanzen und Pendler laute „Gut vernetzt“, werde aber nur auf Mobilitätsangebote des Umweltverbundes bezogen und nicht auf Park+Ride. Kurze Distanzen und leichte Erreichbarkeiten zu Fuß würden in dem Konzept zwar oft erwähnt, diese könnten jedoch umso weniger erfüllt werden, je mehr man sich in den Außenbezirken näherte, denn man dürfe nicht vergessen, dass Bielefeld eine Flächenstadt sei. Herr Seifert merke an, dass in einem kleinen Teilsatz des Konzeptes -entgegen der 25% des Modal Splits- sogar davon ausgegangen werde, dass man den Fußverkehr auf 30% erhöhen wolle. Zudem weise das Konzept zwar auf die Verfügbarkeit von öffentlichen Toiletten und Spielflächen hin, im Ablauf sei davon aber leider nichts wiederzufinden. Lösungen müssten hierzu jedoch gefunden werden, zumal man insbesondere das Thema öffentliche Toiletten sehr oft im Ausschuss diskutiere. Das Konzept ziele darauf ab, den Konflikt zu steigern, als den Konsens zu suchen, da man ganz konkret mit vielen Verboten arbeite und durch die entsprechenden Maßnahmen vielfach nicht die Attraktivität steigern. Zusammenfassend sei zu dem Fußverkehrskonzept zu sagen, dass es inhaltlich viele Unstimmigkeiten gebe und die auf dem Modal Split und dem Sektorenkampf basierende Zielausrichtung nicht auf Konsens, sondern auf Konfrontation ausgelegt sei, so dass seine Fraktion diesem nicht zustimmen könne.

In Bezug auf das mIV-Konzept tauchten darin Vorgaben auf, die seine Fraktion so nicht nachvollziehen könne. Herr Seifert zitiert: „Die individuelle Entscheidung zur Nutzung des privaten PKW ist neben der Infrastruktur für den fließenden Verkehr stark abhängig von den verfügbaren Parkmöglichkeiten“. Das sei sehr einseitig gedacht und erwecke den Eindruck, Autofahren mache man nur zum Spaß. Die Entscheidung für das Auto hänge aber vor allem von den alternativ verfügbaren Wegeverbindungen ab. Wer aus dem Umland oder den Randbezirken komme, habe oft gar keine andere Wahl, wenn er oder sie zu bestimmten Uhrzeiten irgendwo ankommen muss. In dem Konzept stehe auch, dass der Parkdruck mit der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte korreliere und es in der Stadt kaum Durchgansverkehre, sondern im Wesentlichen Zielverkehre gebe. Die dort formulierte These erwecke, wie man am gesamten Konzept feststelle, den Eindruck, dass das Ziel einfach und alleine durch Verknappung gelöst werden könne, was jedoch nicht der Fall sei, so Herr Seifert. Er sei erstaunt über das Zitat: „deutliches Ergebnis dieser Untersuchung ist, dass Stadtteile mit hoher PKW Verfügbarkeit auch einen hohen Anteil an Modal Split ausweisen“. Man habe hier, so Herr Seifert,

offensichtlich Ursache und Wirkung verwechselt, da die hohe PKW Verfügbarkeit hier begründet existiere, weil das Auto als Transportmittel deutlich notwendiger sei. Nicht, weil man ein Auto habe, fahre man auch viel, ergänzt Herr Seifert. Mit dem selbsterklärenden Satz zum Thema Parkraumbewirtschaftung (Zitat) „...kann die Stadt Bielefeld zusätzliche Einnahmen generieren“ sehe die Fraktion ebenso den falschen Ansatz wie mit dem Satz, (Zitat): „...wurden Maßnahmen entwickelt, die geeignet sind, Einfluss auf die Attraktivität des mIV zu entfalten“, denn Attraktivitätssteigerung oder Alternativen seien viel wichtiger und zielführender als restriktive Maßnahmen und Verbote. Auch der Vergleich beim Preis des Anwohnerparkens auf in Zukunft über 700,- € statt derzeit 30,- € pro Jahr mit dem 365,- € ÖPNV Ticket hinke, da es dieses noch nicht gebe und man davon leider auch noch sehr weit entfernt sei. Beim Thema Elektromobilität stehe in dem Konzept (Zitat) „dieser Aspekt hat insgesamt nur flankierenden Charakter, da er nicht maßgeblich zur Reduzierung des mIV beiträgt“. Damit werde, so Herr Seifert der Umweltaspekt für eine emissionsfreie Innenstadt und die Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität nur vorgeschoben. In Wahrheit gehe es nicht um die Emissionsreduzierung, sondern um die Vertreibung des Autos, also auch des E-Autos. Das vorgelegte Konzept schließe mit dem Satz, dass alle Verkehrsträger gleichberechtigt bedacht werden sollen. Die einseitige Verknappung des mIV ohne die Stärkung der Alternativen, die sich durch das ganze Konzept wie ein roter Faden ziehe spreche aber eine ganz andere Sprache und die sehr kurze Erwähnung des Ausbaus der Park+Ride Parkplätze entsprechend dem NVP mit einer Umsetzungsdauer von 10 und mehr Jahren sei eine Zumutung aller, die auf das Auto angewiesen sind.

Seine Fraktion ist der Auffassung, dass man sich von dem Ziel des gleichmäßig viergeteilten Modal Splits endlich verabschieden sollte, da dieser unrealistisch sei. Stattdessen sollte man die realistischen und wahren Ziele definieren, denn auch in dem Konzept stehe, dass die 25 % auch mit dem progressiven Szenario 2 nicht erreicht werden könnten. Seine Fraktion könne der Beschlussvorlage zum mIV daher nicht zustimmen, da die Zielausrichtung angepasst werden müsse und daher auch die Planung der konkreten Maßnahmen nicht beauftragt werden könne.

Zum Thema Verkehrsleitsystem begrüßt Herr Seifert, dass die Verbesserung von Verkehrsströmen durch Verkehrsleitsysteme immer ein guter Ansatz sei, zumal optimierte Verkehrsströme auch immer zu einer Senkung von Emissionen beitragen würden. Allerdings sehe seine Fraktion hier eine große Einseitigkeit gegen den mIV, da das Leitsystem die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes stärken und den Verkehrsfluss der Verkehrsträger des Umweltverbundes optimieren soll. Das halte seine Fraktion zwar nicht für falsch, es sei aber zu einseitig gedacht. Denn wenn man wirklich etwas für die Umwelt zu tun wolle, müsse man den Zweck verfolgen, bestehende und reduzierte mIV- Verkehrsströme zu optimieren, um die Emissionen zu reduzieren. Da dies zwar im Leitsystem stehe, aber als Ziel leider nicht definiert worden sei, könne seine Fraktion der Beschlussvorlage für das Verkehrsleitsystem leider auch nicht zustimmen.

Seine Fraktion sehe bei allen drei Anträgen erhebliche inhaltliche Fehler und einen Zielkonflikt, da man damit nicht das Ziel habe, eine emissionsfreie Innenstadt zu erreichen, sondern gegen den mIV kämpfe, das möchte seine Fraktion aber nicht mitmachen. Zudem sei der Modal Split von 4 x 25% kontraproduktiv für diese ganze Debatte.

Herr Gugat kritisiert die Aussagen von Herrn Dr. Lange und Herrn Seifert und wirft der CDU vor, mit dem Wort Stillstand ein rhetorisches Mittel zu nutzen, um die Anträge verhindern zu wollen. Da er in den letzten acht

Jahren nicht einen zielführenden Antrag der CDU in Richtung Verkehr gesehen habe, sei Stillstand doch eher das, was die CDU – Fraktion ausmache. Dies könne er sich nur dadurch erklären, dass die CDU sich nicht zur Verkehrswende bekenne und diese verhindern wolle, jedoch sei die Verkehrswende die Grundlage. Das Ganze passierte auch nicht, wie Herr Seifert behauptete, weil man beabsichtige, den mIV, also den motorisierten Individualverkehr verdrängen zu wollen, sondern es gehe darum, dass man aufgrund des Klimawandels und -notstands dringend tätig werden müsse. Und der Verkehr sei hierbei ein wichtiger Teil des Ganzen, etwas dagegen zu unternehmen. Dass Herr Dr. Lange bemängelte, dass es ein ganzheitliches Konzept geben müsse und hier erst einmal die einzelnen Bestandteile betrachtet würden, sieht Herr Gugat als reine Organisationstechnik. Denn seiner Ansicht nach gebe es wenig komplexere Systeme, als Verkehre. Es mache daher absolut Sinn, sich die einzelnen Bestandteile eines großen Systems erst einmal anzusehen, um diese später zusammenzuführen und genau das passiere ja auch. Dieses Konzept sei, so Herr Gugat, auch nicht einfach so entstanden, sondern bereits um 2018/19 auf den Weg gebracht worden. Bei diesem Organisationsweg sei man also schon lange dabei und das Prinzip werde in dem ganzen Kontext auch erfüllt. Herr Gugat bittet daher darum, den Anträgen zuzustimmen.

Zu dem unter TOP 5.5.2 eingebrachten Ergänzungsantrag erklärt Herr Gugat, dass der Initiative bereits 70 Städte angehört und es in erster Linie darum gehe, dass die Städte selber entscheiden könnten, was eine angemessene Geschwindigkeit in der Stadt sei und dass ggf. Tempo 30 auch außerhalb der Hauptstraßen erfüllt werden könne. Seine Fraktion hält dies für eine sehr unterstützenswerte Initiative und für eine sinnvolle Ergänzung im Sinne des mIV-Konzeptes und bittet daher um Zustimmung zu diesem Ergänzungsantrag.

Herr Frischeimer weist den Vorwurf an seine Fraktion entschieden zurück und ist der Meinung, dass die Gegenseite die Strategie des Nichtstuns verfolge, wodurch es zukünftig mehr Autos gebe, die vor Jahren geplanten Straßen fertiggebaut und der ÖPNV nicht so stark ausgebaut würde, weil es zu teuer sein könnte, der Radverkehr würde aufgrund des fehlenden Platzes nicht berücksichtigt werden und der Fußverkehr könnte allenfalls in Parks umgesetzt werden, was wiederum mehr Lärm verursachen, mehr Flächenverbrauch erzeugen und neben dem bestehenden Sicherheitsproblem weiterhin zu Stau führen würde, da die Stadt nicht in der Fläche wachse und die Straßen auch nicht breiter würden. Seine Fraktion sei daher der Ansicht, dass man die Probleme, die man jetzt schon sehe dadurch also nur verstärke. Weil seine Fraktion den Stillstand aber nicht weiter mitmachen möchte, haben sie sich ein anderes Vorgehen überlegt, indem Sie ein Ziel gesetzt hätten. Die Konzeptentwicklung sei ein langer Prozess und man habe abgesehen von der Fußverkehrsstrategie, bei der die Ausarbeitung zwar noch fehle aber die Ziele richtig seien, zum ersten Mal alle Konzepte vorliegen, um diese zusammenlegen zu können, womit das von der Gegenseite geforderte ganzheitliche Konzept doch nun vorliege. Herr Frischeimer erläutert, dass man mit dem Ziel 4 X 25% zunächst ein Dach aufgebaut habe, damit alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt seien, was bedeute, dass man die Minderheit der Verkehrsträger entsprechend fördern müsse. Durch die einzelnen als Wände zu betrachtenden Konzepte werde klar, wie man an das Dach komme, welches man später einmal aufbauen möchte. Insofern habe man jetzt eine Vision, wie das Gesamtkonzept einmal aussehen soll, so Herr Frischeimer. Es sei mit dem Antrag beabsichtigt, bündelweise durchzugehen, was in dem jeweiligen Jahr umgesetzt werden könne. Die Maßnahmen müssten natürlich aufeinander abgestimmt werden und man könne weder alle als Restriktion wahrgenommenen Maßnahmen noch alle Förderungsmaßnahmen sofort umsetzen. Diese müssten

entsprechend dosiert und aufeinander abgepasst sein. Eine solche Vorgehensweise sei aber nur möglich, wenn man wisse, in welche Richtung welche Sparte gehen soll, so Herr Frischemeier. Diese habe man aber nun definiert, wodurch klar sei, wie man vorgehen wolle. So könne man Stück für Stück und Jahr für Jahr immer mehr Maßnahmen umsetzen. Neben den Zielen die bereits verfolgt werden, wie z.B. das unter TOP 15 vorgesehene Bielefeld-Pass Ticket einzuführen, welches den ÖPNV für bestimmte Anspruchsgruppen günstiger mache oder der Umsetzung des ersten Bündels von Nahverkehrsmaßnahmen durch Taktverdichtungen, könnte man nächstes Jahr z.B. den Park + Ride ausbauen, die Parkflächenmarkierungen anpassen, um z.B. den Parkraum in der Innenstadt effizienter zu nutzen und Serviceparkmöglichkeiten für den Wirtschaftsverkehr z.B. Handwerkerleistungen zu ermöglichen. Seine Fraktion bittet daher um Zustimmung zu Ihrem Antrag.

Herr Frischemeier begrüßt den Vorschlag der Lokaldemokratie, dem seine Fraktion gerne folgen werde. Seine Fraktion halte es für eine sehr sinnvolle Initiative, dass Kommunen das Instrument erhalten, Tempo 30 aus bestimmten Gründen ausweisen zu dürfen, was nicht zwangsläufig bedeute, dass Sie dies auch überall umsetzen wollten.

Frau Ostwald unterstützt die Aussagen von Herrn Seifert und Herrn Dr. Lange und dankt Ihnen für die bezogen auf die Anträge durchgeführten Untersuchungen ausführlichen Vorträge, auch was Formulierungen angehe. Sie stelle wiederholt fest, dass die Anträge der Koalition zwar sehr gut klingen würden, jedoch an der Umsetzung in die Praxis immer wieder scheiterten. Es werde inzwischen klar, dass deren Ziel nicht eine emissionsfreie Innenstadt sei, sondern die Abschaffung des Autos. Es sei inzwischen ein weiterer Prüfungsantrag eingereicht worden, aus dem hervorgehe, dass man nun sogar Parkhäuser zu Wohnraum umnutzen wolle. Frau Ostwald fragt sich, was das für die Autofahrer bedeuten soll, wenn - abgesehen von einigen Serviceplätzen für Lieferanten - alle Parkplätze abgeschafft würden und alles teurer werde. Man müsse sich bei einer so starken Verdichtung von Bielefeld auch nicht wundern, dass die Straßen immer voller würden. Die Menschen seien auf ihr Auto angewiesen, da Bielefeld eine Flächenstadt sei. Vor allem für Berufstätige sei das Auto die einzige Möglichkeit, viele Wege zeitgünstig zu verbinden, um den Alltag abzuwickeln zu können. Dies werde nicht durch einen verbilligte ÖPNV oder durch Taktverdichtungen gelöst, da viele Verbindungen einfach nicht da seien und die Bürger einfach nicht ausreichend Zeit hätten, mit dem ÖPNV oder mit dem Rad zu fahren.

Ihre Fraktion werde daher den Antrag ablehnen, da das Ziel, was die Koalition verfolge nicht dem Ziel Ihrer Fraktion entspreche.

Herr Seifert weist den von Herrn Frischemeier gegenüber seiner Fraktion gemachten Vorwurf zurück und stellt klar, dass es falsch sei, dass seine Fraktion nichts machen würde. Denn Ziel seiner Fraktion sei es, das eigentliche Problem der Emissionen zu senken. Ein Modal Split von 4 mal 25 % sei aber das falsche Ziel, denn nur, weil man alles vereinheitliche und alles auf die gleiche Zahl ziehe werde es nicht besser. Seine Fraktion sei bereit über Themen wie Ladeinfrastruktur, Wasserstofftankstellen, synthetische Kraftstoffe, ÖPNV Verbesserungen, echte Verkehrsleitsysteme, parallele Achsen für die verschiedenen Verkehrsträger wie Fahrrad, Auto, Fußgänger, ÖPNV, über Park+Ride Möglichkeiten, E-Mobilität usw. zu reden. In der 4 X 25% Regelung sehe seine Fraktion jedoch keinen Lösungsansatz.

Herr Dr. Bruder merkt aus Sicht der Menschen mit Behinderung an, dass es deren Strategie sei, Barrieren abzubauen, da jede Barriere die es gäbe, eine zu viel sei. In Bezug auf die Fußverkehrsstrategie sei es für Menschen mit Behinderung sehr wichtig, sichere, bequem zu gehende

und vor allem barrierefreie Fußwege nach DIN zu haben. Zum Nahverkehrsplan bestehe weiterhin der Wunsch, den barrierefreien Ausbau deutlich schneller voranzubringen als es bislang der Fall sei. Zum mIV erinnert er daran, dass es auch Menschen mit körperlicher Einschränkung gebe, die auf ihr Auto angewiesen seien, welche z.B. Arztpraxen in der Innenstadt erreichen müssten. Sie wünschen sich deshalb, dass zukünftig im Innenstadtbereich auch weitere Parkplätze für Menschen mit Schwerbehinderung geschaffen werden.

Herr Vollmer weist darauf hin, dass außer für den Radverkehr nirgendwo beschlossen worden sei, dass der ÖPNV oder der Fußverkehr je 25 % betragen soll. Sie hätten als Zielvorgabe immer ausdrücklich gesagt, dass Sie den Umweltverbund mit 75 % gestalten wollten. Zum planerischen Inhalt des mIV-Gutachtens stehe dort geschrieben, was international die gängige Vorgehensweise sei, nicht aber stehe dort, was in anderen Städten oder Ländern umgesetzt werde. Zu dem Wunsch von Herrn Dr. Lange bezüglich eines Gesamtkonzeptes verweist er auf die Stadt Bremen, die einen Generalverkehrsplan habe, der mit entsprechender Bürgerbeteiligung jedoch sehr lange gedauert habe und merkt an, dass Bielefeld diese Zeit nicht habe. Dazu müsse man 6-7 Jahre ansetzen, bevor man erste Ergebnisse erhalte. Dies sei aber auch nicht notwendig, so Herr Vollmer, da in dem mIV Gutachten lediglich Vorschläge stünden, die mit der Bielefelder Bevölkerung und im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern nun systematisch abgearbeitet werden sollen.

Herr Strothmann lässt zunächst über den **Änderungsantrag der CDU-Fraktion** zu TOP 5.4.1 abstimmen.

Beschluss:

- 1. Die Beschlussvorlage (Drucksachen-Nr. 2596/2020-2025) wird zurückgestellt und in den politischen Gremien erst debattiert, sobald ein ganzheitliches Verkehrskonzept vorliegt.**
- 2. Die sektorale Betrachtung der verschiedenen Verkehrsträger in der Mobilitätsdebatte wird aufgegeben.**
- 3. Die Verwaltung wird beauftragt ein ganzheitliches Verkehrskonzept - Fußgänger, Radverkehr, ÖPNV und MIV — für Bielefeld zu erarbeiten und den politischen Gremien im Juni 2022 zur politischen Beratung vorzulegen.**

- mit Mehrheit abgelehnt –

Danach lässt Herr Strothmann über **den Änderungsantrag der Koalition** zu TOP 5.4.2 abstimmen.

Beschluss:

- 1. Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die von der LK Argus auf der Grundlage der beschlossenen Mobilitätsstrategie 2030 erstellte Broschüre sowie die Vorlage vom Amt für Verkehr mit Dank zur Kenntnis und beschließt das Leitbild und die Ziele der Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld, wie in der Broschüre (Anlage 1 der Vorlage) dargestellt.**

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Fußverkehrsstrategie - wie im Projektplan (Anlage 2 der Vorlage) dargestellt- zu erarbeiten und diese zur politischen Beratung und Beschlussfassung vorzulegen, um damit die Umsetzung der Mobilitätsstrategie im Sinne einer integrierten, gesamtstädtischen Verkehrsplanung voranzubringen.

- mit Mehrheit beschlossen -

Zuletzt lässt Herr Strothmann über die **Ursprungsvorlage 5.4 mit den Änderungen des Koalitionsantrags** abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. *Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die von der LK Argus auf der Grundlage der beschlossenen Mobilitätsstrategie 2030 erstellte Broschüre sowie die Vorlage vom Amt für Verkehr mit Dank zur Kenntnis und beschließt das Leitbild und die Ziele der Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld, wie in der Broschüre (Anlage 1 der Vorlage) dargestellt.*
2. *Die Verwaltung wird beauftragt, die Fußverkehrsstrategie - wie im Projektplan (Anlage 2 der Vorlage) dargestellt- zu erarbeiten und diese zur politischen Beratung und Beschlussfassung vorzulegen, um damit die Umsetzung der Mobilitätsstrategie im Sinne einer integrierten, gesamtstädtischen Verkehrsplanung voranzubringen.*

- mit Mehrheit beschlossen -

Zu Punkt 5.5 Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 – hier: Beschluss und Umsetzung mIV-Konzept –

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2759/2020-2025

Zu diesem TOP wurden folgende **Änderungsanträge** eingereicht:

Die Wähler*innengemeinschaft Lokaldemokratie in Bielefeld stellt zum Tagesordnungspunkt 5.5.1 **folgenden Antrag** (Drucksache 3316/2020-2025):

Die Stadt Bielefeld tritt als Unterstützerstadt der Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" des Deutschen Städtetages bei.

Herr Strothmann lässt zunächst über den **Änderungsantrag der Wäh-**

ler*innengemeinschaft Lokaldemokratie in Bielefeld abstimmen.

Beschluss:

Die Stadt Bielefeld tritt als Unterstützerstadt der Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" des Deutschen Städtetages bei.

- mit Mehrheit beschlossen –

Die Koalition stellt zum Tagesordnungspunkt 5.5.2 folgenden **Änderungsantrag** (Drucksache:3340/2020-2025):

- 1. Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt das von der Inovaplan GmbH auf der Grundlage der beschlossenen Mobilitätsstrategie 2030 erstellte Konzept für den motorisierten Individualverkehr sowie die Vorlage vom Amt für Verkehr mit Dank zur Kenntnis.*
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, spätestens bis Ende 2022 im Rahmen von Bürger*innenbeteiligungen erste konkrete Maßnahmen zu erarbeiten und diese zur politischen Beratung und Beschlussfassung vorzulegen, um damit die Umsetzung der Mobilitätsstrategie im Sinne einer integrierten, gesamtstädtischen Verkehrsplanung voranzubringen.*

Herr Strothmann lässt zunächst über den **Änderungsantrag der Koalition** (Drucksache 3340/2020-2025) abstimmen.

Beschluss:

- 1. Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt das von der Inovaplan GmbH auf der Grundlage der beschlossenen Mobilitätsstrategie 2030 erstellte Konzept für den motorisierten Individualverkehr sowie die Vorlage vom Amt für Verkehr mit Dank zur Kenntnis.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, spätestens bis Ende 2022 im Rahmen von Bürger*innenbeteiligungen erste konkrete Maßnahmen zu erarbeiten und diese zur politischen Beratung und Beschlussfassung vorzulegen, um damit die Umsetzung der Mobilitätsstrategie im Sinne einer integrierten, gesamtstädtischen Verkehrsplanung voranzubringen.**

- mit Mehrheit beschlossen -

Danach lässt Herr Strothmann über die **Gesamtvorlage mit den Änderungsanträgen** 5.5.1 und 5.5.2 abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. *Der Bericht über die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Reduzierung des Anteils des motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Bielefeld wird zur Kenntnis genommen. Die Zielausrichtung wird grundsätzlich begrüßt.*
2. *Die Verwaltung wird beauftragt, aufbauend auf diesen Vorschlägen konkrete Maßnahmen zu erarbeiten und diese im Rahmen von Bürger*innenbeteiligungen und politischen Beratungen vorzustellen.*
3. *Die Stadt Bielefeld tritt als Unterstützerstadt der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ des Deutschen Städtetages bei.*
4. *Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt das von der Inova-plan GmbH auf der Grundlage der beschlossenen Mobilitätsstrategie 2030 erstellte Konzept für den motorisierten Individualverkehr sowie die Vorlage vom Amt für Verkehr mit Dank zur Kenntnis.*
5. *Die Verwaltung wird beauftragt, spätestens bis Ende 2022 im Rahmen von Bürger*innenbeteiligungen erste konkrete Maßnahmen zu erarbeiten und diese zur politischen Beratung und Beschlussfassung vorzulegen, um damit die Umsetzung der Mobilitätsstrategie im Sinne einer integrierten, gesamtstädtischen Verkehrsplanung voranzubringen.*

- mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.6, 5.6.1

Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030, hier: Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts für ein Verkehrsleitsystem

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2783/2020-2025 und 3341/2020-2025

Zu diesem TOP hat die Koalition unter TOP 5.6.1 folgenden **Änderungsantrag** (Drucksache 3341/2020-2025) eingereicht:

1. *Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die von der SSP Consult GmbH auf der Grundlage der beschlossenen Mobilitätsstrategie 2030 erstellte Konzeptstudie sowie die Vorlage vom Amt für Verkehr mit Dank zur Kenntnis.*
2. *Die Verwaltung wird beauftragt, bis Ende 2022 die erarbeiteten Inhalte des Szenarios 1 für ein Leitsystem im Raum Bielefeld in ein Umsetzungskonzept zu überführen und dieses zur politischen Beratung und Beschlussfassung vorzulegen, um damit die Umsetzung der Mobilitätsstrategie im Sinne einer integrierten, gesamtstädtischen Verkehrsplanung voranzubringen.*

Herr Strothmann lässt zunächst über den **Änderungsantrag** abstimmen.

- mit Mehrheit beschlossen -

Danach lässt Herr Strothmann über die **Beschlussvorlage mit dem Änderungsantrag** abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

- 1. Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die von der SSP Consult GmbH auf der Grundlage der beschlossenen Mobilitätsstrategie 2030 erstellte Konzeptstudie sowie die Vorlage vom Amt für Verkehr mit Dank zur Kenntnis.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, bis Ende 2022 die erarbeiteten Inhalte des Szenarios 1 für ein Leitsystem im Raum Bielefeld in ein Umsetzungskonzept zu überführen und dieses zur politischen Beratung und Beschlussfassung vorzulegen, um damit die Umsetzung der Mobilitätsstrategie im Sinne einer integrierten, gesamtstädtischen Verkehrsplanung voranzubringen.**

- mit Mehrheit beschlossen -

Zu Punkt 5.7 Flexible Handhabung der 25- bzw. 33%-Quote zum öffentlich geförderten Mietwohnungsbau

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2909/2020-2025

Herr Frischemeier stellt mündlich folgenden Antrag:

Wenn es Fälle mit Verfahrensabweichungen gibt, wie Sie in der Informationsvorlage dargestellt sind, dann sollen diese Verfahren einmal dem Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt werden, um zu prüfen, ob auf die 25% / 33% Quote verzichtet werden kann oder nicht, so dass es dann nach den Maßgaben, wie es in der Informationsvorlage geschildert ist zur Beschlussfassung im Stadtentwicklungsausschuss kommt.

Die Informationsvorlage mit der Drucksachen-Nr. 2909/202-2025 wird zur Kenntnis genommen und über den Antrag der Koalition fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

Wenn es Fälle mit Verfahrensabweichungen gibt, wie Sie in der Informationsvorlage dargestellt sind, dann sollen diese Verfahren einmal dem Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt werden, um zu prüfen, ob auf die 25% / 33% Quote verzichtet werden kann oder

nicht, so dass es dann nach den Maßgaben, wie es in der Informationsvorlage geschildert ist zur Beschlussfassung im Stadtentwicklungsausschuss kommt.

- mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

**Zu Punkt 5.8
und 5.8.1**

**altstadt.raum (Modale Filter im Altstadt-Hufeisen)
hier: Zwischenbericht zu den verkehrlichen Regelungen während der Testphase**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2922/2020-2025/1 und 3342/2020-2025

Das Urteil des Verwaltungsgerichts Minden zur Klasingstraße (2 L 450/21) wird Bestandteil der Niederschrift und dieser als Anlage 1 beigelegt.

Die Koalition hat folgenden **Änderungsantrag** eingereicht:

1. *Der StEA begrüßt die Ergebnisse des Projektes „altstadt.raum“. Insbesondere durch Verbesserungen der Aufenthaltsqualität und verkehrliche Regelungen konnte die Attraktivität der Altstadt sichtbar und erlebbar gesteigert werden. Ziel ist es die Aufwertung und Erneuerung der Altstadt gemeinsam mit der Bürgerschaft auf rechtssicherer Grundlage weiterzuverfolgen.*
2. *Die derzeitigen verkehrlichen Regelungen sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität werden bis zum Ende der Testphase beibehalten, um die Aussagekraft der erhobenen Daten zu verfestigen.*
3. *Die Testphase endet planmäßig am 28. Februar 2022. Die Verwaltung prüft, welche Maßnahmen (insbesondere die Erweiterung der Außengastronomie) unter Berücksichtigung der Entscheidung des VG Minden weitergeführt werden können und legt das Ergebnis den zu beteiligenden Gremien in den März Sitzungen als Beschlussvorlage vor.*
4. *Die Verwaltung evaluiert die Testphase des Projekts altstadt.raum und schafft die Voraussetzungen für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Altstadt als lebenswertem und attraktivem Lebens-, Wohn- und Einzelhandelsstandort. Hierbei sind die vorliegenden strategischen Konzepte (Mobilitätsstrategie, Nachhaltigkeitsstrategie, Klimaanpassungsstrategie) ebenso zugrunde zu legen wie städtebauliche und stadtgestalterische Planungen.*
5. *Ziel ist es, dieses Konzept spätestens Anfang des kommenden Jahres zu beschließen. Für die Phase der Konzepterarbeitung ist eine Bürger*innen-beteiligung sicherzustellen.*

Herr Julkowski-Keppler merkt an, dass das Thema altstadt.raum auf der Tagesordnung als Zwischenbericht stehe. Er stellt klar, dass es hier offensichtlich mit der Begründung für den Verkehrsversuch rechtliche Probleme gebe, nicht aber mit dem Inhalt für den Verkehrsversuch. Dies sei

rechtlich ausdrücklich auseinanderzuhalten. Seine Fraktion habe sich überlegt, wie der Verkehrsversuch altstadt.raum auch anders auf die Beine gestellt werden stellen kann, da die hierzu erfolgte große Bürgerbeteiligung auf den Weg gebracht worden sei und viele Maßnahmen auf breite Zustimmung gestoßen seien. Er warnt davor, das Thema Waldhof an dieser Stelle zu diskutieren. An dem Wort „Verkehrsversuch“ sei deutlich geworden, dass es eigentlich um das Thema gehe, wie man mit der Altstadt, der Zukunftsperspektive der Altstadt, - des Geschäftslebens, der Aufenthaltsqualität und der Angebote in diesem Bereich umgehen könne. Sie hätten sich daher überlegt, wie die breite Zustimmung aus der Bürgerbeteiligung in der Realität umgesetzt werden kann, ohne eine große Leerphase zu haben und demnächst überlegen zu müssen, wie man mit neuen Begründungen für die gleichen Maßnahmen dann rechtssicher unterwegs sein könne. Die Koalition habe daher den Änderungsantrag eingebracht, den Herr Julkowski-Keppler im Folgenden weiter erläutert: Punkt 1 zeige deutlich, dass sie die Ergebnisse des Projektes altstadt.raum begrüßen und diese auch beibehalten und gemeinsam mit den Bürgern rechtssicher weiterverfolgen wollen. Entsprechend Punkt 2 wollen Sie die verkehrlichen Regelungen und Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität planmäßig bis Ende Februar beibehalten. Man gehe aufgrund der gesetzlichen Vorgaben, der Entscheidung des Verwaltungsgerichts Minden aber davon aus, dass die verkehrlichen Maßnahmen am 01. März auf alle Fälle abgebaut werden. Für die Maßnahmen, die auf eine breite Zustimmung gestoßen seien, wie insbesondere die Erweiterung der Außengastronomie oder die Aufenthaltsqualität in einigen Straßen und Plätzen wolle man diese nun ohne lange Pause erreichen und fordere die Verwaltung unter Punkt 3 daher auf, eine Beschlussvorlage der zu beteiligten Gremien für die Märzsitzungen zu erstellen mit dem Inhalt, wie diese Maßnahmen unter Berücksichtigung des Verwaltungsgerichts Minden weitergeführt werden können. Diese soll dann auch möglichst in der Märzsitzung beschlossen werden, damit die erreichte Aufenthaltsqualität die durch den Verkehrsversuch geschaffen worden sei im Sommer rechtssicher weitergeführt werden könne. Da die Themen Mobilitätsstrategie, Nachhaltigkeitsstrategie, Klimaanpassungsstrategie für die Innenstadtentwicklung und insbesondere den Altstadtraum eine besondere Rolle spielen und man wisse, dass die Stadt mit dem von Ihnen in Auftrag gegebenen Citymanagement durch die vom Land bewilligten Fördergelder besonders profitiere, werde man über den Altstadtraum hinaus Konzepte entwickeln, wie die Innenstadt insgesamt attraktiver aufgestellt werden könne und Angebote geschaffen werden können. Die Verwaltung werde mit Punkt 4 dazu beauftragt, hierfür die Voraussetzungen zu schaffen, die nachhaltige Weiterentwicklung der Altstadt mit in den Blick zu nehmen und ihnen hierzu Vorschläge zu erarbeiten. Seine Fraktion könne sich vorstellen, in diesem Jahr Gelder für eine gute Möblierung bereitzustellen. Hierzu müsse man aber bereit sein, auch für die Übergangszeit, bis das Citymanagement vorgestellt werde in der Altstadt eine hochwertige Möblierung hinzubekommen, die über die Inhalte des Verkehrsversuchs hinausgehe. Seine Fraktion wünsche sich, dass dieses Konzept aus dem Citymanagement heraus Anfang des kommenden Jahres vorgestellt werde, damit die Vorschläge aus dem Altstadtraum dann ohne lange Pause auf anderer rechtlicher Grundlage auch gezielt umgesetzt werden können und für die Zwischenzeit, beginnend in der nächsten Sitzung eine gute Übergangslösung gefunden werde, um die Möglichkeit der Altstadtentwicklung weiterhin aufrechtzuerhalten.

Herr Seifert merkt an, dass heute darüber beschlossen werden soll, ob der Verkehrsversuch noch bis zum Monatsende aufrechterhalten bleiben kann, obwohl der Oberbürgermeister bereits vor wenigen Tagen die Reißleine gezogen und die komplette Rückabwicklung des Verkehrsver-

suchs begründet habe, weil der ganze Versuch nach Feststellung des Gerichts ohne ausreichende rechtliche Prüfung stattgefunden habe. Da seine Fraktion sich bereits letztes Jahr dafür ausgesprochen hatte, die Testphase nach Weihnachten nicht zu verlängern und diese auch nicht in der Adventszeit fortzuführen, seien sie selbstverständlich nicht dafür, eine solche Testphase bis Ende Februar beizubehalten.

Dieser Verkehrsversuch hätte sehr erfolgreich sein können, wenn man versucht hätte, diesen auf Konsens mit der Politik, den Kaufleuten, den Anwohnern, den Altstadtbesuchern und den Altstadtangestellten aufzubauen. Jetzt habe das große Vorzeigeprojekt der Linkskoalition einen Scherbenhaufen hinterlassen und stelle einen großen Imageschaden für Bielefeld dar, weshalb nun ein Neuanfang gestartet werden müsse. Einige Dinge, wie beispielsweise die Regelung rund um den Systerplatz, die Abbindung der Hagenbruchstraße oder Kompromisse rund um die Steinstraße seien bei dem Projekt altstadt.raum gar nicht schlecht gewesen, wohingegen die Regelungen zur Ritterstraße, die Ein- und Zufahrten zur Altstadt und die Sperren des Waldhofs und die damit ausgelösten chaotischen Zustände an diversen Stellen ein Flop gewesen seien. Obwohl dies deutlich absehbar gewesen sei, habe man keine Kompromissbereitschaft gezeigt. Selbst der von ihnen in der letzten Sitzung eingebrachte Vorschlag, die Ferienzeiten bei der teilweisen Öffnung des Waldhofs auszuklammern sei mit der Begründung, dass dies die Bürger überfordere abgelehnt worden.

Da das Thema nun aufgearbeitet werden müsse, habe Herr Lewald von seiner Fraktion einen umfangreichen Fragenkatalog erhalten, in der es um die rechtliche Beurteilung im Vorfeld, den Kriterienkatalog und seine Tauglichkeit für eine Bewertung, die Onlinebefragungen, die Einbeziehung von Umsatzentwicklungen der Kaufmannschaft und um die verursachten Kosten durch den Wachdienst, durch Bielefeld Marketing, durch Befragungen, durch Personalkosten im Amt und durch die Stadtmöblierung gehe. Herr Seifert fragt sich, was mit der Stadtmöblierung jetzt eigentlich passiere. Er fordert dazu auf, aus diesem Verkehrsversuch nunmehr Rückschlüsse für dauerhafte Veränderungen zu ziehen und diese rechtssicher vorzunehmen.

Herr Seifert erklärt, dass seine Fraktion im Originalantrag dem Punkt 4 hätte zustimmen können. Im Änderungsantrag sei der 4. Punkt aber entfallen-. Deshalb werde seine Fraktion den Änderungsantrag und damit auch den Gesamtantrag ablehnen.

Herr Dr. Lange beklagt ebenfalls, dass der Stadt durch verlorengegangene Daten und rechtswidrige Beschlüsse die das Projekt begleiten ein Imageschaden entstanden sei, weshalb viel Vertrauen bei den Einzelhändlern und Gastronomen verlorengelange. Der Offenbarungseid, den der Oberbürgermeister eigentlich leisten müsse, zeige noch einmal mehr, dass das Vorgehen in der Verkehrspolitik grundsätzlich falsch und gescheitert sei. Für das Image der Stadt sei es katastrophal und gefährde den Wirtschaftsstandort der Einzelhändler, Gastronomen u. Gewerbebetreibenden vor Ort. Das Verwaltungsgericht Minden habe der Stadt Rechtsfehler vorgeworfen, denn es fehle ein Konzept, eine Zielsetzung und es gebe keine Analyse. Dies seien jedoch wichtige Attribute, die für eine Verkehrspolitik im Allgemeinen notwendig seien und die seine Fraktion auch schon länger gefordert habe. Es zeige sich einmal mehr, dass die Meinung der Betroffenen gehört und akzeptiert werden müsse. So sollte man den Waldhof nicht so beiläufig zur Seite schieben, denn dieser sei elementar in der Diskussion und in der Beteiligung von Bürgern in unserer Stadt. Da bereits seit Oktober bekannt gewesen sei, dass es einen Fehler im ganzen Verfahren gebe, sei es im Verfahren undurchsichtig, warum der Oberbürgermeister mit der Bekanntgabe bis heute warte, obwohl man daraus bereits vor 5 Monaten hätte Rückschlüsse ziehen können.

Herr Dr. Lange lobt, dass das Altstadtkonzept aber durchaus auch seine guten Seiten habe und erklärt, dass hierzu ein vernünftiger Kompromiss weiterhin jederzeit möglich sei. Ihnen sei es dabei aber wichtig, die Händler und Gastronomen vor Ort zu stärken. Es sei daher notwendig und richtig, dass die Altstadt weiterhin der Puls der Stadt bleibe, da sich in der Altstadt fast eintausend Gewerbebetreibende befänden. Es sei wichtig, dass die Menschen Arbeit finden, Arbeitsplätze erhalten bleiben, dass die Altstadt attraktiv ist und die Menschen nach Bielefeld kommen. Man dürfe jedoch nicht ignorieren, dass viele Einzelhändler Angst hätten, ihre Kunden zu verlieren. Umfragen aus dem letzten Dezember zeigten, dass die Stimmung bei den Einzelhändlern nicht gut sei. Dies liege vor allem an dem Vorgehen und der verfehlten Politik, da die Einzelhändler vor Ort jedes Mal überrumpelt würden. Um eine starke Altstadt zu haben, so Herr Dr. Lange, müssten notwendige Bedürfnisse vor Ort erfüllt werden. Die Bielefelder Politik müsse insofern alles dafür tun, Partner der Wirtschaft, des Einzelhandels und der Gastronomen zu bleiben. Die CDU werde sich dafür einsetzen, um die Altstadt weiterhin strategisch entwickeln zu können. Seine Fraktion werde dafür sorgen, dass die Innenstadt wiederbelebt wird und keine neuen Hemmnisse geschaffen werden. Dafür sei eine Evaluierung nötig, was mit den Maßnahmen sei, wo es Probleme oder Herausforderungen gebe und was gut gelaufen sei. Die ausführlich dargestellten Daten müssten den Fachausschüssen entsprechend zur Verfügung gestellt werden. Sowohl Arbeitskreise mit den Händlern vor Ort und der Politik müssten tagen und deren Ergebnisse offen und transparent diskutieren und die Bürger müssten aktiv daran beteiligt werden.

Da seine Fraktion sich dafür einsetze, die Altstadt weiterhin zu stärken, werde sie der Nachtragsvorlage in dieser Form mit den von ihm vorgebrachten Einschränkungen erst einmal zustimmen.

Dem Antrag der Paprikakoalition könne seine Fraktion allerdings nur in bestimmten Punkten folgen: zu Punkt 1 könne seine Fraktion wegen fehlender Ergebnisse nichts analysieren und daher auch nichts begrüßen, Punkt 2 sei erklärend mit dem Punkt aus der Beschlussvorlage, den Waldhof würde seine Fraktion an dieser Stelle aber explizit herausnehmen, Punkt 3 wäre für seine Fraktion machbar, Punkt 4 könne seine Fraktion wegen der unterschiedlichen Zielrichtung nicht folgen und dem Koalitionsantrag daher insgesamt nicht zustimmen.

Herr Dr. Lange fordert eine schnelle Umsetzung von brauchbaren Ergebnissen, dass die Beschlüsse, die damals mit entsprechendem Zeitplan und den damaligen Gruppen gefasst worden seien zur Stärkung der Altstadt nun zügig folgen müssten.

Herr Gugat freut sich über etwas versöhnliche Worte von Herrn Dr. Lange, ist jedoch in Bezug auf die Wortwahl von Herrn Seifert und was Presseveröffentlichungen angehe der Auffassung, die Gegenseite rede die Stadt und dieses Projekt schlecht. In Wahrheit sei es doch so, dass das Projekt altstadt.raum zu 90% Zustimmung finde. Deshalb freue er sich explizit, dass im Koalitionsantrag die Erweiterung der Außengastronomie fortgeführt werden soll, weil das -den verkehrlichen Bereich mal außen vorge lassen- ein elementarer Bestandteil des Ganzen sei.

Im verkehrlichen Bereich, sei es völlig legitim, sich darüber auseinanderzusetzen, ob der Waldhof gesperrt werden solle oder nicht. Sie hätten seinerzeit auch einen Kompromissvorschlag basierend auf dem, was das Gymnasium am Waldhof eingebracht hatte, gemacht. Es sei - gleich welche politische Konstellation - jedoch illusorisch, immer einen Konsens zu erwarten. Dies sei auch nicht zwangsläufig nötig. Dabei könne man natürlich alles bemängeln, abseits von berechtigter Kritik jedoch bittet er die Gegenseite auf die Sprache zu achten, da man der Stadt sonst einen sogenannten „Bärendienst“ erweise.

Herr Julkowski-Keppler äußert sich nun inhaltlich zu dem zuvor begründeten Änderungsantrag und bekräftigt die Aussage von Herrn Gugat. Er hält es aufgrund der Anforderungen die man an dieser Stelle habe, von Seiten der CDU und FDP nicht für gerechtfertigt, wegen des vorliegenden Urteils zu behaupten, man habe das Projekt vor die Wand gefahren. Denn es gehe um die Inhalte, die von Ihnen auf den Weg gebracht wurden. Er stellt noch einmal klar, dass das Urteil nichts darüber äußere, dass die Maßnahmen an sich schlecht oder nicht richtig waren, sondern einzig die Begründung warum diese Maßnahmen gemacht wurden sei nach § 45 StVO nicht richtig und bedürfe der Voruntersuchung und Begleitung. Mit einer anderen rechtssicheren Begründung könne die Stadt natürlich darüber entscheiden, wie Flächen und Straßen genutzt werden. Wenn man nun aber zum politischen Gegenschlag aushole und versuche, sich damit zu profilieren, weil das Verwaltungsgericht die Begründung kritisiert habe, funktioniere dies nicht, weil der „altstadt.raum“ ein Versuch gewesen sei, der mit breiter Zustimmung etwas für die Innenstadt voranbringen werde. Die Sache sei seinerzeit unter dem Punkt „Modale Filter“ im ersten Schritt im Rat diskutiert worden. Aus dem Projekt, „Modale Filter“ in der Altstadt zu installieren, sei ein Verfahren entwickelt worden, was mit einer breiten Bürgerbeteiligung und mit Dank an die Verwaltung erst mal positiv herauszustellen sei. Es sei dazu in einem Projekt mit über 500 Vorschlägen aufgearbeitet worden, was man in der Innenstadt machen könne. Die Straße „Am Waldhof“ sei dabei lediglich ein einzelner Aspekt gewesen, der kritisch gesehen worden sei. Der von Ihnen eingebrachte Kompromissvorschlag hatte die Situation an dieser Stelle eigentlich beruhigt. Man dürfe an dieser Stelle aus einem politischen Kalkül heraus aber nicht der Verlockung unterliegen, das Urteil zu nehmen um die Maßnahmen, die daraus entstanden seien, schlecht zu reden. Dies sei jedoch der Widerspruch, der bei den Reden der Gegenseite deutlich geworden sei. Sie hätten sich als Koalition deshalb Gedanken gemacht, wie man diese positiv erlebten Maßnahmen trotz des Urteils gezielt weiterentwickeln kann, um die positiven Aspekte der Altstadtaktivierung weiter voranzubringen und auf den Weg zu bringen, weshalb der Änderungsantrag eingebracht worden sei. Herr Julkowski-Keppler könne bei der Argumentation der Gegenseite nicht verstehen, wenn man einige ihrer Maßnahmen selber gut finde, zugleich ihren Änderungsantrag abzulehnen. Um die Rechtssicherheit herzustellen sei es sinnvoll, die Verwaltung um Unterstützung zu bitten, welche Maßnahmen unter welcher Begründung auf den Weg gebracht werden können. Ihr Wunsch für eine zügige Umsetzung im März, müsse auch als Signal an die Geschäftsleute in der Innenstadt gegeben werden, dass man die erreichte Attraktivitätssteigerung in der Altstadt im Sommer wieder bekommen wolle. Herr Julkowski-Keppler bittet daher alle Beteiligten darum, gemeinsamen daran zu arbeiten, damit die positiven Effekte, die im Altstadtraum erzielt worden seien, auch gemeinsam weiterverfolgt werden können.

Herr Frischemeier unterstützt die Aussage von Herrn Julkowski-Keppler und weist darauf hin, dass die allermeisten Maßnahmen – mit Ausnahme des Waldhofs – doch alle Fraktionen unterstützen würden und die Maßnahmen für richtig hielten. Daher seien sie als Koalition auch zu dem Ergebnis gekommen, dass die Attraktivitätssteigerung in der Bielefelder Altstadt an den allermeisten Stellen als richtiger Erfolg zu werten ist. Herr Frischemeier wirft Herrn Seifert und Herrn Lange vor, ihre Argumente vermischt dargestellt zu haben und bekräftigt die Aussage von Herrn Julkowski-Keppler, dass die inhaltlichen Aspekte der Maßnahmen getrennt von der rechtlichen Seite zu betrachten seien. Denn inhaltlich seien die Maßnahmen doch richtig, lediglich rechtlich scheine Ihnen ein handwerklicher Fehler unterlaufen zu sein, der aufgearbeitet werden müsse. Sie hätten sich, so Herr Frischemeier, eigentlich über die Ergeb-

nisse, die bei dem Verkehrsversuch herausgekommen sind gefreut, um sagen zu können, was gut war und in eine langfristige Lösung eingearbeitet werden könne und was nicht so gut war und wo man nachsteuern müsse. Das hin und her, was damit eigentlich vermieden werden sollte, käme jetzt aber bei den allermeisten wie auch den Händlern an. Herr Frischemeier kritisiert, dass er sich in Bezug auf das Urteil, welches lediglich die Klasingstraße betreffe eine differenziertere Betrachtungsweise gewünscht hätte, als dass man dieses nun auf das Gesamtkonzept beziehe. Denn sie würden die Teilelemente, die nach dem 28. Februar auch rechtssicher umgesetzt werden könnten gerne fortführen. Nach seinem Rechtsverständnis könne es nicht sein, dass alle Teilelemente die gleiche rechtliche Bewertung erhielten wie die Klasingstraße. Deshalb versuche man mit diesem Antrag auch die Rechtssicherheit der anderen Teilelemente durchzuprüfen. Ihr Ziel sei es, zeitnah so viel Rechtssicherheit wie möglich herzustellen, damit alle Teilelemente, die irgendwie rechtssicher fortgeführt werden könnten auch fortgeführt würden. Herr Frischemeier stellt klar, dass die Politik für die Prüfung der Rechtssicherheit allerdings auf die Verwaltung angewiesen sei und erwarte, dass diese schnell handelt. Herr Frischemeier erklärt, dass sie die allermeisten Maßnahmen im Altstadtraum für sinnvoll halten und sich dafür einsetzen wollen, dass diese so gut es geht rechtssicher weitergeführt werden.

Herr Scholten empfiehlt von Urteilschelte abzusehen, da sich das einfach nicht gehöre. Wenn Entscheidungen gefällt würden, müssten diese rechtssicher getroffen werden. Unerheblich sei dabei, ob eine Mehrheit diese Entscheidung für richtig oder falsch halte. Allein entscheidend sei, dass diese Entscheidung den Maßstäben des Verwaltungsgerichts entspreche. Dabei seien die Maßstäbe, die gesetzt worden seien, ziemlich einfach, man müsse diese nur einhalten. Wenn man aber dagegen verstoße, sollte man sich aber nicht hinstellen und das bloße Wort führen. Herr Scholten empfiehlt, das Urteil mit der Entscheidung für die Klasingstraße zugänglich zu machen.

Herr Langewort merkt an, dass Ihnen aufgefallen sei, dass die Abläufe in der Rückschau eventuell nicht allen so präsent seien und er deswegen einige Punkte klarstellen möchte. Am Anfang des Versuchs habe es im Grunde einen Kompromiss gegeben, der dadurch deutlich geworden sei, dass die Bezirksvertretung Mitte nach sehr intensiven Gesprächen einen Kompromissvorschlag mit großer Mehrheit beschlossen habe, in dem die Straße „Am Waldhof“ weiterhin offen gewesen und damit die Sperrung abgelehnt worden sei. Dieser Kompromiss sei dann im Stadtentwicklungsausschuss aber aufgekündigt worden, weil die CDU diesen überstimmt habe, da sie die Waldhofsperrung unbedingt haben wollten. Dadurch sei viel Vertrauen in die Stadt verloren gegangen und die Proteste groß geworden. Die negative Kritik habe sich über die Grenzen hinaus verbreitet und zu einem Imageschaden für die Stadt geführt. Herr Langewort hält es nunmehr, wie auch Herr Dr. Lange bereits angesprochen hat, für wichtig, in einen intensiven Austausch bzw. eine Diskussion mit den Betroffenen Kaufleuten, der Kaufmannschaft, Anliegern und Anwohnern einzutreten, damit man vor der Beschlussfassung wisse, was in Zukunft umgesetzt werden soll und klar sei, was die Betroffenen überhaupt dazu sagen. Herr Langewort bittet Herrn Lewald nochmal zu schildern, was die Verwaltung jetzt vorhabe, da er das in der Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am vergangenen Donnerstag sehr überzeugend dargestellt habe. Dann seien sie auch gerne bereit zu überlegen, was man übernehmen könne und was nicht. Im Grunde sei man an diesem Punkt ganz am Anfang auch schon mal gewesen, aber dann habe es den fatalen Beschluss gegeben.

Herr Seifert begründet noch einmal, warum seine Fraktion den Antrag weiterhin ablehnen werde. Zu Punkt 1 sei ihnen der Satz viel zu pau-

schal, daher könnten Sie diesem nicht zustimmen. Die Inhalte des Punktes 2 habe man die ganze Zeit abgelehnt und könnte dem weiterhin nicht zustimmen. Zu Punkt 4 wurden einige Kritikpunkte zu den Konzepten angemerkt, weshalb man dem Punkt nicht zustimmen könne, zu Punkt 5 möchten sich seine Fraktion an dieser Stelle nicht auf das konkrete Datum festlegen. Punkt 3 könne seine Fraktion zustimmen, wenn dieser Punkt getrennt abgestimmt würde mit der Änderung, das Wort „März“ durch „kurzfristig“ zu ersetzen, denn sie möchten keinen unnötigen Druck aufbauen, der an dieser Stelle nicht förderlich sei.

Herr Moss stellt nach den Äußerungen der politischen Vertreter positiv heraus, dass sich alle darüber einig seien, dass man die Stadt resilient machen wolle gegen alle Widrigkeiten, die auf eine Stadt einprasseln, wie z.B. E-Commerce; dazu habe man mit breiter Mehrheit das Citymanagement etabliert, welches sehr erfolgreich verlaufe. Es seien sich alle einig, dass man zu einer modernen Stadt mit einer hohen Aufenthaltsqualität für die Innenstadt komme. Es stelle sich dabei zwar die Frage wie der Begriff Aufenthaltsqualität zu definieren sei, da diese möglicherweise unterschiedlich bewertet würde. Wichtiger sei jedoch die Frage, was der Stadt mehr schade. Als Beispiele führt er an, ob man der Stadt mit Demonstrationen, die vierzehntägig Freitagnachmittags die Stadt lahmlegen, mehr schade oder mit einer Ritterstraße, die für alle Verkehrsteilnehmer verkehrssicherer gemacht werde oder ob man der Stadt mehr schade, wenn monatelang darüber berichtet werde, dass die Stadt nicht mehr erreichbar ist und die Menschen schlussfolgerten, sie bräuchten gar nicht mehr nach Bielefeld zu fahren, weil die Stadt hermetisch abgeriegelt sei oder wenn rund um das Rathaus für alle Verkehrsteilnehmer die Innenstadt etwas sicherer gemacht werde. Herr Moss betont, dass sich doch alle darüber einig seien, dass man für die Stadt etwas Gutes tun wolle und dazu auf einem guten Weg gewesen sei. In Bezug auf die angesprochene Kompromissbereitschaft könne er nur allen attestieren, dass sie kompromissbereit waren. Denn obwohl man in der Sache heftig miteinander gerungen worden sei, habe es im Endeffekt gerade beim Verkehrsversuch altstadt.raum Kompromisse gegeben. Es stehe ihm als Verwaltung nicht zu, Gerichtsbeschlüsse zu kritisieren, dennoch wundere man sich das ein oder andere Mal über den ein oder anderen gerichtlichen Beschluss. Er selbst habe an der Verhandlung zur Klage der deutschen Umwelthilfe gegen die nordrheinwestfälischen Städte teilgenommen, wo auch die Stadt verklagt worden sei. Die Auswirkungen dieses Vergleiches der beim Oberverwaltungsgericht (OVG) verhandelt wurde seien auch im Stadtrat diskutiert worden. Dort seien vom OVG aber ganz andere Maßnahmen angeordnet bzw. als Vergleich akzeptiert worden, als z.B. einen Verkehrsversuch durchzuführen, der nun vom Verwaltungsgericht (VG) in Minden kritisiert werde. In diesem Zusammenhang klärt Herr Moss auf, was überhaupt in § 45 der StVO steht (Zitat): „Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben Sie... Ziffer 6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrslenkender Maßnahmen.“ Das Verwaltungsgericht sei in seinem Urteil aber immer von einem „und“ und nicht von einem „oder“ ausgegangen und spreche auch in seiner Begründung immer von einem „und“. Die Stadt Bielefeld habe gegen diesen Beschluss Beschwerde eingelegt, die automatisch an das OVG in Münster gehe. Jedoch werde es dort wahrscheinlich gar nicht mehr zu einer Verhandlung kommen, da sich die Maßnahmen bereits dadurch erledigt hätten, dass am 28.02. der Verkehrsversuch beendet sein werde. Insofern werde man die Angelegenheit ggf. nicht ausgeurteilt bekommen, so dass sich relativieren werde, womit man sich derzeit auseinanderset-

zen müsse. Herr Moss erinnert daran, dass seinerzeit die Überschreitung der Stickoxydwerte (NOX- Werte) am Jahnplatz ursächlich waren und dazu motiviert hätten an dem Wettbewerb für emissionsfreie Innenstädte teilzunehmen. Die Stadt habe den ihr vorgeschlagenen und von der Politik in Auftrag gegebenen Wettbewerb mit dem Projekt rund um den Jahnplatz gewonnen und auch da greife man ganz anders in die Verkehre ein, als es in einem Altstadtraum als Verkehrsversuch der Fall sei. Man habe dann ebenfalls im Nachhinein verschiedene andere Konzepte entwickelt, z.B. wollte man ein Logistikkonzept für die Innenstadt erarbeiten, im Fußgängerbereich wollte man ebenfalls mit den modalen Filtern arbeiten. Dies sei in der vorherigen Diskussion allerdings etwas aus dem Zusammenhang gerissen worden, weil dazu ein gesamtheitlicher Ansatz getroffen worden sei. Und gerade bei den modalen Filtern sei man über alle Partei- und gesellschaftspolitischen Grenzen hinweg auf viel Zustimmung gestoßen, da diese flexibel umsetzbar seien. In diesem Zusammenhang sei der Verkehrsversuch gestartet worden und während des Verkehrsversuchs habe es Nachjustierungen gegeben. Die Entscheidung über den Waldhof sei beispielsweise ein Kompromiss gewesen, der durch einen demokratischen Prozess entstanden ist, der dazu geführt hat, dass man gesagt habe, wir öffnen den Waldhof punktuell erst ab 10 Uhr und morgens bleibt er gesperrt. Einen solchen demokratischen Prozess könne man so Herr Moss doch nicht kritisieren, man könne sich allenfalls darüber ärgern, dass man sich mit seinem Vorschlag nicht durchsetzen konnte, aber es sei eben ein Kompromiss gewesen. Insofern könne man seiner Ansicht nach doch stolz sein, dass man in einem demokratischen Prozess ein solches Abstimmungsergebnis erzielt habe. Das jetzt zu transformieren auf ein Urteil, was am 28.9. ausschließlich für die Klasingstraße getroffen wurde, sei natürlich schwierig zu vermitteln. Gleichwohl müsse man akzeptieren, dass ein Beschluss so, wie er für die Klasingstraße getroffen wurde möglicher Weise auch für alle anderen Straßensysteme anwendbar ist. Insofern habe der Oberbürgermeister wegen dieser Rechtsunsicherheiten entschieden, dass der Verkehrsversuch in dieser Form so nicht weiter fortgeführt werden könne. Zu seiner Ausgangsthese „was alle eine“ sei dies doch, dass man die Stadt resilient gegenüber Einflüssen von außen, zukunftsfähig und lebenswerter machen wolle. Diese Einigkeit sollte dazu führen, dass wenn man gute Ergebnisse in diesem Verkehrsversuch erzielt habe, diese jetzt herausgearbeitet werden müssten und diese dann so beschieden werden müssten, dass sie auch langfristig umsetzbar seien. Es sei zu bedenken, dass eine solche Entscheidung auch eine ganze Menge Auswirkungen auf weitere Projekte wie z.B. die Bikelanes u.a. haben werde und daher transformierbar auf andere Prozesse in dieser Stadt seien, die noch anstehen. Herr Moss würde sich daher sehr freuen, wenn Verwaltung und Politik den Prozess jetzt nicht aus den Augen verlieren würden. Er selbst habe der Politik für die heutige Sitzung eine Vorlage zugesagt zu der die Leiterin des Cityteams auch vorbildlich alle Informationen zu unterschiedlichen Gutachten zusammengetragen habe. Jedoch müsse diese Vorlage nun nochmals redaktionell im Hinblick auf die aktuelle Entscheidung des Oberbürgermeisters transformiert werden und werde daher erst zur nächsten Sitzung vorgelegt werden. Danach hoffe er sehr, dass die Politik einen Lösungsweg findet, dass das, was bislang als Erfolg verbucht werden konnte, auch in die Zukunft transformiert werden könne, damit diese Stadt für die Zukunft fit gemacht werde. Es sei ihm nochmal wichtig zu sagen, dass man gerne nach vorne schauen und hier daran arbeiten wolle, dass diese Stadt wirklich lebenswert bleibe. Er hoffe daher auf die Unterstützung aus der Politik.

Herr Strothmann weist darauf hin, dass Herr Langeworth angeregt hatte, das Urteil zumindest in Teilen dem Protokoll anzuhängen.

Herr Moss erklärt, dass das Urteil ohnehin öffentlich zugänglich sei und daher dem Protokoll beigeheftet werden könne.

Herr Seifert beantragt für die FDP getrennte Abstimmung für Punkt 3.

Herr Strothmann lässt über die Unterpunkte 1, 2, 4 und 5 des Antrages zusammen abstimmen und über den Unterpunkt 3 getrennt.

Beschluss:

- 1. Der StEA begrüßt die Ergebnisse des Projektes „altstadt.raum“. Insbesondere durch Verbesserungen der Aufenthaltsqualität und verkehrliche Regelungen konnte die Attraktivität der Altstadt sichtbar und erlebbar gesteigert werden. Ziel ist es die Aufwertung und Erneuerung der Altstadt gemeinsam mit der Bürgerschaft auf rechtssicherer Grundlage weiterzuverfolgen.**
- 2. Die derzeitigen verkehrlichen Regelungen sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität werden bis zum Ende der Testphase beibehalten, um die Aussagekraft der erhobenen Daten zu verfestigen.**
- 4. Die Verwaltung evaluiert die Testphase des Projekts altstadt.raum und schafft die Voraussetzungen für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Altstadt als lebenswertem und attraktivem Lebens-, Wohn- und Einzelhandelsstandort. Hierbei sind die vorliegenden strategischen Konzepte (Mobilitätsstrategie, Nachhaltigkeitsstrategie, Klimaanpassungsstrategie) ebenso zugrunde zu legen wie städtebauliche und stadtgestalterische Planungen.**
- 5. Ziel ist es, dieses Konzept spätestens Anfang des kommenden Jahres zu beschließen. Für die Phase der Konzepterarbeitung ist eine Bürger*innen-beteiligung sicherzustellen.**

- mit Mehrheit beschlossen –

Dann lässt Herr Strothmann über Punkt 3 ohne den mündlich gestellten Änderungsantrag von Herrn Seifert abstimmen.

Beschluss:

- 3. Die Testphase endet planmäßig am 28. Februar 2022. Die Verwaltung prüft, welche Maßnahmen (insbesondere die Erweiterung der Außengastronomie) unter Berücksichtigung der Entscheidung des VG Minden weitergeführt werden können und legt das Ergebnis den zu beteiligenden Gremien in den Märzsitzungen als Beschlussvorlage vor.**

- einstimmig beschlossen –

Herr Seifert zieht seinen Änderungsantrag, das Wort „März“ durch „kurzfristig“ zu ersetzen zu Punkt 3 zurück.

Zuletzt lässt Herr Strothmann über die Ursprungsvorlage mit den Ände-

rungen der Koalition abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. *Der StEA begrüßt die Ergebnisse des Projektes „altstadt.raum“. Insbesondere durch Verbesserungen der Aufenthaltsqualität und verkehrliche Regelungen konnte die Attraktivität der Altstadt sichtbar und erlebbar gesteigert werden. Ziel ist es die Aufwertung und Erneuerung der Altstadt gemeinsam mit der Bürgerschaft auf rechtssicherer Grundlage weiterzuverfolgen.*
2. *Die derzeitigen verkehrlichen Regelungen sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität werden bis zum Ende der Testphase beibehalten, um die Aussagekraft der erhobenen Daten zu verfestigen.*
3. *Die Testphase endet planmäßig am 28. Februar 2022. Die Verwaltung prüft, welche Maßnahmen (insbesondere die Erweiterung der Außengastronomie) unter Berücksichtigung der Entscheidung des VG Minden weitergeführt werden können und legt das Ergebnis den zu beteiligenden Gremien in den Märzsitzungen als Beschlussvorlage vor.*
4. *Die Verwaltung evaluiert die Testphase des Projekts altstadt.raum und erarbeitet ein neues Konzept, um die Erfahrungen aus der Testphase des Projektes altstadt.raum umzusetzen und schafft die Voraussetzungen für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Altstadt als lebenswertem und attraktivem Lebens-, Wohn- und Einzelhandelsstandort. Hierbei sind die vorliegenden strategischen Konzepte (Mobilitätsstrategie, Nachhaltigkeitsstrategie, Klimaanpassungsstrategie) ebenso zugrunde zu legen wie städtebauliche und stadtgestalterische Planungen.*
5. *Ziel ist es, dieses Konzept spätestens Anfang des kommenden Jahres zu beschließen. Für die Phase der Konzepterarbeitung ist eine Bürger*innen-beteiligung sicherzustellen.*

- mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 5.9

Stadtbahnhaltestelle "Obernstraße", Anfrage DIE LINKE vom 23.11.2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2983/2020-2025

Die Anfrage der Fraktion DIE LINKE lautet:

Gibt es Möglichkeiten, die in der Regel nicht genutzte Haltestelle

"Obernstraße" in ein regelmäßiges Angebot zu integrieren?

Das Amt für Verkehr antwortet wie folgt:

Das Amt für Verkehr teilt in Abstimmung mit moBiel zur Anfrage „Stadtbahnhaltestelle Obernstraße“ mit der Drucksachen-Nummer 2983/2020-2025 mit:

Die Haltestelle Obernstraße wird derzeit im Bedarfsfall bei Veranstaltungen und Störungen angefahren. Für den Regelbetrieb ist diese Haltestelle derzeit nicht geeignet, da sie nicht barrierefrei ausgebaut ist. In der räumlichen Nähe (ca. 200 m Luftlinie) besteht an der Haltestelle Adenauerplatz ein 10-Minuten-Takt der Stadtbahnlinie 1.

Ein Betrieb mit Vamos-Fahrzeugen ist an der Obernstraße aktuell nicht möglich, da hier noch Gleisanpassungen im Abschnitt Niederwall – Kreuzstraße – Adenauerplatz für die breiteren Fahrzeuge ausstehen. Ein zielführendes Betriebskonzept für die Bedienung der Haltestelle Obernstraße mit C- bzw. D-Wagen liegt derzeit nicht vor (diese Wagen verkehren auf den Linien 1 Schildesche – Senne und 3 Babenhausen Süd – Dürkopp Tor 6).

Ein kurzfristiger barrierefreier Ausbau am vorhandenen Standort ist zudem baulich nicht sinnvoll. Die heutige Haltestelle Obernstraße befindet sich in Kurvenlage und ist eingleisig. Ein Hochbahnsteig dort würde nicht mit einer perspektivischen zweigleisigen Weiterführung in Richtung Jahnplatz kompatibel sein (vgl. NVP). Ein alternativer Standort für einen Hochbahnsteig aufgrund der Gleislagen, Grüninselbreiten und Verknüpfungswirkung zu umliegenden Stadtbahn- und Bushaltestellen sollte eher im Bereich Kunsthalle in direkter Nähe zum Adenauerplatz liegen. In jedem Falle sind Eingriffe in die Grünanlage notwendig.

Deshalb ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle Obernstraße perspektivisch im Rahmen der möglichen Stadtbahnverlängerung in Richtung Jahnplatz – Huberstraße zu betrachten und sollte nicht vorab an der vorhandenen Position erfolgen. Aus diesen Gründen sehen wir diese Überlegungen kurzfristig nicht als zielführend an.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Zu Punkt 6

Anträge

Zu Punkt 6.1

Photovoltaik verpflichtend in B-Plänen, Antrag, SPD, DIE GRÜNEN, DIE Linke vom 16.12.2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3046/2020-2025

- abgesetzt -

-.-.-

**Zu Punkt 6.1.1 Änderungsantrag zu: Drucksachennummer 3046/2020-2025,
Antrag Die PARTEI Bielefeld - Die Fraktion vom 26.01.2022**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3278/2020-2025

- abgesetzt -

-.-.-

**Zu Punkt 6.2 Handlungsoptionen Radentscheid
und 14 (Antrag der FDP-Fraktion vom 02.11.2021)**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummern: 2758/2020-2025 und 3109/2020-2025

Herr Strothmann weist darauf hin, dass die Vorlage zusammen mit Top 14 beraten wird.

Die FDP- Fraktion stellt folgenden Antrag:

Die Verwaltung und insbesondere die neue Verkehrsdezernentin bzw. der neue Verkehrsdezernent werden beauftragt, schnellstmöglich Handlungsoptionen zu entwickeln, mit denen die Stadt Bielefeld die Verpflichtungen aus dem mit den Initiatoren des Radentscheids geschlossenen öffentlich-rechtlichen Vertrag den realistischen Möglichkeiten der Stadt anpassen kann und diese Optionen im Hauptausschuss vorzustellen. Juristische Szenarien sind dabei ebenso zu betrachten wie Neuverhandlungen. Ziel muss es sein, eine realistische Grundlage für eine Verkehrspolitik zu erhalten, die von einer großen Mehrheit in der Stadt getragen wird.

Herr Seifert ist der Auffassung, dass der neue Verkehrsdezernent es nicht leicht haben wird, da der öffentliche Vertrag zum Radentscheid zu starre und fixe Vorgaben vorsehe, die lediglich einmal auf das Folgejahr verschoben werden könnten, danach aber kommen müssten, wie die 10 km Fahrradstraßen pro Jahr, die 5 km „Bikelanes“ an Hauptverkehrsstraßen pro Jahr, die 5 signalisierten und nicht signalisierten Fahrradknotenpunkte pro Jahr usw. Etliche Punkte und Ideen, wie der grundsätzliche Ausbau des Radwegenetzes oder der Fahrradabstellanlagen seien durchaus sinnvoll bei dem Radentscheid. Seine Fraktion hätte -wie er bereits mehrfach mitgeteilt habe- vieles mitgetragen, aber die rein quantitativen und nicht qualitativen fixen Vorgaben sowie die insgesamt strenge Verpflichtung zum Radentscheid seien politisch falsch. Mit dieser Vorgabe werden sinnvolle Kompromisse und ein gesamtstädtischer Konsens

nicht erreicht werden können. Da der Vertrag keine geeignete Grundlage für die Verkehrspolitik in Bielefeld sei, müsse man zurück zum Anfang. Herr Seifert schlussfolgert daraus, dass der Vertrag nicht erfüllt werden könne und diese Grundlage somit zu ändern sei. Dafür seien im ersten Schritt alle Handlungsoptionen auszuloten, um festzustellen, welche Konsequenzen im Falle einer Nichterfüllung drohen würden und wie man eine Neufassung erreichen könne. Diesen Auftrag möchte seine Fraktion heute geben, je schneller man damit beginne, desto besser sei es. Diese Schritte seien allein aus Rücksicht und Respekt für den neuen Verkehrsdezernenten zwingend. Ein gesamtstädtischer Konsens könne von Herrn Adamski nur erreicht werden, wenn man sich gedanklich davon löse, den Fahrradverkehr zur Behinderung des Autoverkehrs zu nutzen. Seine Fraktion sei dabei, wenn es darum gehe das Fahrradfahren in der Stadt komfortabler, sicherer und schneller zu machen. Dazu brauche man aber einen Ausweg aus dem öffentlich-rechtlichen Vertrag zum Radentscheid, den seine Fraktion mit diesem Antrag erreichen wolle. Er bittet deshalb darum, ihrem Antrag zuzustimmen.

Herr Hallau hält die Sorgen für unbegründet und bemerkt, dass seine Fraktion dem Antrag der FDP nicht folgen könne, da er etwas fordere, was seit dem Vertrag zum Radentscheid bereits Praxis im Amt für Verkehr sei, nämlich die Verpflichtungen aus dem Vertrag den realistischen Möglichkeiten der Stadt anzupassen. Der Vertrag lasse hierzu ihrer Auffassung nach auch die notwendigen Freiheiten, denn für einen 2,30 m breiten Radweg müssten weder Gebäude weichen noch unnötig Naturfläche versiegelt werden. Gemäß § 2.2 des Vertrages könnten die Standards des Radentscheids innerhalb einer Maßnahme örtlich begrenzt auch unterschritten werden. Es freue ihn, dass man gemeinsam die Sorge teile, möglicher Weise nicht rechtzeitig zum Ziel zu kommen. Jedoch sei die Tatsache, dass es einen Radentscheid gab, deren Maßnahmen man in Bielefeld umsetzen wolle ein Grund dafür gewesen, warum Herr Adamski sich auf diesen Job beworben habe und sich auf die Aufgabe freue.

Herr Dr. Lange teilt mit, dass seine Fraktion dem Antrag ebenfalls so nicht folgen könne. Sie hätten das Ganze ja seinerzeit rechtlich prüfen und sich eine Einschätzung von der Bezirksregierung Detmold geben lassen. Allerdings wäre seine Fraktion die Sache ursprünglich auch gerne anders angegangen, was aber nicht möglich war. Nun habe man aber ein gültiges Vertragswerk, weshalb es schwierig sei, die formulierten Wünsche der FDP umzusetzen. Daher werde seine Fraktion sich zu der Vorlage enthalten.

Herr Scholten weist darauf hin, dass Verträge einzuhalten sind. Wenn man sich von einem Vertrag trennen oder etwas ändern wolle, müsse man das mit der Gegenseite verhandeln. Dies sei die einzige Möglichkeit hier weiterzukommen, eine einseitige Beeinflussung sei nicht möglich.

Frau Ostwald unterstützt den Antrag der FDP und kritisiert, dass den Bürgern mit dem Radentscheid Sand in die Augen gestreut worden sei, denn der Ausbau des Radwegenetzes höre sich zwar gut an, aber die Verbreiterung von bestehenden Radwegen um vielleicht einen halben Meter für viel Geld sei einzig um den Straßenverkehr zurückzudrängen. Sie hätte sich einen „wirklichen“ Radwegeausbau gewünscht, der z.B. am Horstheider Weg wie auch ein Fußweg fehle, jedoch zwingend notwendig sei, da es dort im Dunkeln auf enger Straße lebensgefährlich sei, mit dem Rad zu fahren. Hingegen der geplante zweispurige Rückbau der Artur-Ladebeck-Straße, der über die Köpfe der Bürger hinweg erfolge, sei sinnlos und Steuergeldverschwendung. Sie fordert daher dazu auf, den Radwegeentscheid so umzusetzen, dass die Bürger auch Radwege bekom-

men.

Herr Gugat weist darauf hin, dass der Radentscheid von rund 26.000 Menschen unterzeichnet worden sei, die tatsächlich mit dem Rad fahren und die es tatsächlich betreffe. Deren Interessen seien in dem Vertrag gelandet. Er stimmt Herrn Scholten zu, dass auch wenn es Herrn Seifert nicht gefalle, ein solcher Vertrag nicht einfach obsolet zu machen sei.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung und insbesondere die neue Verkehrsdezernentin bzw. der neue Verkehrsdezernent werden beauftragt, schnellstmöglich Handlungsoptionen zu entwickeln, mit denen die Stadt Bielefeld die Verpflichtungen aus dem mit den Initiatoren des Radentscheids geschlossenen öffentlich-rechtlichen Vertrag den realistischen Möglichkeiten der Stadt anpassen kann und diese Optionen im Hauptausschuss vorzustellen. Juristische Szenarien sind dabei ebenso zu betrachten wie Neuverhandlungen. Ziel muss es sein, eine realistische Grundlage für eine Verkehrspolitik zu erhalten, die von einer großen Mehrheit in der Stadt getragen wird.

- mit Mehrheit abgelehnt –

Die Informationsvorlage mit der Drucksachen-Nr. 3109/2020-2025 zu TOP 14 wird zur Kenntnis genommen.

-.-.-

Zu Punkt 6.3 u. 6.3.1 Realistische Grundlagen in der Verkehrspolitik schaffen (Antrag der FDP-Fraktion vom 30.11.2021)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2996/2020-2025 und 3023/2020-2025

Die FDP-Fraktion stellt folgenden Antrag:

Für die weitere Verkehrsentwicklung in Bielefeld wird an einem Modalsplit von 25 % Radverkehr, 25 % Fußverkehr, 25 % ÖPNV und 25 % MIV nicht festgehalten. Oberstes Ziel der Dekarbonisierung in der Verkehrspolitik sind nicht Anteile von Verkehrsträgern, sondern die Minimierung von Emissionen mit dem Ziel der Klimaneutralität.

Die CDU-Fraktion stellt unter dem TOP 6.3.1 folgenden Änderungsantrag:

1. *Die starren Vorgaben des beschlossenen Modalsplit werden als Planungsgröße nicht weiterverfolgt. Stattdessen wird eine Mobilitätstrategie erarbeitet, die offen für neue Verkehrsmittel und technische Innovationen sowie diskriminierungsfrei für die Bürgerinnen und Bürger ist.*

2. *Die sektorale Betrachtung der verschiedenen Verkehrsträger in der Mobilitätsdebatte wird als nicht zielführend aufgegeben.*
3. *Die Entwicklung der Mobilitätsstrategie muss neu aufgestellt werden und unter dem Grundsatz eines ganzheitlichen Verkehrskonzeptes erfolgen. Hierbei müssen ökologische, wirtschaftliche, finanzielle und soziale Aspekte berücksichtigt werden. Zudem müssen die von den Bürgerinnen und Bürgern genutzten Verkehrsmittel sowie die Wirtschafts- und Handelsverkehre berücksichtigt.*

Herr Seifert merkt an, dass alle bisher eingeholten Gutachten aussagen, dass der Modal-Split von je 25% willkürlich festgelegt worden sei und auch bei radikalsten Maßnahmen nicht erreicht werden können, es sei denn, Hauptverkehrsstraßen würden so zurückgebaut, dass auch Rettungsfahrzeuge nicht mehr durchkämen, Anliegerparkplätze würden künftig 700,- € kosten und man nehme eine ausgestorbene Innenstadt künftig in Kauf. Ein Modal-Split müsse, wenn überhaupt, dann differenziert auf Innenstadt und Stadtteile angewendet werden. Zudem sei das Ziel verändert worden. Wie Herr Moss dargestellt habe, sei es zunächst im Wesentlichen um die Reduzierung der Stickstoffdioxide gegangen. Entsprechende Grenzwerte würden aber inzwischen unterschritten, so dass es jetzt um das Ziel der CO² Reduzierung gehe, welches jedoch nur mit dem Wegfall fossiler Treibstoffe unter Ausgabe von CO² Zertifikaten erreicht werden könne. Seine Fraktion sei wie bereits erwähnt bereit, über die Schaffung einer Ladesäuleninfrastruktur, Wasserstofftankstellen, synthetische Kraftstoffe etc. zu reden. Das sinnlose Ziel eines geviertelten Modal – Splits sei jedoch zu beenden. Er weist darauf hin, dass die Kommune dafür verantwortlich sei, Mobilität sicherzustellen und zu erleichtern. Seine Fraktion sei daher bereit, über die Schaffung von schnellen Bus- und Bahnlinien, die Schaffung von sicheren Rad- und Fußwegen abseits der Hauptverkehrsstraßen zu sprechen und wolle für die Stadt durch Schaffung eines leistungsfähigen Straßennetzes den Anspruch eines Oberzentrums erheben. Das Ziel sei aber nicht der gleichmäßig geviertelte Modal-Split, sondern neben der Reduzierung der Emissionen auch die Aufrechterhaltung und Stärkung der städtischen Wirtschaft, der Attraktivität der Innenstadt und seinen Ortsteilen.

Mobilität modern zu denken durch Fortschritt, Ideen und Innovation sollten die Ziele sein. Seine Fraktion bittet deshalb darum, ihren Antrag zu unterstützen und die Verkehrspolitik in Bielefeld gemeinsam auf eine realistische und zielgerichtete Grundlage zu stellen.

Herr Dr. Lange weist ergänzend in Bezug auf die bereits unter anderem Tagesordnungspunkt geführte Diskussion und dem ergänzend zur FDP eingebachten Änderungsantrag darauf hin, dass der erforderliche Kompass in der Verkehrspolitik fehle. Die Notwendigkeit eines Neustarts sei bereits häufiger angemahnt worden. Der Antrag zum Modal Split habe das grundsätzliche Problem, dass er Pendel- und Wirtschaftsverkehre gar nicht erfasse und der Modal-Split eine reine Beachtungs- aber keine Plangröße sei. Es sei ein elementares Problem in der Verkehrsdebatte und nicht sinnvoll, den Menschen mit Restriktionen vorzuschreiben, wie sie ihre Wege fortsetzen. Stattdessen müsse man die Wege erst recht dann, wenn die Rahmenbedingungen nicht optimal seien attraktiv gestalten. Da z.B. der Nahverkehrsplan nicht optimal beschlossen wurde, seien die Menschen gezwungen, auf ihr Auto zurückzugreifen. Der entscheidende Punkt sei, dass Verbote eben keine Angebote setzen. Als weitere Punkte in ihrem Änderungsantrag halte seine Fraktion, wie bereits mehrfach diskutiert, die isolierte Betrachtungsweise der vier Verkehrsarten für nicht zielführend und die falsche Herangehensweise, weil die Konzepte

nicht aufeinander aufbauen und nur isoliert wirken. Mobilität müsse innovativ, intelligent und zukunftsfähig gedacht werden. Anträge dazu wie „on demand Fahrten“ oder Stärkung von Alltagsrouten für den Radverkehr etc. seien von Ihnen in der Vergangenheit genügend gestellt worden. Ein gutes ganzheitliches Verkehrskonzept könne nur funktionieren, wenn es alle ökologischen, wirtschaftlichen, finanziellen und sozialen Aspekte ausführlich betrachte und würdige; dies geschehe jedoch aktuell nicht. Auch all die technischen Innovationen müssten aktiv genutzt werden, um die Emissionen zu senken, daher rufe seine Fraktion nochmal zur Kurskorrektur auf.

Herr Frischemeier äußerte sich zu diesem Antrag der FDP bereits in der Diskussion unter TOP 5.4 und teilt mit, dass Dekarbonisierung zwar ein wichtiges Ziel, die Elektromobilität aber nicht das einzige Ziel sei, um alle Probleme dieser Stadt zu lösen. Weitere Teile aus deren Zielvorstellung seien neben der Elektromobilität auch Flächenverbrauch, Lärmschutz, Sicherheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie Aufenthaltsqualität. Inhaltlich habe er alles bereits mehrfach argumentiert, weshalb seine Fraktion die Anträge ablehnen werde.

Herr Strothmann lässt zunächst über **den Änderungsantrag der CDU-Fraktion** zu TOP 6.3.1 abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. **Die starren Vorgaben des beschlossenen Modalsplit werden als Planungsgröße nicht weiterverfolgt. Stattdessen wird eine Mobilitätstrategie erarbeitet, die offen für neue Verkehrsmittel und technische Innovationen sowie diskriminierungsfrei für die Bürgerinnen und Bürger ist.**
2. **Die sektorale Betrachtung der verschiedenen Verkehrsträger in der Mobilitätsdebatte wird als nicht zielführend aufgegeben.**
3. **Die Entwicklung der Mobilitätsstrategie muss neu aufgestellt werden und unter dem Grundsatz eines ganzheitlichen Verkehrskonzeptes erfolgen. Hierbei müssen ökologische, wirtschaftliche, finanzielle und soziale Aspekte berücksichtigt werden. Zudem müssen die von den Bürgerinnen und Bürgern genutzten Verkehrsmittel sowie die Wirtschafts- und Handelsverkehre berücksichtigt.**

- mit Mehrheit abgelehnt –

Dann lässt Herr Strothmann über **den Änderungsantrag der FDP-Fraktion** zu TOP 6.3 abstimmen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Für die weitere Verkehrsentwicklung in Bielefeld wird an einem Modal-Split von 25 % Radverkehr, 25 % Fußverkehr, 25 % ÖPNV und 25 % MIV nicht festgehalten. Oberstes Ziel der Dekarbonisierung in der

Verkehrspolitik sind nicht Anteile von Verkehrsträgern, sondern die Minimierung von Emissionen mit dem Ziel der Klimaneutralität.

- mit Mehrheit abgelehnt -

-.-.-

Zu Punkt 6.4 Parkplatzflächen Antrag SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, DIE Linke Antrag vom 28.01.2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 3282/2020-2025

Die Koalition stellt folgenden Antrag:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, folgende Informationen bis zum Ende des ersten Quartals 2022 aufzubereiten und auch in einer Karte darzustellen:

- 1. Welche Parkhäuser und größeren Parkplatzflächen der Innenstadt sich mittelbar oder unmittelbar in städtischem Eigentum befinden.*
- 2. Welche Parkhäuser und größeren Parkplatzflächen um die Endhaltestellen der Stadtbahnlinien oder Bahnhöfe herum sich mittelbar oder unmittelbar in städtischem Eigentum befinden.*

Zudem muss dargestellt werden, bei welchen dieser Flächen sich eine Umnutzung beispielsweise zum Wohnen/ für Gewerbe oder als Aufstockung als Parkhaus oder als haltestellennahe Park+Ride- Fläche anbietet. Nicht gemeint sind Parkplätze entlang der Straßen oder kleinräumige (1-5 Autos) Stellplätze.

Herr Frischemeier erklärt, dass es um die effiziente Ausnutzung des Innenstadtraumes gehe. Wenn es also ebene Parkplatzflächen in der Innenstadt gebe, bei denen man sich eine Nutzungsänderung vorstellen könnte, möchte die Koalition gern städtebauliche Perspektiven z.B. auch durch Gespräche mit den Eigentümer*innen finden. Herr Frischemeier bittet daher um Zustimmung und vermutet, dass die Aufstellung auch für die Bezirksvertretung Mitte interessant sein könnte.

Herr Seifert merkt an, dass der Antrag zwar aufschlussreiche Informationen liefere, die man sinnvoll weiterverwerten könnte, der Umnutzungsvorschlag zeige mit dem Kampf gegen das Auto bzw. der Verdrängung des Autos erneut die Zielrichtung, um die es der Koalition gehe. Da das Ergebnis dieser Informationen aber auch hilfreich für eine ideologiefreie Verkehrspolitik sein könne, werde seine Fraktion dem Antrag zu stimmen.

Frau Ostwald kritisiert, dass es das Ziel der Koalition sei, Parkhäuser als Wohnraum zu nutzen, mehr zu verdichten und weniger Autos. Der Alternativvorschlag, aus Parkhäusern in der Innenstadt „Park+Ride“ Angebote zu machen, sei sonderbar und mache keinen Sinn, denn Park+Ride werde üblicher Weise am Stadtrand angeboten, damit man mit der Stadtbahn in die Stadt fahren kann. Informationen könne man gerne sammeln, die Umnutzungspläne der Koalition lehne ihre Fraktion jedoch ab.

Herr Dr. Lange erklärt, dass seine Fraktion dem Antrag grundsätzlich

zustimmen könne und diesen mittragen würde. Der letzte Satz des Antrags Sorge vielleicht für etwas Stirnrunzeln, er sehe diesen aber als Anregung zum Weiterdenken, was man überhaupt nachverdichten könne oder wo z.B. Optionen für eine Aufstockung bestehen mögen etc. Man sollte sich diesem nicht ganz verschließen, dies aber wertneutral in die Debatte einfließen lassen. Ihnen sei es aber wichtig und sie bitten darum - soweit erforderlich, im nichtöffentlichen Teil-, überdies auch die Pachtverhältnisse darzustellen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, folgende Informationen bis zum Ende des ersten Quartals 2022 aufzubereiten und auch in einer Karte darzustellen:

- 1. Welche Parkhäuser und größeren Parkplatzflächen der Innenstadt sich mittelbar oder unmittelbar in städtischem Eigentum befinden.**
- 2. Welche Parkhäuser und größeren Parkplatzflächen um die Endhaltestellen der Stadtbahnlinien oder Bahnhöfe herum sich mittelbar oder unmittelbar in städtischem Eigentum befinden.**
- 3. *Wie sind die Pachtverhältnisse?***

Zudem muss dargestellt werden, bei welchen dieser Flächen sich eine Umnutzung beispielsweise zum Wohnen/ für Gewerbe oder als Aufstockung als Parkhaus oder als haltestellennahe Park + Ride-Fläche anbietet. Nicht gemeint sind Parkplätze entlang der Straßen oder kleinräumige (1-5 Autos) Stellplätze.

- mit großer Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 6.5

Planungsauftrag Baugebiet Windelsbleicher Straße, Antrag SPD, Bündnis 90/ DIE GRÜNEN, DIE LINKE vom 27.01.2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3275/2020-2025

Herr Vollmer erläutert, dass es sich um eine Fläche handelt, die entsprechend der Anmeldung vom Regionalplan als Wohnbaufläche vorgesehen sei und seiner Erinnerung nach auch in der Bezirksvertretung Senne immer wieder Thema gewesen sei als eine Fläche, die man ganz gern entwickeln möchte. Herr Vollmer führt weiter aus, dass es sich um eine städtische Fläche handele. Sie seien deshalb der Auffassung, dass die Entwicklung dieser Fläche nunmehr auch konkret in Angriff genommen werden sollte, da sich Bauprojekte am einfachsten dort realisieren ließen, wo die Stadt selbst eine Zugriffsmöglichkeit habe.

Frau Steinkröger teilt im Namen des Bürgermeisters von Senne mit, dass die Zuständigkeit der Bezirksvertretung Senne übergegangen werde. Das

Baugebiet sei in Senne schon lange interfraktionell auf den Weg gebracht worden, Fragen der Bezirksvertretung Senne an die Verwaltung seien bislang nicht beantwortet worden und nun meine man, die Zuständigkeit der Bezirksvertretung Senne übergehen zu können. So sollen ohne Beratung der Bezirksvertretung Baugrenzen bzw. Investoren festgelegt werden. Der Senner Bürgermeister möchte hier klare Grenzen aufzeigen und werde sich ggf. weitere rechtliche Schritte vorbehalten.

Frau Steinkröger stellt daher mündlich folgenden **Antrag**:

Der Antrag der Koalition zu diesem TOP ist an die Bezirksvertretung Senne zu verweisen.

Herr Strothmann lässt zunächst über den **mündlichen Antrag von Frau Steinkröger abstimmen.**

Beschluss:

Der Antrag der Koalition zu diesem TOP ist zur Beratung zunächst der Bezirksvertretung Senne zu verweisen.

- mit Mehrheit abgelehnt -

Danach folgt die Abstimmung über die Beschlussvorlage des Ursprungsantrags der Koalition Drucksache: 3275/2020-2025.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, für die Fläche an der Windelsbleicher Straße (Regionalplananmeldung Fläche Se1-01):

- 1. die Grenzen einer möglichen Bebauung festzulegen und im nächsten StEA vorzulegen.**
- 2. mit der BBVG zusammen ein Grobkonzept für eine Bebauung vorzulegen**
- 3. dabei die BGW mit in die Planungen einzubeziehen.**

- mit Mehrheit beschlossen –

-.-.-

Zu Punkt 6.6

P+R Angebot Milse, Antrag SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE vom 27.01.2022

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3277/2020-2025

Herr Vollmer betont, dass seine Fraktion sich das Thema Park+Ride durchaus zu Herzen nehme. Wenn man Park+Ride fördern möchte, sei Milse als erstes in Angriff zu nehmen, weil es sich um eine Fläche handelt, die zentral an einer Hauptverkehrsachse liegt. Herr Vollmer hält die derzeitige Beschilderung als Symbol für nicht für ausreichend und ist der Auffassung, dass auf die Qualität der Anbindung von der Beschilderung sehr deutlich hingewiesen werden sollte. Dies würde sich z.B. an der Her-

forder Straße und an der Althenhagener Straße anbieten. Auch eine dynamische Anzeige mit dem Hinweis, wann die nächste Bahn fährt, halte er für wichtig und fortschrittlich. Herr Vollmer erläutert, dass derzeit ca. 160 Stellplätze zur Verfügung stehen, wenn die Park+Ride Möglichkeiten entsprechend in Anspruch genommen würden, werde man jedoch über eine Aufstockung von Parkdecks nachdenken müssen. Vor diesem Hintergrund mache es auch Sinn zu prüfen, welche Kosten auf die Stadt zukommen und ob für so ein Projekt Fördermittel beantragt werden können, da es sich hierbei um einen Baustein zur Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs handelt.

Herr Seifert dankt Herrn Vollmer für den Antrag mit sehr sinnvollen und guten Ideen, den seine Fraktion gerne unterstützen werde.

Herr Dr. Lange teilt mit, dass seine Fraktion den Antrag ebenfalls unterstützen werde. Er sieht diesen als einen ersten kleinen Aufschlag und ist der Auffassung, dass das Thema Park + Ride viel breiter gedacht werden müsse mit den Hinweisen, die Herr Vollmer bereits gegeben habe, zur Ausschilderung, zu dynamischen Fahrzeiten und zu der Prüfung auf neue Parkflächen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, dass P+R Angebot an der Stadtbahn Haltestelle attraktiver zu gestalten und Erweiterungsmöglichkeiten zu prüfen.

- 1. Dazu soll die Hinweis-Beschilderung verbessert werden (Herforder Straße, Milser Straße, L712). Die Beschilderung erhält den Hinweis: „Fahrzeit ins Zentrum 16 Minuten“. Außerdem erhalten die Hinweisschilder eine dynamische Anzeige „Abfahrt nächste Stadtbahn in xx Minuten“.**
- 2. Der Aufwand für die Errichtung eines Parkdecks (Aufstockung um ein Deck, um zwei Decks) wird ermittelt und dem StEA vorgestellt.**
- 3. Es wird geprüft, ob für beide Maßnahmen Fördermittel eingeworben werden können.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 6.7 Öffnungs- und Servicezeiten Fahrradparkhaus am Bahnhof, Antrag SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE vom 27.01.2022,

Beratungsgrundlage:
Drucksachennummer: 3276/2020-2025

Der Text des Antrags lautet:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, zusammen mit moBiel dafür zu sor-

gen, dass das Fahrrad-parkhaus und der Servicebereich am Bahnhof durchgängig vom Morgen bis in den Abend (z.B. 7 Uhr bis 19 Uhr) geöffnet ist.

Herr Vollmer erklärt, dass es derzeit eine Ersatzlösung gebe, die Servicezeiten des Fahrradparkhauses für lediglich morgens und nachmittags vorsieht. Seine Fraktion hält die vorübergehende Lösung weder für sinnvoll noch für zielführend, zumal nicht bekannt sei, wie lange diese Ersatzlösung noch existiere. Sie wünschen sich daher eine ganztägige Öffnungszeit. Von der Verwaltung soll in Zusammenarbeit mit moBiel daher eine entsprechende Lösung gefunden werden.

Herr Dr. Lange teilt mit, dass seine Fraktion auch diesen Antrag unterstützen könne. Die damalige Debatte habe sicherlich auch finanzielle Aspekte gehabt. Sie bitten die Verwaltung darum, die finanziellen Auswirkungen mit in die Prüfung aufzunehmen und diese bei der Vorstellung der Ergebnisse entsprechend zusätzlich aufzulisten. Herr Dr. Lange betont, dass es Ihnen in der gesamten Debatte zur Mobilitätsstrategie immer wichtig war, dass es ein adäquates, gutes und qualitativ hochwertiges Fahrradparkhaus an den zentralen Umsteigepunkten und insbesondere am oder in der Nähe des Hauptbahnhofs gibt.

Herr Seifert erklärt, dass auch seine Fraktion dem Antrag zustimmen werde, weil Sie die ausgedehnten Servicezeiten für sehr sinnvoll halten. Er könnte sich aufgrund der flexiblen Arbeitszeiten zudem sogar noch eine verlängerte Öffnungszeit von 1-2 Stunden vorstellen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, zusammen mit moBiel dafür zu sorgen, dass das Fahrrad-parkhaus und der Servicebereich am Bahnhof durchgängig vom Morgen bis in den Abend (z.B. 7 Uhr bis 19 Uhr) geöffnet ist.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 7

Entwurf "Dritter Lärmaktionsplan"

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 2986/2020-2025

- abgesetzt -

Zu Punkt 8

Errichtung von zusätzlichen Parkbänken in den Stadtteilen Hillegossen, Ubbedissen und Oldentrup (Beschluss des Seniorenrates vom 24.11.2021)

Beratungsgrundlage:

Drucksachenummer: 2816/2020-2025/1

Herr Dr. Lange schlägt vor, die Beschlussvorlage entsprechend der Beratungen in der Bezirksvertretung Stieghorst als Prüfauftrag zu behandeln. Von der Bezirksvertretung Heepen wurde der TOP zwar in den Arbeitskreis grün verschoben, aber wenn die Verwaltung hier schon mal prüft und Hinweise zu Eigentumsverhältnissen, Kosten etc. gibt, könne man in den Bezirksvertretungen bzw. im Arbeitskreis auch besser darüber beraten, was dann umsetzbar sei.

Her Scholten ist der Auffassung, dass über den Antrag in der jetzigen Sitzung abgestimmt werden sollte, da die Anzahl der älteren Menschen zunehme, der Aktionskreis dieses Personenkreises jedoch abnehme. Er hält es um Teilhabe leben zu können für nötig, aus dem Haus gehen zu können, eine bestimmte Strecke zu gehen und sich dann ausruhen zu können, um dann nach Hause zurückkehren zu können. Für ältere Menschen sei dies eine gute Art und Weise des Aufenthalts und überdies bestünde für diesen Personenkreis auch etwas länger die Möglichkeit, sich im öffentlichen Raum aufzuhalten und soziale Kontakte aufzubauen. Er bittet daher um Unterstützung des Antrags.

Herr Dr. Bruder erklärt, dass der Beirat für Behindertenfragen den Antrag des Seniorenrates ebenfalls unterstützt. Auch für Menschen mit Behinderung und körperlichen Einschränkungen sei es immer wieder wichtig, sich ausruhen zu können.

Wenn der Antrag jedoch zunächst als Prüfauftrag beschlossen werde, regt er an, dass die Ergebnisse in der nächsten Sitzung zur Abstimmung vorgehalten werden.

Herr Vollmer plädiert heute für einen Prüfantrag vor dem Hintergrund, dass es heute nur um 3 Bereiche gehe, die Problematik jedoch andere Stadtbezirke wie Herr Scholten angesprochen habe genauso betreffe. Er teilt die Meinung von Herrn Dr. Bruder, die entsprechende Information zur nächsten Sitzung zu bekommen.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, an welchen der vorgeschlagenen Standorte konkret Parkbänke errichtet werden können und welche Kosten entstehen. Das Prüfergebnis soll in der kommenden Sitzung mitgeteilt werden.

- abweichend vom Beschlussvorschlag einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 9

Nähere Informationen zum Projekt „S-Bahn für Westfalen-Lippe“ - Mündliche Informationen von Vertretern des NWL

Die Präsentation der Angebotszielkonzeption Projekt „S-Bahn OWL“ wird Bestandteil der Niederschrift und als Anlage 2 beigelegt und in der Sitzung vom 01.02.2022 im System Session unter TOP 9 als PDF- Dokument eingestellt.

Herr Strothmann begrüßt die Vertreter des NWL, Frau Stocksieker, (Zweckverband Nahverkehr Ostwestfalen-Lippe (NWL), zuständig für den Schienenpersonennahverkehr) und Herrn Schulte, (Leiter des Kompetenzzentrums Taktfahrplan für NRW mit Sitz in Bielefeld).

Herr Schulte schildert, dass das Thema der S-Bahn Konzeption OWL bereits seit einigen Monaten in den Medien zu lesen sei und sie zu der mündlichen Information gern ausführliche Unterlagen zum Protokoll geben würden. Er ist der Ansicht, dass man schon jetzt einiges dazu beitragen könne, für die nachhaltige Mobilität von morgen zu sorgen. Sie wollten daher mit Blick in die Zukunft bis in das Jahr 2040 Vorstufen entwickeln und diese aufzeigen. Für den Bereich OWL soll hierzu ein S-Bahnsystem eingeführt werden, wozu der NWL ein Zielkonzept entwickelt hat, welches sie dem Ausschuss vorstellen möchten. Im Rahmen der Erarbeitung eines überregionalen Angebotszielkonzeptes für ein attraktives Schienenpersonennahverkehrsnetz wurden für das Oberzentrum Bielefeld insbesondere eine mögliche Elektrifizierung, der Betrieb von BEMU - Fahrzeugen (Akku-Betrieb), potentielle neue Haltepunkte sowie notwendige Infrastrukturausbauten und weitere Anbindungsmöglichkeiten untersucht. Herr Schulte merkt an, dass Bielefeld, was die Haltepunktdichte im normalen Schienensektor angeht, mit 11 Bahnstationen Spitzenreiter in ganz Westfalen sei. Hier seien insbesondere die Projekte Haller Willem und die Sennebahn als Kernelemente hervorzuheben, mit denen man im Hinblick auf den gewünschten Gleisanschluss vor der Haustür schon einiges erreicht habe. Der Einsatz von S-Bahnen soll zu Taktverdichtungen führen. Dadurch wäre man zukünftig in der Lage, ein attraktiveres verdichtetes Netz für den Schienenpersonennahverkehr anbieten zu können, welches es ermöglichen würde, neben den bereits vorhandenen Regionalexpress Linien, den Regionalbahnen, ergänzend im Schnellbusbereich und in Bielefeld auch im Stadtbahnbereich öfter, deutlich direkter und schneller, d.h. mit weniger Umstiegen als es heute der Fall ist unterwegs zu sein. Das so entstehende Netz unterteile sich entsprechend der Konzeption in 10 einzelne Korridore, von denen die für den Raum Bielefeld betreffenden Korridore heute näher vorgestellt würden. Die Planungen der einzelnen Korridore seien nicht isoliert zu betrachten, sondern wiederum im System des Taktfahrplans Ostwestfalen integriert und greifen über in das Netz Richtung Niedersachsen und Hessen bis nach Hannover, so Herr Schulte.

Frau Stocksieker erläutert anhand der Folien, welche Herausforderungen sich dafür ergeben und wie sich die Zielkonzepte für die einzelnen Korridore umsetzen ließen. Die Folien seien so aufgebaut, dass sie kennzeichnen, ob es sich um eine Vorstufe oder ein Zielkonzept mit dem Zeithorizont 2040 / „Deutschlandtakt“ handelt. Die Zielkonzepte der einzelnen Streckenabschnitte führten u.a. zu verbesserten Direktverbindungen, Anschlussoptimierungen und Taktverdichtungen, was sich wiederum auf die nicht außer Acht zu lassenden Reisezeitverkürzungen auswirken würde.

Infolge der Elektrifizierung von Strecken und des Einsatzes von akkubetriebenen Fahrzeugen werde man lokal emissionsfrei und flott unterwegs

sein.

Herr Schulte fasst noch einmal zusammen, dass Sie viel vorhätten und ihnen bewusst sei, dass diese Pläne unter dem Vorbehalt der Finanzierung stünden, da sie sehr kostspielig im Betrieb und in der Infrastrukturentwicklung seien und zudem auch davon abhängen, was von den Bundesplanungen letztlich tatsächlich ankäme. So käme es unter dem Stichwort „Deutschlandtakt“ z.B. darauf an, wie der Aus- bzw. Neubau zwischen Bielefeld / Hannover und Bielefeld / Hamm zukünftig aussehen würde. Jedoch sei es erst einmal wichtig, die hier vorgestellten Vorstufen zu entwickeln, weil diese schon jetzt das Potential und die Chance bieten würden, den Schienenpersonennahverkehr für Bielefeld und die Region voranzubringen. Die Entwicklung der Vorstufen stehe den weiteren Planungen für den Zielausbau des Bundes auch nicht entgegen, da die Vorstufen mit diesen Plänen auf jeden Fall kompatibel seien. Herr Schulte betont, dass sich die Anstrengungen für die Entwicklung der Vorstufen in jedem Fall lohnen würden. Dies sei elementar, wenn man den Schienenpersonennahverkehr als Teil der Antwort für die nachhaltige Mobilität von morgen haben wolle.

Mit der S-Bahn - Münsterland habe man vor kurzem ein ähnliches Projekt in Münster angestoßen, welches inzwischen bei den Bundesplanungen angekommen und in die Deutschlandtaktung integriert worden sei. So etwas würde sie gern auch für Bielefeld erreichen. Da ein solches Projekt jedoch allein aus Mitteln der Region, der NWL und des Landes nicht stemmbar sein werde, sei die Akquise von Fördermitteln ganz wichtig. Der Begriff S-Bahn habe insofern auch eine förderrechtliche Bedeutung, da hierzu Bundesmittel in Anspruch genommen werden könnten, denn die S-Bahnförderung sei im Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) durchaus vorgesehen. Im Ausblick rede man derzeit mit dem Land NRW und allen Beteiligten in der Region, um Sympathien für das Konzept zu gewinnen. Dies sei von großer Bedeutung, damit man konsensfähig und willens sei, mit Fürsprechern, die Fördertöpfe auftuen könnten diesem Projekt für die Region OWL eine Chance zu geben. Herr Schulte wünscht sich dazu miteinander in den Dialog zu treten, um das Projekt gemeinsam voranzubringen. Die nächsten Planungsschritte bestünden darin zu prüfen, ob das Projekt volkswirtschaftlich tragfähig sei. Dazu gebe es einen standardisierten Verfahren. Der NWL stehe dem aus Erfahrungswerten zu vergleichbaren Konzepten positiv gegenüber. Hierzu seien allerdings noch weitere Kostenschätzungen und detailliertere Planungen erforderlich. Herr Schulte hält das gemeinsame Bestreben der Vernetzung der Mobilität auch für die Schiene für sehr wichtig. Er ist davon überzeugt, dass man die Verkehrswende nur in einem gemeinsamen Konsens gestalten kann. Es bringe z.B. nichts, Gelder für die erfolgte Umgestaltung des Bahnhofs Brackwede auszugeben, um diesen barrierefrei auszubauen und zukunftsfähig zu gestalten, wenn in letzter Instanz die konsequente Umfeldgestaltung für die Verknüpfung der Mikromobilität fehle. Der gemeinsame Dialog sei daher unabdingbar.

Herr Strothmann bedankt sich für die informative Vorstellung und geht von der Unterstützung durch den Ausschuss aus. Er hält das für ein sehr ambitioniertes Programm, bei dem perspektivisch gesehen die Finanzierung noch geklärt werden müsse.

Herr Vollmer fragt den NWL, wie eine Unterstützung der Politik in Bielefeld aussehen könnte. Er erklärt, dass der Wille für die Umsetzung bereits im Stadtrat beschlossen worden sei. Zumindest habe der Stadtentwicklungsausschuss im Detail bereits eine Elektrifizierung der „Lager“ Strecke und auch die Reaktivierung bis nach Barntrop beschlossen. Er befürwortet den Wunsch der vorgestellten Erweiterung und macht noch einmal

deutlich, dass diese bei dem tatsächlichen Willen nach einer echten Verkehrswende auch erforderlich sei, da Bielefeld Pendlerbeziehungen in weite Ecken von Ostwestfalen habe. Er merkt an, dass bezüglich der Kapazität des Bahnhofs im Umfeld des Bahnhofs einige Projekte zurückgestellt worden seien, die in Bielefeld hätten realisiert werden müssen, da man sich nichts verbauen wollte. Während das Gleis 9 beim NWL ja im Gespräch sei, weist Herr Vollmer darauf hin, dass es derzeit aber noch ungenutzte Halbgleise, also Abstellgleise in Richtung Innenstadt gebe. Er schlägt dem NWL zur Verbesserung der Kapazität daher vor, den Verkehr aus Richtung Lage oder Lippe auf einem Halbbahnsteig abzuwickeln. Überdies fragt er an, ob die Kapazität nach Brackwede ausreichend sei oder dort evtl. ein 5. Gleis erforderlich wäre.

Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung hält er das Akkufahrzeug für eine attraktive Fahrzeit insbesondere für die Senner Bahn nicht für ausreichend. Die Lager Strecke sei in Planung, hänge aber derzeit an der Deutschen Bahn. Herr Vollmer erkundigt sich, ob es dem NWL weiterhelfen würde, wenn die erforderlichen zusätzlichen Haltepunkte im Nahverkehrsplan aufgelistet würden und die Politik dazu einen entsprechenden politischen Beschluss fassen würde, der dem NWL quasi den indirekten Auftrag gebe, sich damit zu befassen.

Herr Julkowski-Keppler schließt sich dem Unterstützungswillen von Herrn Strothmann und Herrn Vollmer an und ergänzt, dass man mit dem Hauptbahnhof in Bielefeld als Anknüpfungspunkt auch eine gewisse Verantwortung habe. Es sei daher ein Anliegen in der Region. Er ist darüber erfreut, dass auch einmal ein Augenmerk auf den Schienenpersonennahverkehr gelegt werde, mit dem viel mehr Leute unterwegs seien als mit dem Fernverkehr. Das verliere man beim Deutschlandtakt immer etwas aus dem Blick. Entscheidend sei für den Nahverkehr ein abgestimmtes Verfahren hinzubekommen. Hierzu werde man über Haltepunkte, Ausbauten und das Umfeld sprechen müssen und dürfe nicht aus den Augen verlieren, dass auch der Nahverkehr (z.B. Busverbindungen) von der Taktung und dem Verkehr auf den entsprechenden Ausbau ausgerichtet werden müsse. Er bietet daher an, immer im Gespräch zu bleiben, so dass die Politik zum einen unterstützend tätig sein könne, es ihnen aber auch möglich sein sollte, eigene Anregungen im Prozess mit einbringen zu können. Herr Julkowski-Keppler ist sich relativ sicher, dass der Ausschuss das Angebot annehmen will und das Gespräch heute als Auftakt für einen weiteren Austausch verstanden werde.

Herr Frischemeier schließt sich den Vorrednern grundsätzlich an und möchte vom NWL gern wissen, wann der richtige Zeitpunkt sei, um über neue Haltepunkte zu sprechen, falls solche noch erforderlich seien. Denn es gäbe Stadtteile in Bielefeld mit mehr Einwohnern als in umliegenden Städten, die auch an das Zielkonzept angebunden werden sollen.

Herr Schulte berichtet, dass sie die Unterstützung der Stadt Bielefeld bereits durch viele Diskussionen auch auf Fachebene erleben und erklärt, dass der NWL bemüht und zuversichtlich sei, in der nächsten Märzkonferenz auch die Kreisspitzen erreichen zu können, was die Gewichtung auf der politischen Ebene verstärken würde, um die Aufmerksamkeit des Landes NRW zu erhalten. Er weist darauf hin, dass es ganz wichtig sei, das miteinander zu erreichen. Der Zeitpunkt über Haltepunkte zu reden sei wegen der fortwährenden Weiterentwicklung zwar nicht statisch, jedoch genau jetzt ideal. Anregungen sollten daher möglichst in den nächsten Monaten gegeben werden, damit eine Fahrbahnintegrationsprüfung durchgeführt werden könne um festzustellen, ob und unter welchen Umständen diese ins Konzept passen würde. Herr Schulte mahnt jedoch an, dass jeder Haltepunkt nicht immer nur von Vorteil sei, sondern auch wiederum zu Fahrzeitverlusten für Pendler führen werde und den Steuerzah-

ler sowohl in der Entwicklung als auch dauerhaft viel Geld kostet. Er warnt daher vor einer Überlappung insbesondere auch von S-Bahn und Stadtbahn und empfiehlt einen solchen unter genauer Abwägung von Vor- und Nachteilen mit Bedacht auszuwählen. Herr Schulte teilt mit, dass Sie auch die Sennebahn gern elektrifizieren und / oder ggf. auch dekarbonisieren (Akkufahrzeuge oder Wasserstofffahrzeuge) möchten. Ob die Elektrifizierung dauerhaft das Maß aller Dinge sei, könne er zurzeit aber nicht sagen, da der Markt derzeit sehr dynamisch sei. Man habe bereits jetzt Fahrzeuge, die viel leistungsfähiger als erwartet seien und ohne eine weitere Aufladung schon jetzt viel weiter kämen. Es könnte daher sein, dass die Dekarbonisierung die Elektrifizierung zukünftig überholen werde, weil diese möglicher Weise effizienter sei.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt ansonsten Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 10 **Anpassung der Geschwindigkeit auf dem Ostwestfalendamm:
Mitteilung Zwischenstand**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3183/2020-2025

- Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt ohne weitere Aussprache Kenntnis.-

-.-.-

Zu Punkt 11 **Bericht zur Beratung der Unfallkommission UK 2021-IV**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3022/2020-2025

- Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt ohne weitere Aussprache Kenntnis.-

-.-.-

Zu Punkt 12 **Änderung der Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Bielefeld zugelassenen Taxen (Taxentarifordnung)**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2998/2020-2025

Herr Dr. Bruder macht darauf aufmerksam, dass Menschen mit chronischen Erkrankungen oder Dialysepatienten einen Anspruch auf ein Taxi haben, deren Fahrtkosten grundsätzlich zwar erstattungsfähig seien, jedoch derzeit von den Krankenkassen nur mit etwa der Hälfte des regulären Taxentarifs übernommen würden. Herr Dr. Bruder führt weiter aus,

dass nur lediglich 60 % der Taxiunternehmen überhaupt Krankenfahrten anbieten würden, so dass diese Personen dann oftmals auch noch Schwierigkeiten hätten, ein Taxi zu bekommen. Herr Dr. Bruder bittet um Aufklärung zu dieser Diskrepanz.

Herr Moss sagt zu, die von Herrn Dr. Bruder angesprochene Problematik im Austausch mit den Interessenvertretern der Krankenkasse zu besprechen. Er stellt jedoch klar, dass die Taxiunternehmen dem Grunde nach jedoch ein Anrecht auf Gebührenanpassung haben, weil die Nutzungsentgelte heute bei weitem nicht mehr die Kosten der Taxiunternehmen decken.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat, die 19. Verordnung zur Änderung der Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Bielefeld zugelassenen Taxen (Taxitarifordnung) zu beschließen.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 13

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

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3013/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst ohne Aussprache folgenden

Beschluss:

Die Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) für straßenbauliche Maßnahmen in der Straße Am Rosenberg von Brackweder Straße bis Millöckerstraße wird entsprechend der Vorlage beschlossen.

- bei einer Enthaltung einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 14

2. Planungs- und Umsetzungsbericht Radentscheid

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3109/2020-2025

Die Vorlage wurde mit TOP 6.2 zusammen beraten.

- Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt ansonsten Kenntnis.-

-.-.-

Zu Punkt 15

Bielefeld-Pass-Ticket

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3115/2020-2025

Herr Frischemeier freut sich über die Vorlage und hält diese für einen großen Erfolg.

Herr Vollmer schließt sich den Worten von Herren Frischemeier an und bedankt sich bei allen Beteiligten.

Herr Dr. Lange kritisiert, dass die langfristige Finanzierung nicht geklärt sei und seine Fraktion sich im Sozial- und Gesundheitsausschuss und im Finanz- und Personalausschuss dazu verhalten und diese Vorlage ablehnen werde. Herr Dr. Lange führt aus, dass die ursprüngliche Idee das Ganze mit Landesmitteln entsprechend zu fördern, von Ihnen seinerzeit begrüßt worden war, man das Ganze nun aber auf geweitet habe, ohne die Finanzierung dahinter langfristig sicher zu stellen und das Konstrukt Mobilität, Verkehr hier als Ganzes zu betrachten. Seine Fraktion lehne diesen Vorschlag daher ab, zumal es dahinter noch viele Herausforderungen gebe, die bislang für Sie noch nicht geklärt seien. Das von Ihnen in der Vergangenheit vorgeschlagene 365 € Ticket wäre ihrer Meinung nach eine Alternative gewesen, wurde im Ausschuss jedoch nicht mitgetragen.

Herr Seifert erklärt, dass seine Fraktion dem Vorschlag nicht zustimmen wird. Zwar halten Sie die Senkung des mobilen Tickets für Passinhaber grundsätzlich für gut, seine Fraktion ist jedoch der Auffassung, dass es viel wichtiger wäre, die Kosten für den ÖPNV für alle deutlich zu senken. Denn die vorgeschlagene Senkung führe dazu, dass die Schere zwischen normalen Arbeitnehmern, die sich ihren Unterhalt selber verdienen und Personen mit staatlichem Förderanspruch noch größer werde. Die Folge wäre, dass sich für Personen ohne Förderanspruch die Kosten verdoppelten, so wie sich auch viele andere Kosten erhöhen würden, was dazu führe, dass es für diese Personen schwieriger sei, einen Job im Niedriglohnsegment anzunehmen. Seine Fraktion halte diesen Vorschlag gerade für Niedriglohnverdiener daher eher für eine Art Scheinlösung. Herr Seifert sieht in der von Herrn Lange bereits angesprochenen Finanzierung ebenfalls eine gewisse Problematik, weshalb seine Fraktion dem Vorschlag nicht zustimmen wird.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen:

- 1) Das Bielefeld-Pass-Ticket wird ab dem 01.04.2022 bei dem Ganztagesticket auf einen monatlichen Preis von 29,00 € gesenkt. Das 9-Uhr Bielefeld-Pass-Ticket wird auf einen monatlichen Preis von 15,00 € gesenkt.
- 2) Die derzeitige Angebotsstruktur des Bielefeld-Pass-Tickets bleibt unverändert.
- 3) Der Ausgleich für die Tarifabsenkung erfolgt aus der Preisdifferenz zum Großkunden-Abo und zum 9-Uhr Großkunden-Abo bis zu einer Kappungsgrenze von 8.200 Tickets/Monat (4.600 Abos/3.600 9-Uhr Abos) mit Landesmitteln und Haushaltsmitteln. Die Übernahme der Preisdifferenzen über die Kappungsgrenzen hinaus wird von moBiel getragen.
- 4) Nach zwei Jahren erfolgt eine Überprüfung der Finanzierungsregelungen.

- mit Mehrheit beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 16 Einführung des eTarifs Westfalen (eezy Westfalen)

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3179/2020-2025

Herr Strothmann begrüßt die Vorlage und bemerkt, dass er das für eine sehr schöne Sache hält.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt ansonsten Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt 17 Umgestaltung des Jahnplatzes – Aktueller Sachstand

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3181/2020-2025

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt Bauamt

-.-.-

Zu Punkt 18

Bewilligungsergebnis Wohnungsbauförderung 2021

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3177/2020-2025

Herr Dr. Lange stellt fest, dass die Anzahl der bewilligten Wohneinheiten entsprechend der Informationsvorlage zurückgegangen ist.

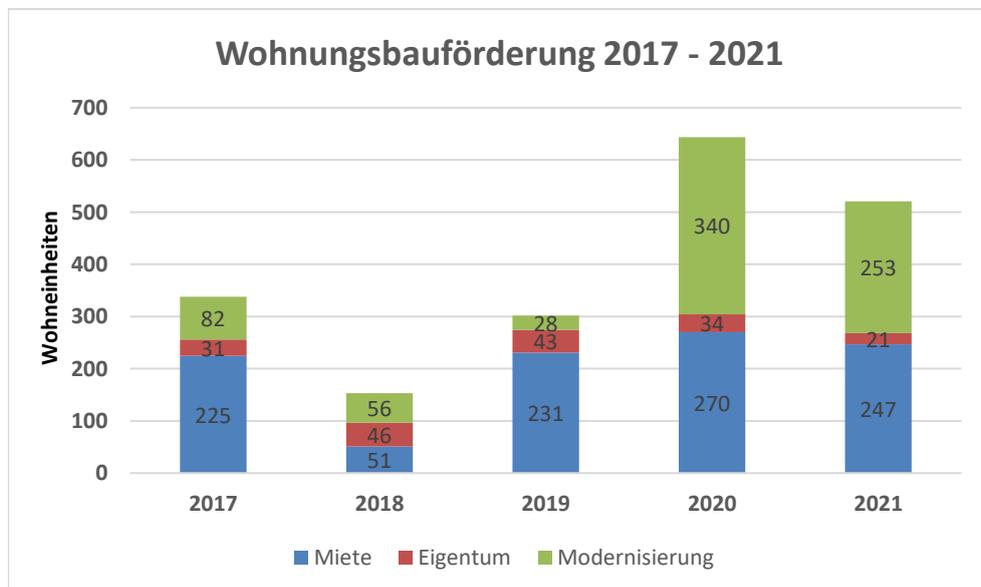
Er bittet die Verwaltung daher um Beantwortung folgender Fragen:

- a) Gibt es schon eine Prognose, wie sich die Anzahl der bewilligten Wohneinheiten für das Jahr 2022 entwickeln wird oder kann eine solche Prognose ggf. schon heute gestellt werden?
- b) Welche Herausforderungen kommen auf die Stadt Bielefeld zu, dass ein hohes Niveau auch weiterhin gehalten werden kann und wird es sich negativ auf die Anzahl der bewilligten Wohneinheiten auswirken, dass in der Vergangenheit Beschlüsse zu Baulandflächen getroffen wurden, die nun nicht mehr zur Verfügung stehen?

Herr Moss teilt mit, dass die Antwort dem Protokoll nachgeliefert wird.

Die nachträgliche Antwort des Bauamtes ist unter TOP 18 eingestellt und lautet wie folgt:

a)



Die Grafik zeigt die Bewilligungsergebnisse der Wohnungsbauförderung der letzten Jahre. Mit der Zielvereinbarung zur Wohnungsbauförderung mit dem Land NRW und dem dazugehörigen Globalbudget konnte die Zahl der insgesamt geförderten Wohneinheiten seit 2020 deutlich gesteigert werden. Sowohl 2020 als auch 2021 konnten überdurchschnittliche Ergebnisse realisiert werden.

Den größten Anstieg gab es im Bereich der Modernisierung auf Grund von Quartiers- u. a. Großprojekten der Bielefelder Wohnungswirtschaft und des Studierendenwerkes. Aber auch der Neubau von Mietwohnungen konnte auf Grund zunehmender Quotenfälle und großer Projekte der BGW, der Genossenschaften und von privaten Bauherren deutlich gesteigert werden. Das Eigentumssegment hat sich dagegen rückläufig gezeigt, da die meisten Eigenheime und Eigentumswohnungen auf Grund des niedrigen Zinsniveaus frei finanziert wurden.

Für das Jahr 2022 werden auf Grund von sehr attraktiven Förderkonditionen (s. [Wohnungsbauförderung | Bielefeld](#)) min. 200 bis 250 Neubauförderungen überwiegend von Mietwohnungen erwartet. Die Eigenheimförderung wird voraussichtlich auf dem Niveau der letzten Jahre fortgeführt. Das Modernisierungssegment lässt sich zurzeit nicht realistisch prognostizieren, da die aktuellen Veränderungen der KfW Förderung abgewartet werden müssen.

b)

- Die Wohnungsbauförderung der Stadt Bielefeld stellt sich der Herausforderung weiterhin ein hohes Niveau der Wohnraumförderung zu halten. Neben den wohnungspolitischen Beschlüssen und den attraktiven Förderkonditionen wird die Wohnungsbauförderung durch aktive ergebnisorientierte Beratung und Betreuung von Wohnungsunternehmen, Investoren, Projektentwicklern, Institutionen u. a. Bauherren für kontinuierliche Förderzahlen sorgen. Zur Sicherstellung der Quantität und Qualität der Wohnungsbauförderung, die einhergeht mit der Entwicklung neuer Baulandflächen und Aktivierung von Innenbereichsflächen in Form von Nachverdichtungspotentialen, ist die für 2022 vorgesehene und in den Folgejahren erforderliche Personalaufstockung des Bauamtes in allen Querschnittsbereichen unverzichtbar.
- In den bereits beschlossenen B-Plänen wird die Umsetzung der Quote für den öffentlich geförderten Wohnungsbau kurz- und mittelfristig für relevante Förderzahlen sorgen. Eine Prognose, wie sich die Zahl der bewilligten geförderten Wohneinheiten im Hinblick auf potenziell noch zur Verfügung stehende Baulandflächen entwickelt, kann derzeit nicht getroffen werden.
- Neben der reinen Verfügbarkeit von neuem Wohnbauland stellt die Aktivierungs- bzw. Verkaufsbereitschaft der Eigentümer einen maßgeblichen Faktor dar. Erst auf Grundlage entsprechender Eigentümerinteressen können die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Schaffung von Bauland über Bauleitplanverfahren geschaffen werden. Hierbei kommt zukünftig auch den Beschlüssen zur Baulandstrategie und deren Auswirkungen besondere Relevanz zu.
- Gleichzeitig werden perspektivisch auch durch Innenentwicklungsmaßnahmen wie bestandsersetzende Neubauten und Nachverdichtungen, der Entwicklung von Brachflächen oder der Reaktivierung der Konversionsflächen in einem größeren Umfang (geförderte) Neubauwohnungen geschaffen werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

-.-.-

Zu Punkt

Bauamt/Bauleitpläne

Zu Punkt 19

Bauleitpläne Brackwede

-keine-

-.-.-

Zu Punkt 20 Bauleitpläne Dornberg

-keine-

-.-.-

Zu Punkt 21 Bauleitpläne Gadderbaum

-keine-

-.-.-

Zu Punkt 22 Bauleitpläne Heepen

-keine-

-.-.-

Zu Punkt 23 Bauleitpläne Jöllenbeck

**Zu Punkt 23.1 Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/T10 „Feuerwehr
Theesen Jöllenbecker Straße 387“ für das Gebiet südlich der
Straße Kahler Krug und westlich der Jöllenbecker Straße im
beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB**

**- Stadtbezirk Jöllenbeck –
Beschluss über Stellungnahmen**

Satzungsbeschluss

Beratungsgrundlage:
Drucksachennummer: 3044/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

1. Die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) Baugesetzbuch (BauGB) werden zur Kenntnis genommen und die Einarbeitung in die Planung gemäß Anlage A1 wird gebilligt.
2. Die Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange zum Entwurf werden gemäß Anlage A2 / Pkt. 2 zur Kenntnis genommen.
3. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen zu den textlichen Festsetzungen und zur Begründung des Bebauungsplanes werden gemäß Anlage A2 / Pkt. 3 beschlossen.

4. Der Bebauungsplan Nr. II/T10 „Feuerwehr Theesen Jöllenbecker Straße 387“ für das Gebiet südlich der Straße Kahler Krug und westlich der Jöllenbecker Straße wird mit den textlichen Festsetzungen und der Begründung gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.
5. Der Beschluss des Bebauungsplans ist gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Der Bebauungsplan mit Begründung ist gemäß § 10 (3) BauGB bereitzuhalten.

- einstimmig beschlossen -

-.--

Zu Punkt 24 Bauleitpläne Mitte

Zu Punkt 24.1 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 -

Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen **Satzungsbeschluss**

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3060/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

1. Die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) Baugesetzbuch (BauGB) werden zur Kenntnis genommen und die Einarbeitung in die Planung gemäß Anlage A1 wird gebilligt.
2. Der Stellungnahme aus der Öffentlichkeit zum Entwurf wird in Teilen gefolgt. Die Stellungnahmen der Stadtwerke, Netzinformation und Geodaten (lf. Nr. 1) und der moBiel GmbH (lf. Nr. 2) zum Entwurf werden zur Kenntnis genommen. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen werden gemäß Anlage A2 beschlossen.
3. Der Stellungnahme der moBiel GmbH (lf. Nr. 2.13) zum 2. Entwurf (erneuter Entwurf) wird gemäß Anlage A3 gefolgt.
4. Die Stellungnahme aus der Öffentlichkeit zum 2. Entwurf wird gemäß Anlage A3 zur Kenntnis genommen.
5. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen redaktionellen Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen zum 2. Ent-

wurf (erneuter Entwurf) werden gemäß Anlage A3 beschlossen.

6. 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 gemäß § 10 (1) BauGB als Satzung beschlossen.
7. Die Berichtigung des Flächennutzungsplanes gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB wird zur Kenntnis genommen.
8. Der Beschluss des Bebauungsplans ist gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Der Bebauungsplan mit Begründung ist gemäß § 10 (3) BauGB bereitzuhalten.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 25 Bauleitpläne Schildesche

-keine-

Zu Punkt 26 Bauleitpläne Senne

-keine-

Zu Punkt 27 Bauleitpläne Sennestadt

Zu Punkt 27.1 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/St 57 „Mischgebiet am Paracelsusweg“ für die Fläche zwischen Paracelsusweg, Semmelweisweg, Werkhofstraße und der „Grünen Mitte“ von Eckardtsheim, gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren

- Stadtbezirk Sennestadt -

- Erneuter Entwurfsbeschluss (2. Entwurf)

- Beschluss zur Durchführung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligungen gemäß §§ 4a (3), 3 (2) und 4 (2) BauGB

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2574/2020-2025

Herr Strothmann erklärt, dass die Beratungsgrundlage in der Bezirksver-

tretung Sennestadt einstimmig beschlossen worden ist. Für die Sitzung wurde von der Verwaltung im System hierzu allerdings der Auszug aus der Bezirksvertretung Sennestadt für die Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. I/St 54 " Wohnen an der südlich der Donauallee angehängt. Herr Strothmann bittet Herrn Beck diesen Auszug im System zu korrigieren.

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden

Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. I/St 57 „Mischgebiet am Paracelsusweg“ für die Fläche zwischen Paracelsusweg, Semmelweisweg, Werkhofstraße und der „Grünen Mitte“ von Eckardtsheim wird mit dem Text und der Begründung erneut als Entwurf zur öffentlichen Auslegung beschlossen.
2. Der geänderte Entwurf des Bebauungsplanes ist mit Text und Begründung für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch 30 Tage, gemäß §§ 4a (3) und 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(3) und 4 (2) BauGB erneut zu beteiligen.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 27.2

Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/St 58 „Wohngebiet nördlich Rudolf-Hardt-Weg“ für die Fläche zwischen dem Gewässer 47.01 am Rudolf-Hardt-Weg, dem Fliednerweg und den Einrichtungen der Stiftung Bethel „Rehoboth“ und „Werkstatt am Bullerbach“ in Eckardtsheim

- Stadtbezirk Sennestadt -

- Beschluss über Stellungnahmen

- Satzungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 3065/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

1. Die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) Baugesetzbuch (BauGB) werden zur Kenntnis genommen und die Einarbeitung in die Planung gemäß Anlage A1 wird gebilligt.
2. Die Stellungnahmen der TöBs Nr. 2.1a (Polizei Bielefeld), 2.7 (Bez.Regierung Detmold), 2.10 (Deutsche Telekom), 2.12 Nr. 2+3 (Stadtwerke Bielefeld), 2.15 (Westnetz GmbH), 1.16 (Unte-

- re Denkmalbehörde), sowie der Öffentlichkeit Bürger Nr.1 zu den Entwürfen werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme der TöBs 2.12 Nr. 4 tlw. (Stadtwerke Bielefeld), 2.8 (Landesbetrieb Wald und Holz), 1.4 Nr. 1+2+3 (Untere Naturschutz- und Wasserbehörde) und 2.13 (moBiel GmbH) zu den Entwürfen werden gemäß Anlage A2 (teilweise) berücksichtigt. Die Stellungnahme des TÖB Nr. 2.12 Nr. 1 (Stadtwerke Bielefeld) wird gemäß Anlage A2 nicht berücksichtigt.
3. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen zu den textlichen Festsetzungen und zur Begründung des Bebauungsplans werden gemäß Anlage A2 beschlossen.
 4. Der Bebauungsplan Nr. I/ St 58 „Wohngebiet nördlich Rudolf-Hardt-Weg“ für die Fläche zwischen dem Gewässer 47.01 am Rudolf-Hardt-Weg, dem Fliednerweg und den Einrichtungen der Stiftung Bethel „Rehoboth“ und „Werkstatt am Bullerbach“ in Eckardtsheim wird mit den textlichen Festsetzungen und der Begründung gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.
 5. Der Beschluss des Bebauungsplans ist gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Der Bebauungsplan mit Begründung und zusammenfassender Erklärung ist gemäß § 10 (3) BauGB bereitzuhalten.

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

Zu Punkt 27.3 Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/St 54 "Wohnen an der südlichen Donauallee" für das Gebiet zwischen Donauallee, Altmühlstraße, Verler Straße und der Bahnstrecke Bielefeld-Paderborn
- Stadtbezirk Sennestadt -

- Satzungsbeschluss

Beratungsgrundlage:

Drucksachennummer: 2746/2020-2025

Ohne Aussprache fasst der Stadtentwicklungsausschuss folgenden

Beschluss:

1. Die Äußerungen aus den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) Baugesetzbuch (BauGB) werden zur Kenntnis genommen und die Einarbeitung in die Planung gemäß Anlage A1 wird gebilligt.
2. Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit unter der lfd. Nr. 1a, 1c, 1f, 1g, 1h, 1i, 2a, 2l, 3b zum Entwurf werden gemäß Anlage A2 Punkt 1 zur Kenntnis genommen.
3. Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit lfd. Nr. 1b, 1d, 1e, 1i, 1j, 1k, 2b, 3c werden gemäß Anlage A2 Punkt 1 zurückgewiesen.
4. Die Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde (Lfd. Nr. 1.4b, 1.4d, 1.4e), der Unteren Denkmalschutzbehörde (Lfd. Nr. 1.16a), des Eisenbahn Bundesamtes – Außenstelle Essen

(Lfd. Nr. 2.5(a)b, 2.5(a)c), der Deutschen Bahn AG – DB Immobilien (Lfd. Nr. 2.5(b)b-k), der Deutschen Telekom Technik GmbH (Lfd. Nr. 2.10b, 2.10c), der Gascade Gastransport GmbH (Lfd. Nr. 2.17b-o), des Landesbüros der Naturschutzverbände NRW (Lfd. Nr. 2.37a-h) zum Entwurf werden gemäß Anlage A2 Punkt 2 zur Kenntnis genommen.

Den Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde (Lfd. Nr. 1.4a, 1.4c, 1.4f, 1.4g), der Unteren Denkmalschutzbehörde (Lfd. Nr. 1.16b, 1.16c), der Deutschen Bahn AG – DB Immobilien (Lfd. Nr. 2.5(b)a) zum Entwurf wird gemäß Anlage A2 Punkt 2 gefolgt.

5. Die Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld (Lfd. Nr. 2.23) zum Entwurf wird gemäß Anlage A2 Punkt zurückgewiesen.
6. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen zu den textlichen Festsetzungen und zur Begründung des Bebauungsplanes werden gemäß Anlage A2 Punkt 3 beschlossen.
7. Die Stellungnahmen der Eigentümer der Fläche (lfd. Nr.1) und der Stadtwerke Bielefeld GmbH (lfd. Nr.2) zur eingeschränkten Beteiligung werden gemäß Anlage A3 zur Kenntnis genommen.
8. Der Bebauungsplan Nr. I/St 54 "Wohnen an der südlichen Donauallee" für das Gebiet zwischen Donauallee, Altmühlstraße, Verler Straße und der Bahnstrecke Bielefeld-Paderborn wird mit den textlichen Festsetzungen und der Begründung gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.
9. Der Beschluss des Bebauungsplanes ist gemäß § 10 (3) BauGB ortsüblich bekannt zu machen. Der Bebauungsplan mit Begründung und zusammenfassender Erklärung ist gemäß § 10 (3) BauGB zu jedermanns Einsicht bereitzuhalten.

- einstimmig beschlossen -

Zu Punkt 28 Bauleitpläne Stieghorst

-keine-

Herr Strothmann erklärt, dass die nächste Sitzung auf den 08.03.2022 verschoben wird und dankt allen, dass der Terminverschiebung zugestimmt wurde.

Anlagen zur Niederschrift (2):

- Anlage 1 zu TOP 5.8 und 5.8.1: Beschluss VG Minden 2 L 450/21 zur Klasingstraße vom 24.09.2021 (Kopie der beglaubigten Abschrift)

- Anlage 2 zu TOP 9: Folien der Präsentation

Frank Strothmann, Vorsitzender

Marion Tanke, Schriftführerin